

CONVENANT OMGEVINGSKWALITEIT MIDDELLANGE TERMIJN

ONDERGETEKENDEN:

- I. de minister van **Verkeer en Waterstaat**, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van VenW;
- 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 F. Ossel, 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 luchtverkeersleiding bedoeld in artikel 5.22 van de Wet luchtvaart, handelende onder de naam **Luchtverkeersleiding Nederland**, gevestigd te Schiphol-Oost, ten deze vertegenwoordigd door haar waarnemend voorzitter van het bestuur de heer ir. P. Riemens, 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 statutair directeur dr. P.M. Verboom, hierna te noemen: Schiphol;
- IX. de naamloze vennootschap **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.**, statutair gevestigd te Amstelveen, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer drs. ing. P.F. Hartman, hierna te noemen: KLM.

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

Overwegen:

- a. Op 1 oktober heeft de Tafel van Alders, bestaande uit met vertegenwoordigers van de regio (bestuurders van provincies en gemeenten en bewoners), luchtvaartpartijen (Schiphol, LVNL, KLM) en het Rijk (VenW en VROM), advies uitgebracht over de middellange termijn ontwikkeling (de periode 2010 tot en met het gebruiksjaar 2020) van Schiphol en daarmee verband houdende gevolgen voor de omgeving van de luchthaven. De partijen van de Tafel van Alders beschouwen dit advies als een en ondeelbaar. De daarin voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden beschouwd. Het convenant Omgevingskwaliteit is, nadrukkelijk binnen de kaders van het advies, een verdere uitwerking van de afspraken die er aan de Tafel van Alders zijn gemaakt.
- b. Partijen zijn ervan overtuigd dat via een intensieve samenwerking tussen hen de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio nog verder kan worden verbeterd. Partijen wensen dit te realiseren door afstemming tussen wat zich luchtzijdig voltrekt en wat zich ruimtelijk op de grond afwikkelt verder te verbeteren teneinde gerichter hinder te beperken en een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de luchthaven mogelijk te maken. Dit is mogelijk door omgevingsvriendelijker vliegprocedures en vaste vliegroutes en daarop afgestemd ruimtelijk beleid en compenserende maatregelen in de vorm van samenhangende gebiedsspecifieke projecten te realiseren. Immers er is een nauwe samenhang met de keuze te maken voor de afwikkeling van het vliegverkeer, de daarbij behorende overeen te komen pakketten aan hinderbeperkende maatregelen en de aard, de omvang en de plaats van gebiedsgerichte projecten. Om die reden dient over de ontwikkeling en afwikkeling van het vliegverkeer en afspraken over het beperken en compenseren van hinder in samenhang te worden besloten, waarbij keuzes voor gebiedsgerichte projecten en andere vormen van compensatie volgen op en voortvloeien uit keuzes over de wijze van afwikkeling van vliegverkeer en daarbij behorende maximale hinderbeperking.
- c. Dit convenant Omgevingskwaliteit voor de middellange termijn komt in de plaats van het convenant Leefbaarheid en bevat mede de afspraken uit dat convenant. Om die reden zijn de in dat convenant gemaakte afspraken onverminderd van kracht. De afspraken in dit convenant zijn in te delen in twee categorieën: (1) afspraken die voortkomen uit de uitvoering van het convenant Leefbaarheid en (2) afspraken die voortvloeien uit het totaalpakket van afspraken over de middellange termijn, zoals totstandgekomen aan de Alderstafel. Dit laatste type afspraken heeft met name betrekking op de woongebieden, waar

hinder als gevolg van het gebruik van Schiphol ook met hinderbeperkende maatregelen (zie convenant Hinderbeperking) niet weggenomen kan worden.

- d. Door de liberalisering van markten, waaronder de luchtvaartmarkt, neemt de internationale concurrentie verder toe.

Er is sprake van toenemende internationale wedijver tussen grootstedelijke regio's bij het aantrekken en vasthouden van internationaal mobiele activiteiten, die een toenemend aandeel uitmaken van het totaal van maatschappelijke activiteiten. Wereldwijde, frequente rechtstreekse verbindingen vormen voor internationaal georiënteerde grootstedelijke regio's een cruciale vestigingsfactor. Luchtvaartmaatschappijen en hun netwerken concurreren in combinatie met hun thuisbasis als knooppunt met andere allianties van luchtvaartmaatschappijen en knooppunten. In toenemende mate gaat het daarbij om concurrentie tussen luchthavenregio's als complexen van netwerken, knooppunten en hun omgeving met elkaar versterkende activiteiten en bedrijven. In dit verband gaat het om het netwerk van KLM en partners, knooppunt Schiphol en de Randstad en daarbinnen in het bijzonder de Noordvleugel.

- e. Teneinde concurrerend te kunnen blijven is voor KLM een betrouwbare 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 netwerk van KLM en partners een groot concurrerend netwerk aanbieden. Voor Schiphol zijn de beschikbare fysieke en milieucapaciteit, een hoge bezettingsgraad en een internationaal concurrerende omgevingskwaliteit inclusief landzijdige bereikbaarheid essentieel. Voor de regio is een groot aantal wereldwijde, frequent bereikbare bestemmingen én een aantrekkelijk, internationaal concurrerend vestigingsmilieu inclusief landzijdige bereikbaarheid van wezenlijk belang.

- f. Gezien de stimulerende rol van het luchthavencomplex bij de maatschappelijke ontwikkeling van Nederland, in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid maar vooral ook als vestigingsfactor voor bedrijven en instellingen, is het met succes aangaan van de internationale concurrentie met andere Europese regio's van wezenlijk nationaal belang: de maatschappelijke voordelen van het luchthavencomplex op macroniveau overtreffen de voordelen op bedrijfseconomisch niveau in hoge mate.

- g. Voornoemde doelstellingen liggen in elkaars verlengde, maar leveren onderling ook spanningen op. De wereldwijde bereikbaarheid door de lucht leidt enerzijds tot boven genoemde positieve externe effecten. Anderzijds gaat de ontwikkeling van de luchtvaart gepaard met negatieve externe effecten: de belasting van het milieu, de geluidhinder in de omgeving, de externe veiligheid en de door geluid- en veiligheidscontouren bepaalde ruimtelijke beperkingen en ruimtedruk. Partijen hebben – elk vanuit hun eigen positie en verantwoordelijkheden – belang bij maximalisatie van de positieve effecten en minimalisatie

van negatieve effecten.

- h. De positieve effecten werken door in de gehele regionale en nationale economie; de negatieve effecten zijn geconcentreerd in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven en van de vliegroutes. Als gevolg daarvan staat de kwaliteit van de woon- werk- en leefomgeving onder druk. De huidige wettelijke regelingen op het gebied van de ordening van het gebied rondom de luchthaven laten minder ruimte voor maatwerk dan vanuit regionaal perspectief gewenst. Daarmee dreigt niet alleen afbrokkeling van het draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthaven, maar is ook de aantrekkelijkheid van het vestigingsmilieu in het geding.
- i. In de Evaluatie Schipholbeleid van februari 2006 heeft het kabinet gesignaleerd dat veel bestuurders en omwonenden in de regio rond Schiphol de regels van het Luchthavenindelingbesluit als (te) knellend ervaren. In hun beleving zit de ontwikkeling van gemeenten op slot door stringente ruimtelijke beperkingen. Het gevolg daarvan kan zijn dat de vitaliteit van kleine woonkernen rondom Schiphol vermindert. In de Evaluatie Schipholbeleid is in juli 2005 door het Rijk besloten om bij beslissingen omtrent verklaringen van geen bezwaar niet alleen de geluidsbelasting maatgevend te laten zijn maar ook het aspect van de vitaliteit van kleine woonkernen mee te wegen. Dit aspect is de laatste twee tot drie jaar ook meegenomen in de afweging van verklaringen van geen bezwaar voor projecten in de regio.
- j. In juni 2006 heeft Bestuurlijke Regie Schiphol haar visie voor de middellange termijn “Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving” uitgebracht. Wezenlijke onderdelen van de daarin geformuleerde metropolitane strategie zijn de selectieve ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige luchthaven als knooppunt van directe wereldwijde verbindingen, het verbeteren van het woon- en leefklimaat door terugdringing van hinder en door investeringen in een leefbaarheidprogramma en selectieve ruimtelijke ontwikkeling.
- k. In juli 2006 heeft KLM zijn Corporate Social Responsibility statement kenbaar gemaakt. Vanuit het bewustzijn dat de activiteiten van KLM en partners effecten hebben op de leefomgeving in een markt waar de vraag naar mobiliteit toeneemt, verklaart KLM dat zij zich inzet om in de 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.
- l. Partijen constateren dat zoals afgesproken in het convenant Leefbaarheid voor de korte termijn de inventarisatie van de schrijnende gevallen heeft plaatsgevonden en een plan van aanpak is opgesteld en voorts dat de in dat convenant genoemde omgevingsprojecten op microklimaatniveau nader zijn uitgewerkt. Partijen willen hierover – nu de Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio is opgericht – in dit convenant nadere afspraken maken.

Daarnaast willen partijen in dit convenant een aantal meer algemene afspraken vastleggen.

- m. Vanuit planologisch oogpunt en de kosten voor gemeenten is het niet wenselijk om het ruimtelijke beleid voor Schiphol frequent aan te passen. Alle betrokken partijen onderkennen dit en streven zo veel mogelijk naar planologische rust en continuïteit van het ruimtelijk beleid. Daarom hebben het Rijk, de gemeenten en de provincies afgesproken om aanpassingen van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol zoveel mogelijk te laten samenvallen en te stroomlijnen met de actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden. Dit geldt ook voor de eerder (zie TK 2007/08, 31500, nr. 1) aangekondigde borging van het 20Ke beleid uit de Nota Ruimte in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.
- n. In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 zijn afspraken gemaakt over wanneer en de wijze waarop de aan de Alderstafel gemaakte afspraken worden geëvalueerd. Partijen willen daarom de uitvoering en de financiering van de in dit convenant gemaakte afspraken over gebiedsgerichte projecten opknippen in een eerste tranche, tot 2012 en een tweede tranche van 2012 tot 2020. In 2012 worden de in dit convenant gemaakte afspraken geëvalueerd.
- o. Amstelveen heeft de ministers van VROM en VenW verzocht de huidige bouwbeperking in het noordelijk deel van de noorder Legmeerpolder, verder te noemen de Scheg, op te heffen omdat het gebied, wel aan, maar buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke) uit de Nota Ruimte ligt. De Scheg is in de Nota Ruimte als uitsluitingsgebied voor nieuwbouw van woningen opgenomen, als aanvulling op het vrijwaringgebied (de 20Ke), om ontwikkelruimte voor de luchthaven te creëren. In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 is geconcludeerd dat uit de strategische milieuverkenning 2020 blijkt dat de argumentatie die daarvoor indertijd is gebruikt op basis van de nu beschikbare informatie niet langer van toepassing is. Afgesproken is dat Schiphol en LVNL deze informatie verifiëren en dat de ministers van VROM en VenW onderzoek doen naar de omvang van mogelijke geluidshinder in de Scheg na 2020. Om na te gaan of de Scheg ook in de periode tot 2020 buiten het vrijwaringgebied (de 20Ke) uit de Nota Ruimte ligt is door Schiphol en LVNL aanvullend onderzoek gedaan (zie bijlage 4). De sector heeft onder andere met de inzichten van de Strategische Milieuverkenning 2020 en op basis van de diverse factoren die de geluidbelasting bepalen, de mogelijke ontwikkeling van de geluidbelasting ingeschat bij een groei passend binnen de grenzen van gelijkwaardigheid. Geluidbelasting in het uitsluitingsgebied de Scheg is met name het gevolg van de intensiteit (volume, vlootmix, frequentie en nauwkeurigheid van vliegen) van het gebruik van de startroute Arnhem/Andijk van de Aalsmeerbaan. Het onderzoek van Schiphol en LVNL geeft aan dat er, op basis van de huidige inzichten, geen reden is om aan te nemen dat tot 2020 buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke) uit de Nota Ruimte in de Scheg een geluidsbelasting van 20Ke of meer zal plaatsvinden. Ook de optimalisatie van de startroute Arnhem/Andijk, die in het microklimaataanpak van LVNL voor Uithoorn/Amstelveen is voorzien, zal niet leiden tot een toename van de geluidsbelasting in de Scheg boven 20Ke. Het onderzoek van VROM en VenW, getoetst en akkoord bevonden door LVNL, Schiphol en KLM, naar de lange termijn, de periode vanaf 2020 laat zien dat, op

basis van de huidige inzichten over het gebruik van een eventuele parallelle Kaagbaan (6PK), er geen reden is om aan te nemen dat er ter plaatse van het uitsluitingsgebied de Scheg buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke) een geluidsbelasting van 20Ke of meer zal komen.

KOMEN OVEREEN

1 Doelstellingen convenant

1.1 Partijen wensen voor de middellange termijn in samenhang met het convenant Hinderbeperking voor de middellange termijn afspraken vast te leggen over hun inspanningen gericht op het versterken van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheid en positie. De afspraken die partijen voor de korte termijn vastlegden in het convenant Leefbaarheid dienen mede als basis voor dit convenant.

1.2 Partijen wensen daartoe een pakket van afspraken te maken dat ziet op de volgende drie onderdelen:

- Gebiedsgerichte projecten: omgevingsprojecten die bijdragen aan de verbetering van de omgevingskwaliteit in een bepaald gebied
- Individuele maatregelen: maatregelen ten behoeve van gevallen van bewoners en bedrijven die vlakbij de luchthaven wonen die naar de geest van de wet wel maar naar de letter van de wet niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie en die als schrijnend – er is sprake van een feitelijk onleefbare dan wel onwerkbaar situatie – kunnen worden aangemerkt (hierna te noemen: schrijnende gevallen)
- Generieke afspraken: afspraken zoals vastgelegd in artikel 4 van dit convenant.

1.3 Partijen beogen door dit pakket van afspraken, binnen de kaders van het advies van de Tafel van Alders over de groei van Schiphol, het convenant Hinderbeperking en het convenant Selectiviteit, voor de middellange termijn:

- een betere afstemming te realiseren tussen wat zich luchtzijdig voltrekt en wat zich ruimtelijk op de grond ontwikkelt;
- het draagvlak voor een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart bij bewoners in de omgeving te vergroten door herkenbare en aansprekende projecten ter verbetering van de omgevingskwaliteit te realiseren en aan individuele schrijnende gevallen tegemoet te komen en
- het bestuurlijk draagvlak voor een selectieve ontwikkeling van de luchtvaart en daarmee verband houdende activiteiten te versterken.

De leidende gedachte daarbij is dat een omgeving die onevenredig zwaar wordt belast en beperkingen krijgt opgelegd door de aanwezigheid van een luchthaven van nationaal belang, redelijkerwijs in aanmerking komt voor aanvullende voorzieningen om een draagvlak tot stand te brengen of in stand te houden.

1.4 Noord-Holland en Schiphol hebben ten behoeve van het realiseren van gebiedsgerichte projecten en individuele maatregelen conform het convenant Leefbaarheid een stichting opgericht: de Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio (hierna te

noemen: de Stichting). Het bestuur van de Stichting bestaat, conform het convenant Leefbaarheid, uit drie en ten hoogste vijf personen. De bestuurders zijn benoemd door de Raad van Toezicht van de Stichting. Het toezicht op het beleid van het bestuur en op de algemene gang van zaken in de Stichting wordt opgedragen aan een Raad van Toezicht. Conform het convenant Leefbaarheid zijn de leden van de Raad van Toezicht uit de leden van het bestuurlijk overleg als bedoeld in artikel 6.1 benoemd.

- 1.5 De Stichting is belast met het toetsen, nader afwegen, beoordelen en prioriteren van aanvragen voor het verlenen van geldelijke steun voor gebiedsgerichte projecten en voor het geven van steun in individuele schrijnende gevallen.
- 1.6 Partijen wensen in de artikelen 2 en 3 van dit convenant nadere afspraken over de werkzaamheden van de Stichting vast te leggen.
- 1.7 Partijen constateren dat – conform het bepaalde in het convenant Leefbaarheid – de leden van de Raad van Toezicht van de Stichting zijn benoemd uit hun midden. Partijen achten op deze wijze genoegzaam verzekerd dat de in dit convenant gemaakte nadere afspraken over de werkzaamheden van de Stichting door de Stichting worden uitgevoerd. Partijen achten het voorts van belang dat de Raad van Toezicht wanneer de agenda daartoe aanleiding geeft een bewonersvertegenwoordiger namens de CROS bij het overleg uitnodigt.

2 Afspraken over gebiedsgerichte projecten

- 2.1 Partijen spreken af dat, om voor behandeling door de Stichting in aanmerking te kunnen komen, gebiedsgerichte projecten in beginsel moeten zijn gelegen in het gebied begrensd door de 20-Ke geluidscontour zoals deze voor Schiphol is vastgelegd in de Nota Ruimte.
- 2.2 Partijen spreken af dat aanvragen voor gebiedsgerichte projecten bij de Stichting alleen door de gemeenten kunnen worden ingediend waarbinnen het project plaatsvindt. Zij spreken nadrukkelijk als hun bedoeling uit dat zij beogen dat initiatieven voor gebiedsgerichte projecten (mede) op initiatief van, in dialoog met en in onderlinge samenwerking met dorpsraden, bewonersorganisaties, woningbouwverenigingen en dergelijke tot stand komen. Dit geldt ook voor de uiteindelijke realisatie van een project. Uitgangspunt is dat gemeenten eigenaar van het plan of project zijn in de zin van verantwoordelijk voor de totstandkoming en de uitvoering van een project en primair verantwoordelijk voor de financiering ervan.
- 2.3 Partijen spreken af dat de Stichting in zijn prioriteitstelling projecten in gebieden met de meest gehinderde woonkernen in termen van geluidsoverlast en ruimtelijke beperkingen dient te beschouwen. Op basis van gelijkbegunstiging tussen gebieden kunnen projecten voor behandeling door de Stichting in aanmerking komen die zijn gelegen in gebieden waar sprake is van een overeenkomstige mate van hinder in termen van overlast en

beperkingen vergeleken met andere gebieden waarin projecten zijn gelegen die door de Stichting zijn gehonoreerd.

- 2.4 Partijen komen overeen dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat indien de Stichting besluit dat een project in aanmerking komt voor geldelijke steun daaraan geen rechten kunnen worden ontleend met betrekking tot eventuele andere soortgelijke projecten.

- 2.5 Partijen spreken af aan dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat voor het door de Stichting in behandeling nemen van aanvragen tenminste wordt voldaan aan de a tot en met f genoemde criteria:

a. Relatie met Schiphol

Een project dient een probleem op te lossen dat gerelateerd is aan de aanwezigheid van Schiphol in termen van geluidsoverlast en/of door het Rijk opgelegde ruimtelijke beperkingen zoals bouwbeperkingen of sloopzones.

b. Robuuste gebieden

Het gebied waar het project betrekking op heeft moet ook op de middellange termijn geluidsoverlast door Schiphol ondervinden en/of onderworpen zijn aan ruimtelijke beperkingen. In geval van routewijzigingen kan een project pas in behandeling worden genomen als het besluit over een routewijziging definitief is

c. Bijdrage aan leefomgeving en draagvlak

Een project moet zichtbaar en significant bijdragen aan de verbetering van de leefomgeving. Er dient een duidelijke meerwaarde te zijn voor bewoners, al dan niet vertegenwoordigd door een dorpsraad of wijkorganisatie en het moet zo mogelijk voldoen aan hun wensen.

d. Additioneel beleid

Een project komt voor geldelijke steun van de Stichting in aanmerking indien de uitvoering ervan een aanvulling is op al bestaand en toekomstig regulier rijks-, provinciaal- of gemeentelijk beleid en robuust en tijdsbestendig is. Door de Stichting worden geen projecten gefinancierd ter vervanging van wat tot de taak, verantwoordelijkheid en investering van derden zoals gemeenten, woningbouwcorporaties en ontwikkelaars behoort.

e. Degelijke onderbouwing

Om in aanmerking te komen voor geldelijke steun van de Stichting moeten in te dienen projecten degelijk (waaronder financieel) zijn onderbouwd.

f. Cofinanciering

Alleen projecten op basis van cofinanciering, daaronder begrepen eventuele bijdragen van bijvoorbeeld de EU of woningbouwcorporaties, komen in aanmerking voor geldelijke steun van de Stichting.

- 2.6 Partijen constateren dat een aantal projecten gelegen in de meest gehinderde woonkernen rond Schiphol als eerste tranche onder de vigeur van het convenant Leefbaarheid al in vergaande mate is uitgewerkt. Dit betreft de projecten genoemd in bijlage I bij dit convenant. Partijen stellen om die reden vast dat deze projecten al voldoen aan de in artikel 2.5 genoemde criteria en dus door de Stichting bij voorrang in behandeling worden genomen. Dit laat overigens onverlet de bevoegdheid van de Stichting de, nu nog nodige, verdere uitwerking van (onderdelen van) de projecten nader inhoudelijk te beoordelen aan de hand van de in artikel 2.7 genoemde criteria en te besluiten over (de hoogte van) de geldelijke steun.
- 2.7 Partijen spreken af dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat, wanneer een aanvraag voor een project conform artikel 2.5 door de Stichting in behandeling kan worden genomen, ter beoordeling van de urgentie, de hoogte en de aard van een bijdrage tenminste wordt getoetst aan de navolgende criteria voor de inhoudelijke beoordeling van de aanvraag:
- a. De mate waarin er een relatie bestaat tussen het project en de nadelige effecten van de luchtvaart op Schiphol.
 - b. De mate waarin het project bijdraagt aan verbetering van de omgevingskwaliteit.
 - c. De onderlinge samenhang tussen projecten in een bepaald gebied.
 - d. De eventuele synergie die kan worden bereikt dankzij de samenhang met overig beleid gericht op het bevorderen van de omgevingskwaliteit en de sociale cohesie.
 - e. De hoogte van de geldelijke bijdragen aan het project door gemeenten, woningbouwcorporaties en dergelijke.
 - f. De mate waarin investeringen in (onderdelen van) het project kunnen worden terugverdiend.
 - g. De mate van financiële draagkracht van de betreffende gemeente.
 - h. Bij de beoordeling van het project wordt vastgesteld Rijksbeleid in acht genomen.
- 2.8 Partijen spreken af dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat de Stichting geen aanvragen in behandeling neemt waarvan de aanvraag is gedaan na 1 januari 2012 of zoveel eerder of later indien partijen dit gezamenlijk besluiten. Daarmee wordt voorkomen dat vooruit wordt gelopen op de resultaten van de evaluatie als bedoeld onder artikel 7.1 en de besluitvorming over de tweede tranche.

3 Afspraken over individuele maatregelen (schrijnende gevallen)

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

a. Binnen de geluid- en veiligheidsloopzone:

waarbij de eigenaar van een woonhuis in de in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone nog steeds wacht op de aan en verkoop van zijn eigendom en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

waarbij de eigenaar van een bedrijfswoning gelegen in de in het LIB vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone aantoonbaar ernstige hinder ondervindt en de verplaatsing van zijn bedrijf en bijbehorende bedrijfswoning aantoonbaar niet kan bekostigen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

waarbij de eigenaar van een bedrijfsgebouw in de in het LIB vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone aantoonbare hinder ondervindt en de verplaatsing van zijn bedrijf aantoonbaar niet kan bekostigen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

b. Buiten de geluid- en veiligheidsloopzone maar binnen de geluid-isolatiecontour volgens de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997

waarbij de eigenaar van de woning wel in aanmerking komt voor geluidisolatie maar zijn eigendom aan de overheid of Schiphol te koop heeft aangeboden dan wel heeft aangegeven te willen verhuizen omdat hij aantoonbaar hinder ondervindt.

waarbij de woning is gelegen pal naast de veiligheidszone van de Aalsmeerbaan, de geplande omlegging van de N201 en het aquaduct onder de Ringvaart als gevolg waarvan aantoonbaar de buurwoningen en voorzieningen zullen verdwijnen.

c. Buiten de geluidisolatiecontour

waarbij de eigenaar van de woning wel in aanmerking komt voor een schadevergoeding van het schadeschap maar zijn eigendom aan de overheid of Schiphol te koop heeft aangeboden dan wel aan deze partijen heeft aangegeven te willen verhuizen.

waarbij de eigenaar van een woning niet in aanmerking komt voor geluidisolatie en of een schadevergoeding van het schadeschap maar wel aantoonbaar ernstige hinder ondervindt van grondgeluid afkomstig van Schiphol en die hinder niet door een maatregel op grond van het convenant Hinderbeperking wordt ondervangen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

waarbij de woning is gelegen in een gebied tussen 2 geluidsisolatiezones in en de eigenaar van de woning toch aantoonbaar vergelijkbare ernstige hinder ondervindt en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

d. Fysieke schade vanwege het vliegverkeer van en naar Schiphol

dat het vliegverkeer van en naar Schiphol aantoonbaar fysieke schade (zoals bijvoorbeeld aan dakbedekking en vervuilingsschade) veroorzaakt.

- 3.2 Partijen komen overeen dat de schrijnende gevallen zo snel mogelijk in behandeling worden genomen en dat daarover wordt beslist voor 1 januari 2012.
Partijen komen overeen dat in de reglementen van de Stichting wordt vastgelegd dat de Stichting geen schrijnende gevallen in behandeling neemt waarvan de aanvraag is gedaan na 1 januari 2012 of zoveel eerder indien partijen dit gezamenlijk besluiten.
- 3.3 Partijen komen overeen dat de Stichting de individuele schrijnende gevallen in behandeling neemt overeenkomstig het plan van aanpak "Schrijnende Gevallen" zoals opgenomen in bijlage 2 en dat dit in de reglementen van de Stichting vastgelegd wordt.

4 Generieke afspraken

- 4.1 De ministers van VenW en VROM, Noord-Holland en de ondertekenende gemeenten erkennen dat het vanuit planologisch oogpunt en kosten voor gemeenten niet wenselijk is om het ruimtelijk beleid voor Schiphol frequent aan te passen. Daarom spreken zij af aanpassingen van het Luchthavenindelingbesluit zoveel mogelijk te laten samenvallen en te stroomlijnen met de actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden. Dit geldt ook voor de eerder (zie TK 2007/08, 31 500, nr 1) aangekondigde borging van het 20 Ke beleid uit de Nota Ruimte in het Luchthavenindelingbesluit. Zij spreken af dat tot en met de actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol naar aanleiding van het Nieuwe normen- en handhavingstelsel zoals aangegeven in het advies van de Tafel van Alders de Beleidslijn 20 Ke geldt zoals die op 11 juni 2008 met alle delegaties aan de Alderstafel is besproken. Deze beleidslijn geldt in die periode door gemeenten en provincies als randvoorwaarde voor alle ruimtelijke planfiguren en planontwikkelingen die gelegen zijn binnen de contouren, zoals deze in de Nota Ruimte zijn vastgelegd. De minister van VROM zal samen met de voorzitter van de BRS de aan de BRS deelnemende doch niet ondertekenende gemeenten van het convenant en in het bijzonder van deze bepaling op de hoogte stellen.
- 4.2 De minister van VROM, Noord-Holland en Haarlemmerliede laten gezamenlijk een onderzoek doen naar het realiseren van een oplossing voor het revitaliseringproject Sugar City in die gemeente.
- 4.3 Partijen erkennen dat vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving in de Schipholregio over de geluidbelasting door vliegtuiggeluid noodzakelijk is, teneinde de hinderbeleving te minimaliseren. Met inachtneming van artikel 9.1, en voor zo ver dit mogelijk is binnen hun bevoegdheden, zorgen Noord-Holland en de

ondertekenende gemeenten er voor dat binnen het gebied van de 48 dB(A) Lden contour (TK 2006-2007, 29 665, nr 46):

- a. huidige en nieuwe inwoners in een zo vroegtijdig mogelijk stadium deugdelijk en objectief worden geïnformeerd over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.
- b. in reclame-uitingen of verkoopbrochures van verkopende of bemiddelende instanties voor koop- en/of huurwoningen een standaard informatietekst wordt opgenomen over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.
- c. via vergunningvoorschriften bij de afgifte van vergunningen voor nieuwbouwprojecten dat projectontwikkelaars in de rechtsverhouding van kopende of hurende rechtspartijen ook worden geïnformeerd over geluidbelasting en mogelijke hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol.
- d. in privaatrechtelijke koop- en huurovereenkomsten aangaande onroerend goed een kettingbeding wordt opgenomen inhoudende dat kopers/huurders kennis dragen van het feit dat geluidbelasting en hinder door vliegtuiggeluid ter plaatse wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol. Noord-Holland en de ondertekenende gemeenten zullen met betrekking tot hetgeen in de onderdelen a tot en met d van dit artikel is aangegeven binnen zes maanden een plan van aanpak opstellen. De ministers van VenW en VROM zullen, indien wettelijke bevoegdheden van provincies respectievelijk gemeenten ontoereikend blijken te zijn samen met Noord-Holland en de ondertekenende gemeenten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de voornoemde informatieverstrekking op te leggen.

- 4.4 De ministers van VenW en VROM en de ondertekenende gemeenten treden met elkaar in overleg om gezamenlijk te bezien hoe de huidige samenwerking in het kader van verklaringen van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van het Luchthavenindelingbesluit nog verder procedureel kan worden verbeterd en/of gestroomlijnd. Noord-Holland en de minister van VROM voeren, in samenwerking met gemeenten, een verkenning uit naar situaties waar het belang van een goede omgevingskwaliteit en de eisen van het Luchthavenindelingbesluit met elkaar op gespannen voet staan. In het voorjaar van 2009 rapporteren zij partijen over de uitkomsten van deze verkenning. Zo mogelijk per situatie maken de minister van VROM, Noord-Holland en de betrokken gemeente afspraken over de gerezen knelpunten. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met het mogelijk in de toekomst verleggen van routes voor het vliegverkeer.
- 4.5 De minister van VenW komt medio 2009, op basis van een advies van KLM, Schiphol en BRS, met een voorstel om de schade- en geluidsisolatieregelingen budgettair neutraal te verbeteren opdat deze regelingen beter aansluiten bij de behoeften van de omgeving. Randvoorwaarde bij dit voorstel is een efficiënte, effectieve en budgetneutrale besteding van de voor GIS geraamde middelen. Het voorstel zal de gewenste flexibiliteit bieden met meer mogelijkheden tot maatwerk en bestendig zijn tegen veranderingen tot en met 2020.

- 4.6 Partijen constateren dat er bij bewoners veel vragen leven over de relatie tussen vliegverkeer en gezondheidsklachten in het algemeen en concentratiestoornissen en leerachterstanden bij kinderen in het bijzonder. Amsterdam stelt een werkgroep in die tenminste bestaat uit vertegenwoordigers van het ministerie van VROM, Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Haarlemmerliede-Spaarnwoude, Uithoorn en het stadsdeel Zuideramstel en Schiphol. Deze werkgroep dient, gebruikmakend van bestaande onderzoeken zoals het GES-onderzoek en het onderzoek van de regionale GG en GD, de relatie tussen gezondheid(sproblemen) en Schiphol inzichtelijk te maken. Uiterlijk in juni 2009 rapporteert de werkgroep aan partijen. Partijen maken afhankelijk van de uitkomst van de rapportage nadere afspraken over mogelijk te zetten vervolgstappen. Indien de rapportage daartoe aanleiding geeft, kunnen partijen besluiten tot aanvullend nader onderzoek. Amsterdam zet zich in om ten behoeve van de werkgroep een substantieel bedrag beschikbaar te stellen. De deelnemende partijen in de werkgroep maken verdere afspraken over de financiering van werkzaamheden van de werkgroep.
- 4.7 Provincies en gemeenten zullen, ter vergemakkelijking van verhuizing van omwonenden die ernstig worden gehinderd, een onderzoek starten naar de mogelijkheden het stelsel van overdrachtsbelasting zo in te richten dat een glijdende schaal wordt geïntroduceerd waarbij de hoogte van de belasting gerelateerd wordt aan de mate waarin sprake is van ernstige hinder. Eveneens zullen zij een onderzoek starten naar om de mogelijkheden om de mate van hinder te verdisconteren in het puntensysteem van de Onroerende Zaak Belasting (OZB).
- 4.8 Op basis van onderzoek van LVNL, Schiphol en de ministers van VenW en VROM naar de verwachte geluidbelasting in het uitsluitingsgebied de Scheg in de noorder Legmeerpolder constateren LVNL, Schiphol, KLM, Noord-Holland, Amstelveen en de ministers van VROM en VenW dat op basis van de huidige inzichten tot 2020 en de lange termijn verkenning na 2020 er geen reden is om aan te nemen dat buiten het huidige vrijwaringsgebied (de 20Ke) in het aanvullende uitsluitingsgebied de Scheg een geluidsbelasting van 20Ke of meer zal plaatsvinden. Dit laat onverlet de constatering dat er in dit gebied een toename van hinderbeleving zal optreden en dat daarmee bij de ontwikkeling van plannen voor dit gebied rekening moet worden gehouden. Op basis van de in overweging o genoemde onderzoeken constateren de ministers van VROM en VenW met Noord-Holland en Amstelveen dat er geen reden is om de bouwbeperking uit de Nota Ruimte voor het uitsluitingsgebied de Scheg, buiten het vrijwaringsgebied (de 20Ke), te handhaven. De minister van VROM zal bevorderen dat de bouwbeperking wordt opgeheven. Omdat de Scheg tegen het vrijwaringsgebied (de 20Ke) aanligt zal Amstelveen extra aandacht besteden aan een zorgvuldige ontwikkeling van dit gebied die is afgestemd op de specifieke met name geluidshinder problematiek van een dergelijke aan de grens van het vrijwaringgebied gelegen woonwijk. Amstelveen en VROM werken samen aan een bouwplan met extra aandacht voor de kwaliteit van de leefbaarheid met oog op het minimaliseren van hinderbeleving en behandelen het als een voorbeeldproject voor het realiseren van woningen op een plek dicht bij een vliegroute. Informatievoorziening aan toekomstige bewoners vindt plaats conform artikel 4.3.

Partijen spreken af dat Schiphol, KLM en LVNL, gevrijwaard blijven van alle verantwoordelijkheden en alle kosten die samenhangen met de ontwikkeling van het gebied de Scheg voor woningbouw en de consequenties daarvan. Conform de huidige systematiek voor het vaststellen van de gelijkwaardigheidscriteria zullen de inwoners van de gebouwde woningen in de Scheg worden verdisconteerd in de dan eerst volgende actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria.

5 Financiering Stichting

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

6 Bestuurlijk overleg en evaluatie convenant

- 6.1 De dit convenant ondertekenende partijen zetten het bestuurlijk overleg overeengekomen in het convenant Leefbaarheid voort onder voorzitterschap van Noord-Holland, waarin elk van hen een lid aanwijst. Het bestuurlijk overleg komt ten minste twee maal per jaar bijeen en wordt voorbereid door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van partijen. De leden van het bestuurlijk overleg zijn zonder volmacht niet bevoegd zich te doen vervangen.

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

7 Evaluatie Stichting

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

8 Communicatie

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

Algemene bepalingen

9 Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en voorbehouden

- 9.1 Partijen bevorderen dat het overleg- en samenwerkingsorgaan BRS dit convenant in acht neemt.
- 9.2 De minister van VenW en de minister van VROM kunnen dit convenant ontbinden indien de Tweede Kamer der Staten-Generaal te kennen geeft niet met het convenant te kunnen instemmen. Het convenant houdt dan ook op voor de andere partijen te gelden.
- 9.3 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Noord-Holland, Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer onder het voorbehoud van goedkeuring door het College van Gedeputeerde Staten dan wel het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, respectievelijk het College van Burgemeester en Wethouders dan wel het College van Burgemeester en Wethouders en de Gemeenteraad. Het uitblijven van deze goedkeuring laat rechten en verplichtingen voor de overige partijen alsmede buiten dit convenant tussen partijen gemaakte afspraken onverlet.
- 9.4 Dit convenant treedt in werking bij zijn ondertekening, doch voor Schiphol onder het voorbehoud van goedkeuring door de Raad van Commissarissen.

10 Publiekrechtelijke medewerking

- 10.1 Partijen zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke bestuursrechtelijke procedures. Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.
- 10.2 De andere partijen zullen terzake van die besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij wat in dit convenant is overeengekomen.
- 10.3 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet tot stand is gekomen dan wel niet onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.

11 Verhouding met regelgeving

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

12 Wettelijke procedures

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

13 Wijziging en aanvulling van het convenant

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

14 Inwerkingtreding, looptijd en vervallen convenant Leefbaarheid

- 14.1 Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en is van kracht tot 2020 tenzij partijen een nieuw convenant afsluiten in deze plaats, of zoveel eerder indien partijen dit gezamenlijk besluiten. Dit convenant is tussentijds niet eenzijdig opzegbaar.
- 14.2 Het convenant Leefbaarheid komt te vervallen. Het convenant Omgevingskwaliteit omvat mede de afspraken die zijn gemaakt in het convenant Leefbaarheid.

15 Bijlagen

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

16 Ongeldigheid

- 16.1 Indien een bepaling van dit convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling,

voorzover nodig, uit dit convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wel bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benaderd. Het overige deel van het convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

17 Onvoorziene omstandigheden

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

18 Geen rechten voor derden

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

19 Geschillenregeling

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

20 Publicatie

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

ONDERTEKENING

Van dit convenant zijn negen exemplaren opgemaakt en ondertekend op [datum] in [plaats].

De minister van VenW
ir. C.M.P.S. Eurlings

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

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

namens Haarlemmermeer
drs. M.J. Bezuijen

namens Amsterdam,
F. Ossel

namens Amstelveen
R.E. Pols

namens LVNL
ir. P. Riemens

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

namens KLM
drs. ing. P.F. Hartman

namens Schiphol
dr. P.M. Verboom

Bijlage 1

Gebiedsgerichte projecten zoals genoemd in artikel 2.6 van het Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn

1. Zwanenburg: Hart voor Zwanenburg

De kern Zwanenburg ligt ingeklemd tussen de aan- en uitvliegroutes van de Zwanenburgbaan en de Polderbaan. Hierdoor wordt grote overlast ervaren van vliegverkeer dat gebruik maakt van deze banen. Als gevolg van de ruimtelijke beperkingen ten gevolge van Schiphol kent Zwanenburg een bouwstop. De bouwbeperkingen, het gebrek aan ontwikkelingsperspectief en de achteruitgang van het voorzieningenniveau hebben grote effecten op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving van de bewoners van Zwanenburg en Halfweg. Zonder krachtige nieuwe impulsen en bij toenemende overlast als gevolg van vliegverkeer zal de omgevingskwaliteit voor bewoners verder verslechteren.

Het project Hart voor Zwanenburg, in casu het dorpshart van Zwanenburg en het Park Zwanenburg, staat symbool voor de mogelijkheden die er zijn om de sociaal maatschappelijke structuur te versterken.

Het project biedt de mogelijkheid om een stevige impuls te geven waardoor het mogelijk is diverse ruimtelijke en maatschappelijke aspecten in samenhang te ontwikkelen. Het gaat daarbij onder andere om het organiseren van een ontmoetingsplaats, het aansluiten van vernieuwingsimpulsen die vanuit de detailhandel ingezet kunnen worden, voorzieningen in het dorpshart, het stimuleren en faciliteren van sport, recreatie en groenontwikkeling als uitloopgebied en het realiseren van een passende mix aan functies, daar waar als gevolg van de ruimtelijke beperkingen er tot op heden geen verbetering mogelijk was van de fysieke en sociale leefbaarheid in Zwanenburg. Een eerste investeringsraming voor de projecten in Zwanenburg is gemaakt. Deze zal bij de verdere uitwerking van de aanpak van zowel "Hart van Zwanenburg" en Park Zwanenburg verder worden geconcretiseerd.

2. Halfweg: Kwaliteitsimpuls van station, stationstoegang en stationsomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving in Halfweg is ernstig aangetast door de aanwezigheid van aan- en uitvliegroutes van Schiphol. Er wordt ernstige geluidshinder ervaren en het gebied is onderhevig aan ruimtelijke beperkingen vanwege geluids- en veiligheidscontouren. De bouwbeperkingen, het gebrek aan ontwikkelingsperspectief en de achteruitgang van het voorzieningenniveau hebben grote effecten op de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving. Het gebiedsontwikkelingsproject betreft ontwikkeling van het voormalig CSM terrein en een aantal daaraan gerelateerde en daarvan afhankelijke projecten. De centrale ontwikkeling bestaat uit de realisatie van kantoren, detailhandel en recreatie door de herontwikkeling van industrieel erfgoed in combinatie met nieuwbouw. Dit maakt het ook mogelijk om een aantal maatschappelijke voorzieningen te realiseren en het gebied een noodzakelijke impuls met betrekking tot de kwaliteit van de leefomgeving te geven waardoor het maatschappelijk draagvlak van voorzieningen wordt versterkt. Het gebied is een belangrijke ruimtelijke schakel in de dubbelkern Zwanenburg Halfweg en versterkt de identiteit van het gebied. Realisatie van het project betekent dat er voldoende draagvlak is voor het NS-station en bijbehorende fietspaden en een fietsbrug. Met een kwalitatief goede toegang tot het NS-station Halfweg en de verbetering van openbaar vervoer kan een impuls worden gegeven waardoor het mogelijk is diverse ruimtelijke en maatschappelijke componenten in samenhang te ontwikkelen.

3. Amstelveen Noord

Het betreft hier een dicht bebouwd gebied gelegen onder de aan- en uitvliegroute van de Buitenveldertbaan. In dit gebied wordt ernstige hinder van Schiphol ondervonden zowel door geluidsoverlast als ruimtelijke beperkingen door de ruimtelijke doorwerking van de geluid- en veiligheidscontouren.

3.1 *Uilenstede*

Dit project betreft vooral de inrichting van de openbare ruimte en het realiseren van voorzieningen in het gebied. Door groei van het vliegverkeer op Schiphol en de effecten van de Buitenveldertbaan wordt de (leef)kwaliteit van het gebied ernstig onder druk gezet en structureel aangetast. Er zijn geen mogelijkheden voor substantiële hinderbeperking. Daarom is investeren in de leefbaarheid noodzakelijk om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Door de ruimtelijke beperkingen als gevolg van Schiphol is intensivering van bouwmogelijkheden niet mogelijk waardoor het draagvlak voor voorzieningen te beperkt is. Hierdoor zijn de mogelijkheden om het gebied de gewenste kwaliteitsimpuls te geven beperkt. Door de ruimtelijke beperkingen zijn de ambities binnen het huidige project Uilenstede-Oost aanzienlijk naar beneden bijgesteld. Het is dan ook niet mogelijk om tot een optimale grondexploitatie te komen en er kunnen geen kostendragende faciliteiten aan het plangebied (Uilenstede-Oost) worden toegevoegd (voorzieningen, andere soorten (markt)woningen etc.).

3.2 *Verbeteren leefomgeving*

In Amstelveen Noord gebied wordt ernstige hinder ondervonden (de wijken Randwijck en Patrimonium-Noord liggen binnen de 35 Ke contour, de rest van het gebied binnen de 20 Ke contour). Daarnaast is sprake van beperkingen bij het streven naar een goede ruimtelijke en maatschappelijke inrichting van het gebied als gevolg van beperkende wet- en regelgeving in relatie tot Schiphol. De leefkwaliteit van het gebied ligt hierdoor onder druk.

Om de leefkwaliteit van het gebied te verbeteren zijn investeringen gewenst in de openbare ruimte, bovenop bestaand beleid. Groen is bepalend voor de identiteit van Amstelveen. Het versterken van het groen is mogelijk door het upgraden van de heemparken en verbeteren van de onderlinge structuur. Het ontbreekt in Noord ook aan een aantal voorzieningen die het gebied leefbaarder maken: realisatie van extra (jongeren)voorzieningen, speelplaatsen en verbeteren van de kwaliteit openbare ruimte. Met deze impuls zal de kwaliteit van de leefomgeving zichtbaar verbeteren.

4. Aalsmeer: Herstructurering sloopzone

In Aalsmeer en Uithoorn wordt ernstige hinder ondervonden als gevolg van gebruik van de Aalsmeerbaan. Het gebruik van de Aalsmeerbaan zal naar verwachting niet afnemen, eerder toenemen. De omwonenden ervaren de sloopzone als een leeg, rommelig en desolaat gebied. De sloopzone is een gevolg van de negatieve effecten van Schiphol. Door de ruimtelijke beperkingen is het niet mogelijk om opbrengst-genererende voorzieningen te ontwikkelen en is er geen verdienend vermogen in het gebied. Herstel van ruimtelijke samenhang en versterking van ruimtelijke kwaliteit is echter essentieel voor het gebied. De sloopzone wordt ingericht als een aantrekkelijk groengebied met natuurontwikkeling en water.

5. Uithoorn

In het Noordwestelijk deel van Uithoorn (Legmeer) is een blok van 234 relatief gehorige woningen uit het begin van de jaren zeventig die niet of zeer slecht geïsoleerd zijn. De geluidsoverlast is er zeer groot als gevolg van een grote spreiding van het vliegverkeer rond de route ARNEM-ANDIK en de bocht naar zuidelijke bestemmingen. Voor de verbeterde isolatie van deze woningen is een financiële bijdrage nodig. Indien aanpassing van de vliegroute haalbaar blijkt dan vervalt dit door Uithoorn aangedragen project.

Uitwerking Plan van Aanpak Individuele Schrijnende Gevallen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Inleiding en context	1
1.2	Rol van de Stichting	2
1.3	Leeswijzer	4
2	Werkproces 'aanmelding en intake'	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Detaillering werkproces	5
2.2.1	Uitwerking aanmeldingsprocedure	5
2.2.2	Uitwerking toetsingsprocedure	9
2.2.3	Informatie en archiveringssysteem	12
3	Bezwaarprocedure	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Detaillering bezwaarprocedure	13
4	Vorbereidingsfase	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Detaillering werkproces 'vorbereiding'	17
5	Uitvoeringsfase	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Detaillering werkproces 'uitvoering'	22
6	Afronding	
6.1	Inleiding	25
6.2	Detaillering werkproces	25
7	Financiën	

Bijlagen

1. Beoordelingscriteria Schrijnende Gevallen
2. Detailuitwerking categorieën schrijnende gevallen
3. Aanmeldingsformulier op hoofdlijnen
4. Evaluatie en raamwerk evaluatieformulier

1 Inleiding

1.1 Inleiding en context

De Alderstafel adviseert het Rijk over de ontwikkeling van Schiphol.

De partijen¹ aan de Alderstafel hebben op 11 juni 2007 een tweetal Convenanten voor de korte termijn (KT) afgesloten, waarvan één gericht op omgevingskwaliteit. In dit convenant zijn de inspanningen van de partijen betreffende de woon-, werk- en leefomgeving van Schiphol vastgelegd. Dit gebeurt in de zones waar de meeste hinder wordt ondervonden. Het andere convenant betreft de hinderbeperking.

Inmiddels heeft de Alderstafel op 1 oktober 2008 een advies uitgebracht over de ontwikkeling van Schiphol voor de middellange termijn. Op basis van dit advies zijn wederom twee convenanten, dit maal voor de middellange termijn, tot stand gekomen: één voor wat betreft hinderbeperking en één betreffende de omgevingskwaliteit. In het convenant Omgevingskwaliteit zijn een aantal specifieke bepalingen opgenomen voor wat betreft de inhoud en de werkwijze van de stichting. Deze bepalingen prevaleren uiteraard indien er spanning zou zijn met de tekst van dit plan van aanpak.

In november 2007 hebben de convenantpartijen het 'Plan van Aanpak op hoofdlijnen Omgevingkwaliteit Schiphol voor de korte termijn ter uitvoering van het Convenant korte termijn' vastgesteld. Dat dient ter operationalisering van het convenant. Dit zal worden uitgevoerd door een Stichting. Deze Stichting "bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio" is inmiddels in oprichting en wordt gevestigd te Haarlemmermeer.

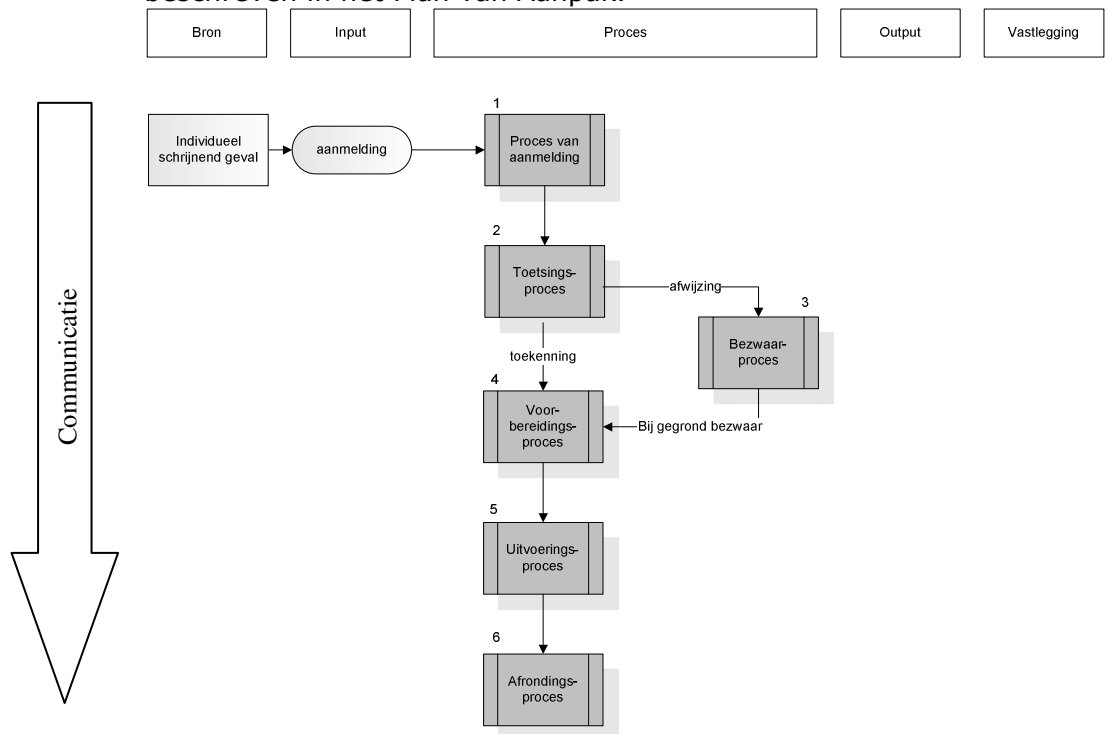
Een van de activiteiten van de Stichting, opgenomen in het convenant KT, is het project Schrijnende Gevallen.

Werkdefinitie Individueel Schrijnende Gevallen:

Dit zijn gevallen van bewoners en bedrijven vlakbij de luchthaven die aantoonbaar ernstige hinder ondervinden van het luchthavenluchtverkeer en die niet in aanmerking komen voor wettelijke compensatie dan wel die waar de wettelijke compensatie (nog steeds) niet tot een aantoonbare vermindering van de ernstige hinder heeft geleid en die behoefte hebben aan een duurzame oplossing.

¹ De convenantpartijen zijn: Ministeries VROM en V&W, provincie Noord-Holland, gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen en Amsterdam, Schiphol Group N.V., Luchtverkeersleiding Nederland en KLM.

Voor de activiteiten die de Stichting "bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio" uitvoert betreffende het project Schrijnende Gevallen is in december 2007 een Plan van Aanpak opgesteld (Plan van aanpak individuele schrijnende gevallen, Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio). Dit document is een nadere uitwerking van het genoemde Plan van Aanpak. Het dient geeft een beschrijving van inrichting van de organisatie en van de werkzaamheden binnen het project Schrijnende gevallen. In onderstaande figuur 1 zijn de stappen op hoofdlijnen weergegeven, zoals beschreven in het Plan van Aanpak.



Figuur 1: werkproces 'Individuele Schrijnende Gevallen' op hoofdlijnen

1.2 Rol van de Stichting

De Stichting vervult een additionele rol op die van andere organisaties. De zaken die op haar weg komen kunnen van allerlei aard zijn. De rode draad is steeds dat zij binnen de haar gegeven wettelijke ruimte werkt aan het verhelpen van "ongenoegen" dat samenhangt met de activiteiten op Schiphol. De Stichting heeft een maatschappelijke functie, die in het verlengde van 'governance' en 'public affairs' ligt. De volgende zaken behoren daar zeker **niet** toe:

- De Stichting is geen tweede schadeschap of Progis en organiseert geen tweede nadeelcompensatie regeling; anmelders zullen voor zover van toepassing eerst de procedure bij het Schadeschap, Progis of andere instanties

moeten hebben doorlopen om voor behandeling in aanmerking te komen

- De Stichting doet geen directe financiële uitkeringen aan schrijnende gevallen, zij schakelt derden (opdrachtnemers/uitvoerders) in voor diensten of werkzaamheden bij de geaccepteerde aanmelders en betaalt deze daarvoor direct.
- De Stichting biedt geen oplossing voor de problematiek rond Schiphol (er zal hinder blijven)
- De Stichting houdt zich niet bezig met plan- en visieontwikkelingen en mogelijk daaruit voortkomende toekomstige (verergerde) overlast op en rond Schiphol

De rol van de Stichting bij de aanpak van schrijnende gevallen is samen te vatten in de termen 'begeleider' en 'mediator'. Dat wil zeggen dat de Stichting enerzijds de aanvrager begeleidt bij de uitvoering door de gecontracteerde uitvoerder².

Anderzijds begeleidt en bemiddelt de Stichting en denkt mee bij het komen tot oplossingen van de knelpunten. Tenslotte biedt zij een luisterend oor waar nodig.

De rol die de Stichting richting de individuele schrijnende gevallen vervult is als volgt samen te vatten:

- Inname en afhandeling aanmelding (toewijzen, afwijzen, bezwaar)
- Intermediair bij de keuze van de oplossingsrichting (menukaart van oplossingen voor knelpunten).
- Contactpersoon, begeleider en bemiddelaar bij het oplossen van het knelpunt, bijvoorbeeld tussen burger en overheid en evt. andere partijen.
- Verlening van immateriële bijstand. Te denken valt aan psychologische en medische hulp en bedrijfsbegeleiding (bijvoorbeeld bij bedrijfsverplaatsing of bij aanpassing of verandering van bedrijfsvoering). Ook administratieve of juridische bijstand bij het indienen van de aanvraag om toepassing van de regeling behoort daartoe.

De rol van de Stichting richting de opdrachtnemers/uitvoerders is als volgt:

- De Stichting is opdrachtgever richting de opdrachtnemers/uitvoerders. Dit houdt onder andere in dat de Stichting:
 - . de uitvoerders contracteert
 - . de randvoorwaarden voor de uitvoering verzorgt (o.a. zorgen voor bestekken en het opstellen van de voorwaarden daarvoor).
 - . de kwaliteitsborging in het oog houdt en de opdrachtnemer hierop aanspreekt.

² O.a. ingenieursbureaus, aannemers, verhuisbedrijven, woningbouwcorporaties

- . Optreedt als bemiddelaar tussen opdrachtnemer en burger.

De keuze om geen financiële bijdragen direct aan de betrokkenen te verstrekken en dit dus via een opdracht aan een uitvoerder te doen heeft een belangrijk nadeel. De klachten en schade die voortkomen uit het werk van de uitvoerder slaan op de Stichting terug. Dat risico kan alleen worden beperkt door eisen te stellen aan de uitvoerder en deze zorgvuldig te selecteren. Voorts dient de afhandeling van dergelijke klachten binnen de organisatie van de Stichting goed te worden ondergebracht.

1.3 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken is iedere 'hoofdstap' van het werkproces nader uitgewerkt:

- Hoofdstuk 2: nadere uitwerking van 'Aanmelding en intake'
- Hoofdstuk 3: nadere uitwerking van de 'Bezwaarprocedure'
- Hoofdstuk 4: nadere uitwerking van 'Vorbereiding en opdrachtverlening'
- Hoofdstuk 5: nadere uitwerking van 'Uitvoering'
- Hoofdstuk 6: nadere uitwerking van 'Afronding'

2 Werkproces 'aanmelding en intake'

2.1 Inleiding

Het eerste onderdeel van het werkproces in het plan van aanpak voor de individuele schrijnende gevallen (Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio) is de *aanmelding en intake*.

Voorafgaand is door de Stichting kenbaar gemaakt, dat het mogelijk is zich aan te melden als 'schrijnend geval' en aan welke criteria een aanmelding moet voldoen om geaccepteerd te worden. In eerste instantie werkt de Stichting aan het wegwerken van de reeds geïnventariseerde Schrijnende Gevallen.

Tijdens het 'aanmeldings- en intakeproces' wordt door de Stichting achtereenvolgens:

- bekeken en besloten of de 'aanmelder' in aanmerking komt voor de regeling voor individuele schrijnende gevallen
- de 'aanmelder' op de hoogte gesteld van het besluit en de daarbij horende vervolprocedure.

In dit hoofdstuk worden de inhoud en de benodigdheden voor dit werkproces nader uitgewerkt. Om het werkproces 'aanmelding en intake' te kunnen starten en goed te kunnen laten verlopen is uitwerking van de volgende onderdelen noodzakelijk:

1. Opstellen van de aanmeldprocedure.
2. Opstellen van de toetsingsprocedure en beoordelingscriteria
3. Opzetten administratie, informatie- en archiveringssysteem

2.2 Detaillering werkproces

2.2.1 *Uitwerking aanmeldingsprocedure*

In deze paragraaf is de aanmeldingsprocedure nader uitgewerkt:

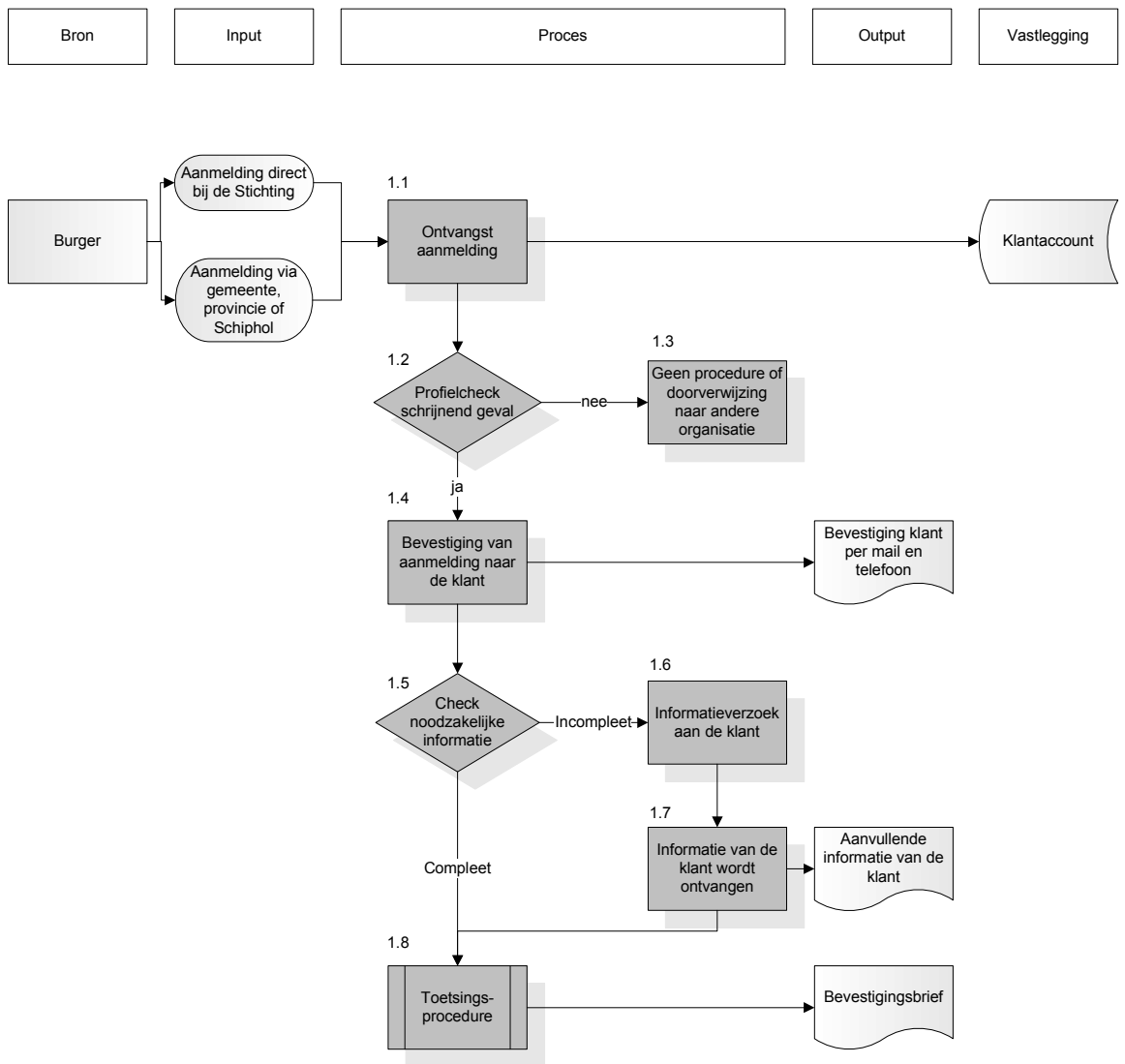
- In figuur 2 is een detaillering van de aanmeldingsprocedure opgenomen.
- In de tabel 2.1 zijn de processtappen kort beschreven. Hierbij is per processtap achtereenvolgens het nummer van de stap, de inhoud, de uitleg en de benodigdheden en acties voor deze processtap weergegeven.

De 'toetsingsprocedure', die een onderdeel is van het werkproces aanmelding en intake, is in paragraaf 2.2.2 uitgewerkt. Onderdeel van de toetsingsprocedure zijn o.a. de

beoordelingscriteria die de Stichting hanteert voor door haar in behandeling te nemen Schrijnende Gevallen (zie bijlage 1). Bij aanmelding krijgt elke klant een vaste contactpersoon bij de Stichting toegewezen.

Nadat is geconstateerd dat de aanvraag volledig is brengt het 'adviesonderdeel' advies uit aan het Stichtingsbestuur. Dit adviesonderdeel bestaat uit medewerkers van de Stichting, eventueel aangevuld met per geval specifieke deskundigen. Voor het adviesonderdeel geldt als voorwaarde dat het uit onafhankelijke adviseurs of een adviescommissie bestaat. Deze adviseurs moeten andere zijn dan de adviseurs die over nadeelcompensatie annex planschade adviseren, zij moeten een goede instructie krijgen en in staat kunnen zijn om de geest van de regeling uit te dragen. Een regelmatige verantwoording via het Stichtingsbestuur aan de participanten in de stichting is tevens een voorwaarde.

Het 'beslisonderdeel' is het Stichtingsbestuur. Het bestuur kan de directeur voor bepaalde categorieën mandateren om besluiten te nemen.



Figuur 2: Processchema aanmeldingsprocedure

Tabel 2.1. Uitwerking en benodigdheden
aanmeldingsprocedure

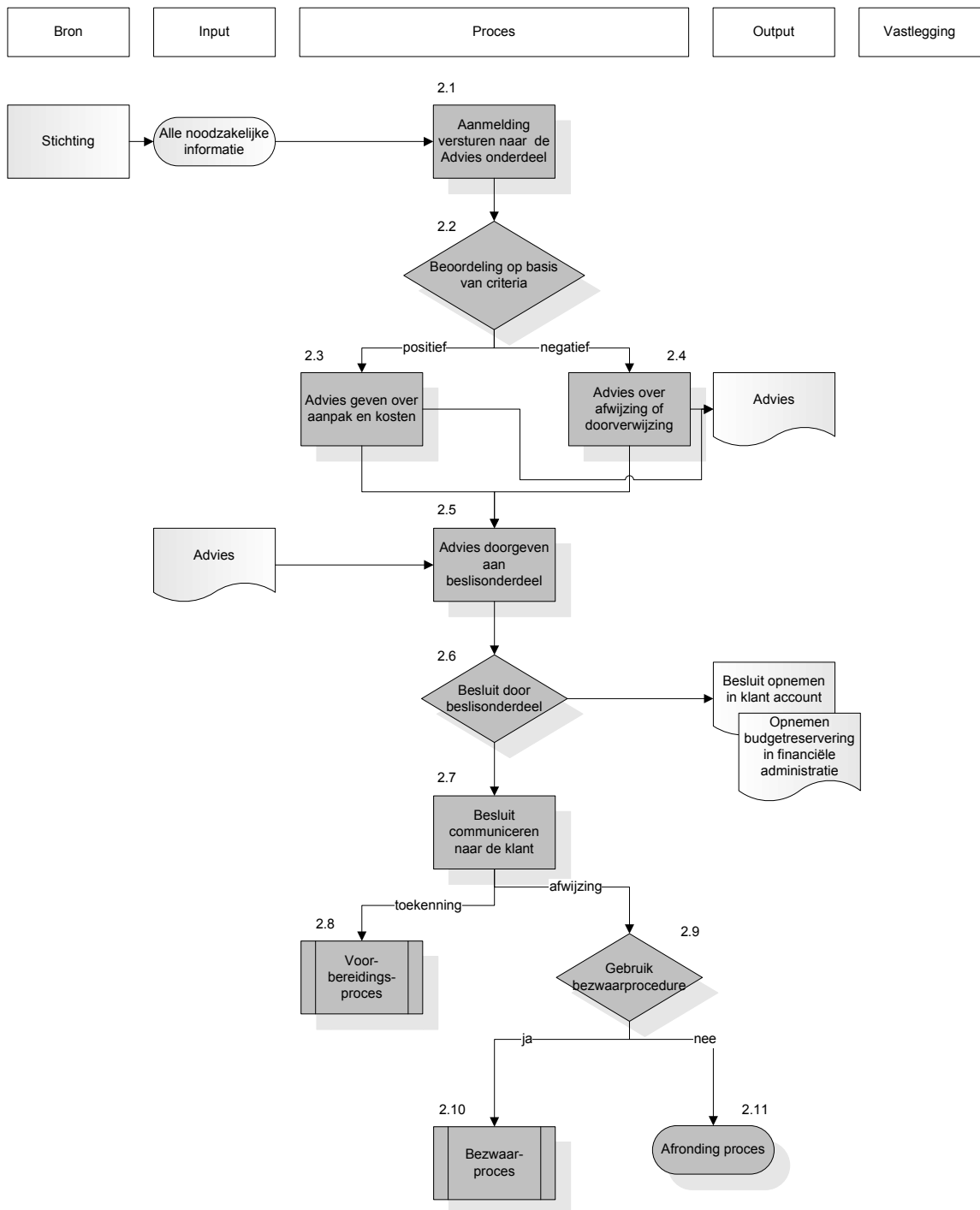
nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
1. 1	Ontvangst en aanmelding bij Stichting.	De aanmelding van de burger komt binnen bij de Stichting. Als andere organisaties een aanmelding hebben gekregen sturen ze deze door naar de Stichting. Een heldere voorlichting over de reikwijdte van de regeling verdient in deze fase de aanbeveling om teleurstellingen en onvervulbare verwachtingen te voorkomen.	- aanmeldingsformulier op website Stichting + aanmeldingsinformatie - Kennis bij gemeenten, provincie en Schiphol over: . het begrip 'Schrijnend Geval' . het bestaan van de Stichting en de doorverwijsmogelijkheid. . aanmeldingsformulier op website Stichting + aanmeldingsinformatie . verwijzing naar Stichting op websites overheden en Schiphol . een administratie / informatiesysteem. Voor iedere klant wordt een 'account' geopend .
1. 2	Profielcheck Schrijnend Geval	De ontvanger van de aanmelding (niet de Stichting) verricht een grove check of de klacht van de burger doorverwezen moet worden naar de Stichting of naar een andere organisatie (Schadeschap). De profielcheck bestaat uit: - Definitie van schrijnend geval - Check op behandeling of uitspraak nij Progis (uitsluitingsgrond) - Check op behandeling of uitspraak Schadeschap (uitsluitingsgrond) De Stichting oordeelt nadrukkelijk niet over zaken die bij het Schadeschap of Progis behandeld zijn (alleen additionele zaken). Uitspraken van deze partijen zijn leidend.	- Kennis bij gemeenten, provincie en Schiphol over: . het begrip 'Schrijnend Geval' . het bestaan van de Stichting en de doorverwijsmogelijkheid. - Uitgewerkt 'profielcheck'
1. 3	Geen procedure of doorverwijzing naar anderen	Als bij de profielcheck al blijkt dat de aanvrager niet tot de categorie 'schrijnend geval' behoort of al elders (schadeschap/progris) een aanvraag heeft lopen wordt deze afgewezen of doorverwezen.	- Uitgewerkt 'profielcheck'
1. 4	Bevestiging aanmelding naar klant	Als de aanvrager de profielcheck heeft doorlopen wordt de aanmelding bevestigd en de vervolgpcedure kenbaar gemaakt. Dit contact verloopt	Hiervoor is nodig: - een secretariaat dat als contactpunt dient -

	enkel telefonisch of per mail, de Stichting heeft geen 'aanmeldbalie'.	
1. Check op informatie. 5	Is de informatie die nodig is om de aanmeldingsprocedure verder te doorlopen verstrekt door de klant? De klant moet een aanmeldingsformulier + de benodigde informatie aanleveren.	Hiervoor is nodig: - een lijst met minimaal benodigde informatie (identificatie en aanmeldingsformulier).
1. Informatieverzoek aan 6 klant	Indien in 1.5 gebleken is dat er onvoldoende informatie van de klant beschikbaar is wordt de klant gevraagd de informatie alsnog aan te leveren.	
1. Informatie wordt 7 ontvangen	In deze procedurestap wordt de ontbrekende informatie ontvangen en opgeslagen in het klantaccount. Daarmee kan de toetsingsprocedure gestart worden.	
1. Toetsingsprocedure op 8 basis van beoordelingscriteria	In deze stap wordt de aanmelding beoordeeld: komt de klant in aanmerking voor de regeling individuele schrijnende gevallen of niet? Uitwerking in paragraaf 2.2.2. Output is een positieve (hfst 3) of negatieve beoordeling (9). Een onderdeel van de beoordeling is de check of de klant niet al ergens anders (Schadeschap, Progis) in behandeling is.	Hiervoor is nodig: - Een adviesonderdeel dat de aanmelding beoordeelt en een advies over behandeling en aanpak geeft aan het Stichtingsbestuur. - Beoordelingscriteria op basis waarvan het - Een beslisonderdeel dat een besluit neemt over het advies (stichtingsbestuur)

2.2.2 *Uitwerking toetsingsprocedure*

In deze paragraaf is de toetsingsprocedure uitgewerkt. De toetsingsprocedure is een onderdeel van de aanmeldingsprocedure.

- In figuur 3 is de detaillering van de toetsingsprocedure opgenomen.
- In de tabel 2.2 zijn de processtappen kort beschreven.



Figuur 3: Processchema toetsingsprocedure

Tabel 2.2: Uitwerking en benodigdheden toetsingsprocedure

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
2.1	Versturen aanmelding naar 'adviesonderdeel'	Het secretariaat (ontvanger van de aanmelding) stuurt de aanmelding indien compleet naar het adviesonderdeel.	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Een adviesonderdeel met deskundigen die de aanmelding beoordelen en een globale uitwerkingsrichting kunnen formuleren.
2.2	Beoordeling aanmelding op basis van de beoordelingscriteria.	Het adviesonderdeel beoordeelt (op basis van de beoordelingscriteria) of de klant in aanmerking komt voor de regeling Schrijnende Gevallen. Uitgesloten zijn daarbij gevallen die in behandeling zijn bij het Schadeschap en/of Progis. Daarnaast geeft het adviesonderdeel advies over het vervolg (globale aanpak). Output is: - (2.3) een positief advies aan het beslisonderdeel met een advies over aanpak en € - (2.4) een negatief advies aan het beslisonderdeel of een advies over doorverwijzing.	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Een adviesonderdeel met deskundigen die de aanmelding beoordelen en een globale uitwerkingsrichting kunnen formuleren. - Het 'adviesonderdeel' moet uit onafhankelijke adviseurs of een adviescommissie bestaan. Deze adviseurs moeten andere zijn dan de adviseurs die over nadeelcompensatie annex planschade adviseren, zij moeten een goede instructie krijgen en in staat kunnen zijn om de geest van de regeling uit te dragen. Een regelmatige verantwoording aan de participanten in de Stichting moet voorwaarde zijn.
2.3	Advies over aanpak en kosten	Bij een positief advies aan het beslisonderdeel over een aanmelding geeft het adviesonderdeel een advies over vervolgaanpak en budget	
2.4	Advies over afwijzing of doorverwijzing	Bij een negatief advies aan het beslisonderdeel geeft het adviesonderdeel eventueel ook een advies over doorverwijzing.	
2.5	Advies doorgeven aan 'beslisonderdeel'	Het advies van het adviesonderdeel wordt gegeven aan het beslisonderdeel dat een definitief besluit neemt (zie 2.6)	-
2.6	Besluit door 'beslisonderdeel'	Het beslisonderdeel neemt een besluit over: - Positieve beoordeling van de aanmelding, de aanpak op hoofdlijnen en de - Negatieve beoordeling (afwijzing) en de eventuele doorverwijzing naar een andere organisatie Basis voor het besluit is het	- De Stichting moet hiervoor beschikken over een beslisonderdeel die een besluit neemt over de aanmelding. Basis voor het besluit is het advies van het adviesonderdeel. - Daarnaast wordt het besluit (incl. aanpak en budget) vastgelegd in de 'klantaccount' van de betreffende klant

		advies van het adviesonderdeel.	
2. Besluit communiceren naar klant..	7	Het besluit wordt schriftelijk aan de klant kenbaar gemaakt. Daarbij wordt aandacht besteed aan het vervolg (vervolgaanpak, doorverwijzing, mogelijkheid tot bezwaar)	-
2. Voorbereidingsproces	8	Bij toekenning is de vervolgprocedure het voorbereidingsproces	
2. Gebruik van bezwaarmogelijkheid?	9	Bij negatieve beoordeling kan de klant een bezwaar tegen het besluit indienen.	Voor deze processtap dient de Stichting te beschikken over een (zie hoofdstuk 4): - Bezwaarprocedure - Een bezwaarreglement - Een bezwaaronderdeel

De beoordelingscriteria op basis waarvan het adviesonderdeel een oordeel over de aanmelding velt, zijn opgenomen in bijlage 1.

2.2.3 Informatie en archiveringssysteem

De aanmeldingen komen binnen bij de Stichting en moeten worden opgeslagen en (voor stichtingmedewerkers) toegankelijk worden gemaakt. Daarvoor wordt een administratie, informatie- en archiveringssysteem (database) opgezet. Hierin kan voor iedere aanmelder een 'account' worden geopend waarin gedurende het werkproces relevante documenten en informatie wordt opgeslagen en kunnen worden opgeroepen.

Daarnaast moet het systeem ook geschikt zijn voor projectbeheersingsactiviteiten. Dat wil zeggen het opslaan en bijhouden van contracten en het beheersen van projectplanningen en projectbegrotingen.

3 Bezwaarprocedure

3.1 Inleiding

Zoals in het Plan van Aanpak al beschreven wordt de Stichting aangemerkt als bestuursorgaan, zoals bedoeld in artikel 1:1 van de Algemene wet Bestuursrecht³. Kenmerk van een bestuursorgaan is dat de besluiten die daardoor worden genomen appellabel zijn, dat wil zeggen dat bezwaar en beroep mogelijk is. De Stichting moet dus zo zijn ingericht dat beroep en bezwaar tegen de besluiten mogelijk is en afgehandeld kunnen worden op een manier zoals in de Algemene wet Bestuursrecht is vastgelegd.

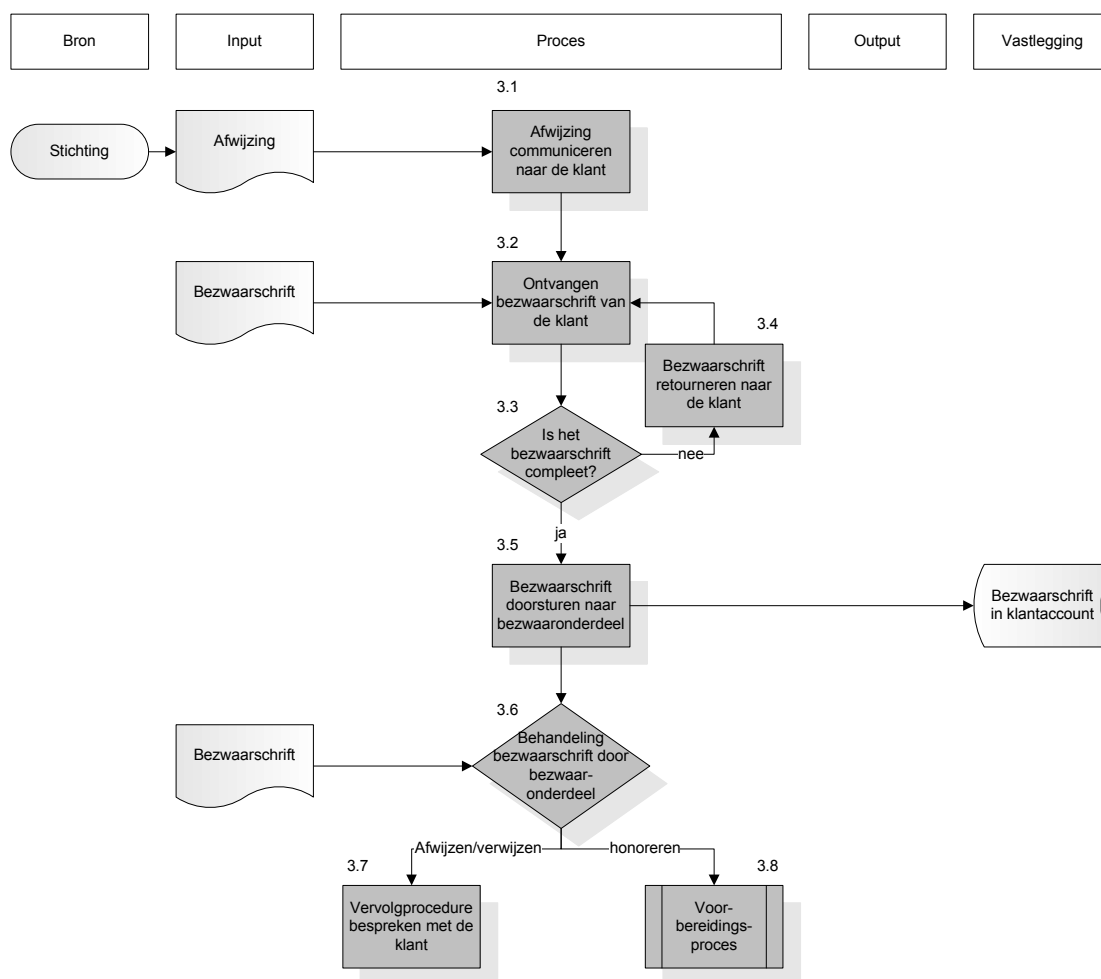
In dit hoofdstuk is de bezwaarprocedure van de Stichting uitgewerkt. Na het doorlopen van de bezwaarprocedure is rechtsgang mogelijk in de vorm van beroep bij de sector bestuursrecht van de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze stap wordt hier niet uitgewerkt.

3.2 Detaillering bezwaarprocedure

De klant kan bezwaar maken tegen een afwijzing van het verzoek. Daarvoor wordt een onafhankelijke externe bezwaarcommissie ingesteld, conform de wet Algemene wet bestuursrecht. In de onderstaande figuur en tabel is de bezwaarprocedure uitgewerkt:

³ Onder bestuursorgaan wordt verstaan:

a. een orgaan van een rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld, of
b. een ander persoon of college, met enig openbaar gezag bekleed.



Figuur 4: Processchema bezwaarprocedure

Tabel 3.1: Uitwerking bezwaarprocedure

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigheden en acties Stichting
3.1	Afwijzing communiceren naar klant.	Indien de klant niet voldoet aan de beoordelingscriteria (zie toetsingsprocedure) wordt een afwijzing gecommuniceerd	- communicatieonderdeel
3.2	Ontvangen bezwaarschrift van klant.	De klant kan, als hij/zij het oneens is met het genomen besluit (afwijzing of aanpak), hiertegen bezwaar maken. Daarvoor dient de klant een bezwaarschrift in bij de Stichting.	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Een bezwaarreglement dat ook openbaar te vinden is waarin opgenomen is hoe en bij wie je bezwaar kan maken. (wellicht is het bezwaaronderdeel uit te besteden aan een andere organisatie)
3.3	Is het bezwaarschrift compleet?	Check door het secretariaat of de benodigde stukken voor het bezwaar zijn binnengekomen. Ja => 3.5, nee => 3.3	-

3. 4	Bezwaarschrift retourneren naar de klant	Indien het bezwaarschrift niet compleet is wordt het teruggestuurd naar de klant met het verzoek de ontbrekende stukken aan te vullen en opnieuw in te zenden.	
3. 5	Bezwaarschrift doorsturen naar bezwaaronderdeel	Het secretariaat legt het bezwaarschrift vast in het informatie/administratiesysteem. Vervolgens wordt het doorgestuurd naar de leden van het bezwaaronderdeel	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Een bezwaaronderdeel die de bezwaren bekijkt en behandelt. - Administratie/informatiesysteem waarin het bezwaarschrift opgeslagen kan worden
3. 6	Behandelen bezwaarschrift door bezwaaronderdeel	In deze laatste fase wordt het bezwaar door het bezwaaronderdeel behandeld. Zij doen dit op basis van het bezwaarschrift, de beoordelingscriteria en de geschiedenis die de Stichting met de klant heeft (beschikbaar in het informatiesysteem). De bezwaarcommissie oordeelt of het bezwaar terecht (honoreren => 3.6) of onterecht is (afwijzen => 3.7).	- Bezwaarreglement: hierin staat hoe het bezwaaronderdeel te werk gaat en op grond waarvan. - Beoordelingscriteria voor aanmelding (zie hfst 2).
3. 7	Communiceren afwijzing naar klant.	In deze stap wordt de bindende afwijzing naar de klant gecommuniceerd. Indien van toepassing wordt de klant doorverwezen naar een andere instantie. Voor de klant is het vervolgens niet meer mogelijk bij het bezwaaronderdeel van de Stichting in beroep te gaan. Wel is rechtsgang in de vorm van beroep bij de sector bestuursrecht van de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uiteraard mogelijk.	Voor iedere klant moet vanaf de aanmelding t/m afronding (oplevering of afwijzing) een contactpersoon bij de Stichting zijn
3. 8	Vorbereidingsfase	In deze stap wordt het honoreren van het bezwaar gecommuniceerd naar de klant en wordt de voorbereidingsfase opgestart (zie hoofdstuk 4).	

4 Voorbereidingsfase

4.1 Inleiding

Na de het honoreren van de aanmelding start de voorbereidingsfase. In de voorbereidingsfase wordt nader onderzoek gedaan naar de problematiek waarmee de klant te maken heeft, zodat een opdracht gegeven kan worden aan een aannemer, verhuisbedrijf etc. De meer eenvoudige en gestandaardiseerde services, zoals verhuizingen, zullen door de medewerkers van de Stichting zelf kunnen worden behandeld.

De voorbereidende werkzaamheden, die meer specialisatie vereisen, worden door de Stichting uitbesteed aan een deskundige waarbij de Stichting als opdrachtgever de kwaliteit en de voortgang bewaakt. De Stichting werkt hierbij zoveel mogelijk met 'preferred suppliers' aan wie snel en gemakkelijk opdracht gegeven kan worden voor het uitvoeren van de voorbereidingswerkzaamheden. Deze 'preferred suppliers' worden op grond van een meervoudige aanbesteding op basis van een standaard werkpakket tevoren geselecteerd en gecontracteerd met een raamcontract.

Op basis van onderzoek schrijft de planvoorbereider een uitvoeringsplan en, indien nodig, een bestek voor de klant. Het uitvoeringsplan en bestek worden afgestemd met de klant. Voor de klant kan eventueel beperkte ruimte worden geboden voor individuele wensen.

De voorbereidingsfase en de uitvoeringsfase hebben betrekking op de categorieën 'schrijnende gevallen' zoals eerder gedefinieerd in het Plan van Aanpak 'individuele schrijnende gevallen':

- A. Woningen en/of bedrijven binnen de geluid- en veiligheidsloopzone:
- B. Woningen buiten de geluid- en veiligheidsloopzone maar binnen de geluidsisolatiecontour volgens de RGV
- C. Woningen buiten de geluidsisolatiecontour
- D. Fysieke schade vanwege luchtverkeer.

Deze categorieën zijn in bijlage 1 (beoordelingscriteria) uitgewerkt.

Voor deze categorieën zijn in het algemeen de volgende maatregelen mogelijk:

- Het aanbrengen van isolatie
- Het uitkopen van de eigenaar en het faciliteren van de verhuizing

- Herstelwerkzaamheden (o.a. terugleggen en vastzetten van dakpannen)

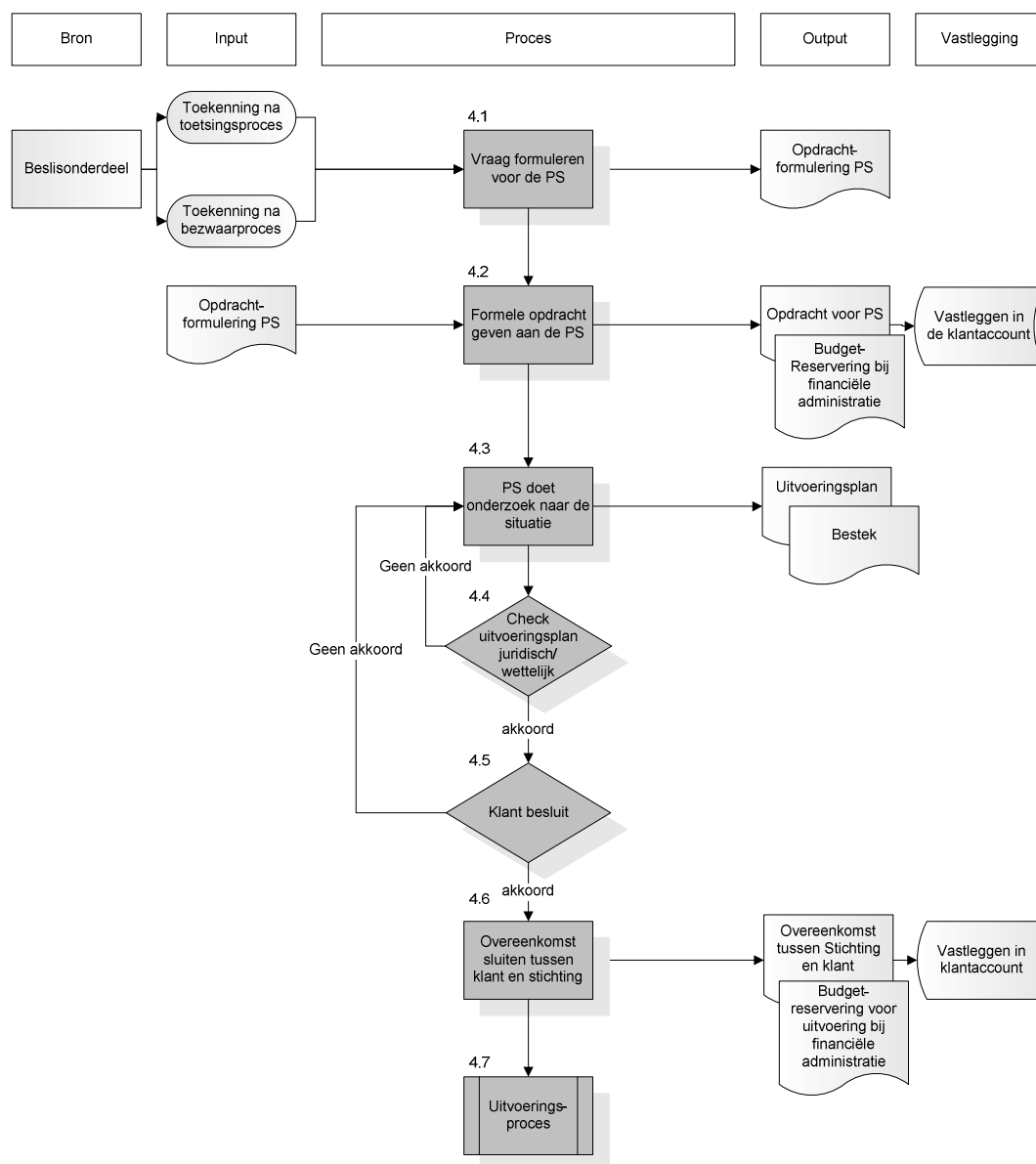
Voor de voorbereidende en de daaropvolgende uitvoerende werkzaamheden van deze oplossingsrichtingen worden dus 'preferred suppliers' gecontracteerd.

In paragraaf 4.2 worden de inhoud en de benodigdheden voor het werkproces in de voorbereidingsfase nader uitgewerkt.

4.2 Detaillering werkproces 'voorbereiding'

Deze paragraaf gaat nader in op de aanmeldingsprocedure:

- Figuur 5 geeft de stappen van de voorbereidingsfase.
- In de tabel 4.1 zijn de processtappen kort beschreven.
Hierbij is per processtap achtereenvolgens het nummer van de stap, de inhoud, de uitleg en de benodigdheden, randvoorwaarden en acties voor deze processtap weergegeven.



Figuur 5: Processchema werkproces voorbereiding

Tabel 4.1: Uitwerking en benodigdheden 'voorbereiding'

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
4.1	Formuleren vraag aan preferred supplier (PS).	De Stichting formuleert op basis van genomen besluit een vraag aan de preferred supplier. Het gaat daarbij om: - De voorbereiding van de werkzaamheden die nodig zijn om de klachten van de klant te verhelpen. - Het opstellen van uitvoeringsplannen/bestekken waarmee de uitvoering gestart kan	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Preferred suppliers die zijn gecontracteerd en aan wie snel en gemakkelijk opdracht gegeven kan worden voor de voorbereidingswerkzaamheden - Bij standaard gevallen bereid de Stichting zelf voor op grond van raamcontracten met PS voor uitvoering.

		worden.	
4. 2	Formele opdracht geven aan PS voor voorbereidingswerkzaamheden	De preferred supplier krijgt formeel de opdracht de voorbereidende werkzaamheden uit te voeren	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Algemene voorwaarden van de Stichting waaronder de werkzaamheden van de PS worden uitgevoerd - Standaardovereenkomst voor uitvoeren van werkzaamheden door preferred suppliers.
4. 3	PS doet onderzoek naar de situatie (van de kant)	De PS voert onderzoek uit naar de situatie van de klant en stelt op basis van de onderzoeken een uitvoeringsplan op of schrijft een bestek. Er ligt hierbij een nadrukkelijke relatie met de uitgewerkte processen per categorie schrijvende gevallen (bijlage 2). Het gaat om de volgende oplossingsrichtingen: - Hulp bij isolatie - Aankoop - Herstelwerkzaamheden Er is beperkte ruimte voor eigen wensen klant.	
4. 4	Check op wettelijke / juridische correctheid plannen (zoals bestemmingsplan, vergunningen, etc.) .	In deze stap wordt bij verschillende overheden en instanties gecheckt of het uitvoeringsplan niet strijdig is met bestaande (wettelijke) plannen zoals het bestemmingsplan. Akkoord => 4.5, geen akkoord => 4.3	- Afspraken met overheden en instanties over het afhandelen van de 'check' en de tijd die daarmee gemoeid is.
4. 5	Overeenkomst met klant	De opgestelde plannen en bestekken worden met de klant besproken. Er wordt een overeenkomst opgesteld tussen klant en Stichting over de uit te voeren werkzaamheden. In de overeenkomst is o.a. opgenomen dat bij schade en klachten tijdens uitvoering de Stichting de afhandeling met de klant verzorgt (snelheid) en vervolgens zelf met de preferred supplier om tafel gaat. Akkoord => 4.6, geen akkoord => 4.3	De benodigdheden voor deze processtap zijn: - Een standaardovereenkomst tussen klant en Stichting over het uitvoeringsplan. - Informatiesysteem/ klantaccounts waarin de overeenkomst wordt vastgelegd - Klachtenprocedure: mogelijkheid tot het afgeven van klachten tijdens de voorbereidingsfase.
4. 6	Overeenkomst sluiten tussen klant en Stichting	De overeenkomst tussen de klant en de Stichting wordt feitelijk gesloten en vastgelegd in het klantaccount.	
4. 7	Uitvoeringsproces	De voorbereiding s afgerond en de uitvoeringsfase (hoofdstuk 5) kan beginnen.	

De bovenstaande beschrijving geeft het algemene werkproces weer. De gevallen verschillen naar hun aard. Daarom is in bijlage 2 per specifieke categorie 'schrijnende gevallen' (zie paragraaf 4.1) een uitwerking van te doorlopen processtappen opgenomen. Deze uitwerking bevat zowel stappen die behoren tot de 'voorbereiding' als tot de 'uitvoering'.

5 Uitvoeringsfase

5.1 Inleiding

In de uitvoeringsfase worden de werkzaamheden zoals beschreven in het uitvoeringsplan/bestek uitgevoerd. Dit wordt, net als in de voorbereidingsfase, gedaan door een 'preferred supplier' die met de feitelijke uitvoering is belast. Gedurende en na de uitvoering van de complexere werkzaamheden verricht degene die de voorbereiding deed ook de kwaliteitscontrole. Na oplevering van de werkzaamheden verleent de Stichting waar nodig nazorg aan de klant. Eventuele gebreken waardoor het vereiste kwaliteitsniveau niet is gehaald worden soms pas achteraf ontdekt. De Stichting staat in dit geval garant voor een oplossing om de klant voor een lange geschillenprocedure te behoeden. Waar dat aan de orde is zal de Stichting naar redelijkheid en billijkheid uitkeren. De Stichting gaat vervolgens zelf met de uitvoerder om tafel de kosten te verhalen.

Hieronder is een tabel opgenomen waarin de mogelijke oplossingsrichtingen voor uitvoering staan.

Tabel 5.1. Mogelijk oplossingsrichtingen waarbij de Stichting een rol speelt.

Oplossingsrichting	Mogelijk preferred supplier	Rol Stichting
Verhelpen schade door luchtverkeer	- Aannemersbedrijf - Klusteam	- Bekostigen en faciliteren dakpannenbedrijf - Bekostigen en faciliteren klusteam
Aankoop woning	- Corporatie - Gemeente - Verhuisbedrijven	Zie onderstaande toelichtende tekst
<u>Hulp</u> bij isolatie	- Ingenieursbureaus - Aannemer / klusteam - Progis (kennis en ervaring)	- Advies bij isolatiemogelijkheden - Vergoeden arbeidskosten - Korting op isolatiepakketten en materialen. - Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om 'alles of niets' maar om hulp bij het

Verplaatsing bedrijven	- Rijk, Schiphol en regio	komen tot een passende oplossing voor de problematiek. - Afhankelijk van de afspraken die gemaakt worden door Rijk en regio Zie onderstaande toelichtende tekst
---------------------------	------------------------------	--

Uitgangspunt voor de aankoop van alle percelen is een volledige schadeloosstelling op basis van de Onteigeningswet met de daarbij behorende jurisprudentie. Naast de vermogenswaarde van de onroerende zaken zullen ook de reconstructieschade en bijkomende schade voor vergoeding in aanmerking komen.

Voor woningen gaat het ondermeer om: aankoopkosten vervangende woning, verhuiskosten, herinrichtingskosten, kosten in te schakelen deskundigen etc.

Voor bedrijven gaat het ondermeer om: aankoopkosten vervangende locatie, aanpassingen ten behoeve van specifieke bedrijfsvoering, verhuis- en inrichtingskosten, evt. inkomens- en of stagnatieschade en/of belastingschade.

Verder zijn bijkomende transactiekosten aan de orde, zoals notariskosten, bodemonderzoek, asbestonderzoek e.d., kosten eigen apparaat voor zover het betrekking heeft op de aan te kopen onroerende zaken.

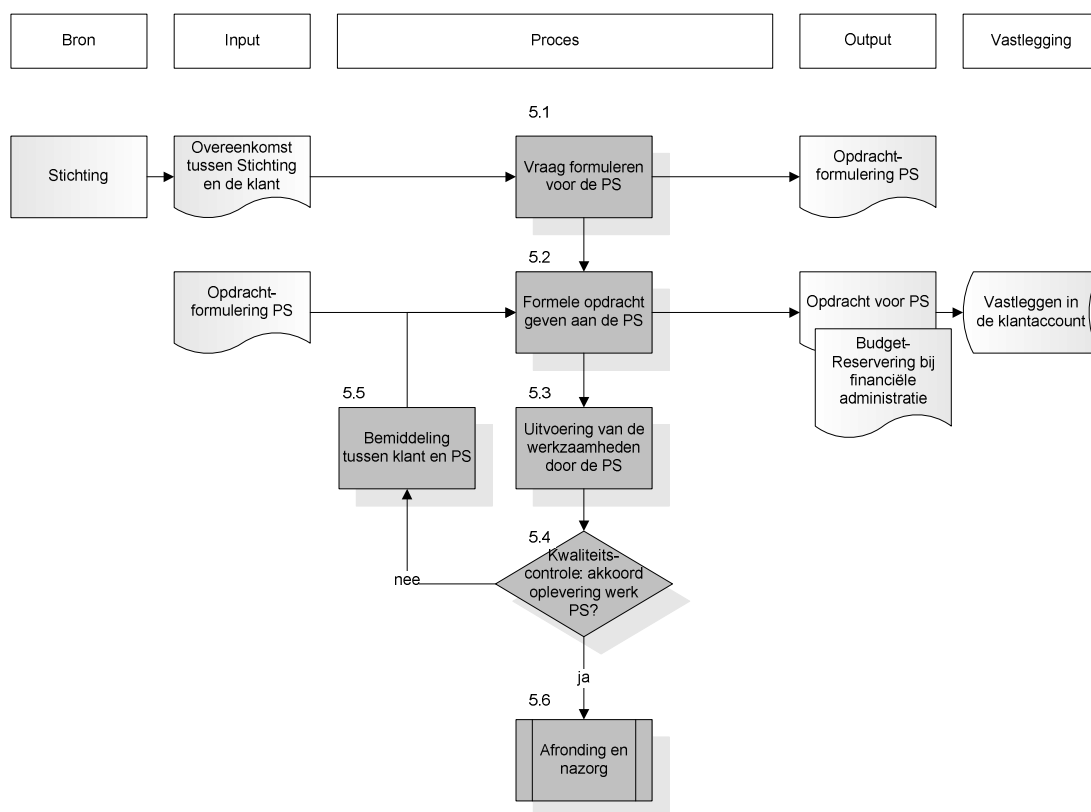
Twee zaken zijn hierbij van belang:

- Waardevermindering zoals geconstateerd door het Schadeschap wordt niet uitgekeerd, omdat ervan wordt uitgegaan dat deze al door een andere instantie wordt verstrekt.

Een aankoper krijgt alleen het verschil vergoed van de aankoopwaarde en de restwaarde van het onroerend goed.

5.2 Detaillering werkproces 'uitvoering'

In de onderstaande figuur en tabel is de uitvoeringsfase uitgewerkt:



Figuur 6: Processchema werkproces 'uitvoering'

Tabel 5.2: Uitwerking en benodigdheden werkproces 'uitvoering'

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
5.1	Vraag Formuleren aan preferred supplier (PS).	De Stichting formuleert op basis van het uitvoeringsplan/bestek een vraag aan de preferred supplier. Het gaat daarbij om: - Het uitvoeren van de beschreven werkzaamheden die nodig zijn om de klachten van de klant te verhelpen en de eventuele extra (zelf te betalen) individuele wensen van de klant	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Preferred suppliers voor de uitvoering die zijn gecontracteerd en aan wie snel en opdracht gegeven kan worden voor het uitvoeren van de voorbereidingswerkzaamheden.
5.3	Opdracht geven aan PS voor voorbereidingswerkzaamheden	De preferred supplier krijgt formeel de opdracht voor het uitvoeren van de werkzaamheden	De Stichting moet, naast het bestek, beschikken over: - Algemene voorwaarden van de Stichting waaronder de werkzaamheden van de PS worden uitgevoerd - Standaardovereenkomst voor uitvoeren van werkzaamheden door preferred suppliers.

5. Uitvoering	De PS voert de in het	
4 werkzaamheden door PS	uitvoeringsplan/bestek beschreven werkzaamheden uit. Er ligt hierbij een nadrukkelijke relatie met de uitgewerkte processen per categorie schrijnende gevallen (bijlage 2). Het gaat om de volgende oplossingsrichtingen:	
	- Hulp bij isolatie (Cat. B, C) - Aankoop (Cat. A) - Herstelwerkzaamheden (Cat. D)	
5. Kwaliteitscontrole door	Tijdens de uitvoering en in deze	- Objectieve (technisch)
6 Stichting: voldoet de uitvoering aan het uitvoeringsplan/bestek en de daarin geformuleerde kwaliteit.	laatste fase controleert de Stichting of de uitvoering conform het uitvoeringsplan/bestek is. Een kwaliteitscontrole is daar een belangrijk onderdeel van. Ja => 5.6, afronding en nazorg (hoofdstuk 6), nee => 5.5	deskundigen die de kwaliteitscontrole kunnen uitvoeren en een oordeel kunnen vellen of het aan de eisen voldoet.
5. Bemiddeling tussen	Indien uit de kwaliteitscontrole is gebleken dat de werkzaamheden niet zijn uitgevoerd zoals afgesproken (voldoende kwaliteit of zoals afgesproken in de bestekken en uitvoeringsplannen) bemiddeld de Stichting tussen klant en PS. De Stichting zorgt voor een passende oplossing. Dat is ook het geval als er tijdens de werkzaamheden schade is veroorzaakt. De klant mag hier niet de dupe van worden, de Stichting staat garant voor een goede afwikkeling.	De benodigdheden voor deze processtap zijn:
5 klant en PS.		- Goede rechtsbijstand. De Stichting onderhoudt bij eventuele schade of uitvoering van onvoldoende kwaliteit het contact met de uitvoerder en doet de eventuele rechtsgang. De klant heeft zo min mogelijk last hiervan.

6 Afronding

6.1 Inleiding

De kwaliteitscontrole van de uitgevoerde werkzaamheden heeft aan het eind van de uitvoeringsfase plaatsgevonden. Bij de afronding wordt het proces met de klant geëvalueerd en worden de administratieve en financiële zaken afgerond.

De evaluatie heeft twee doelen:

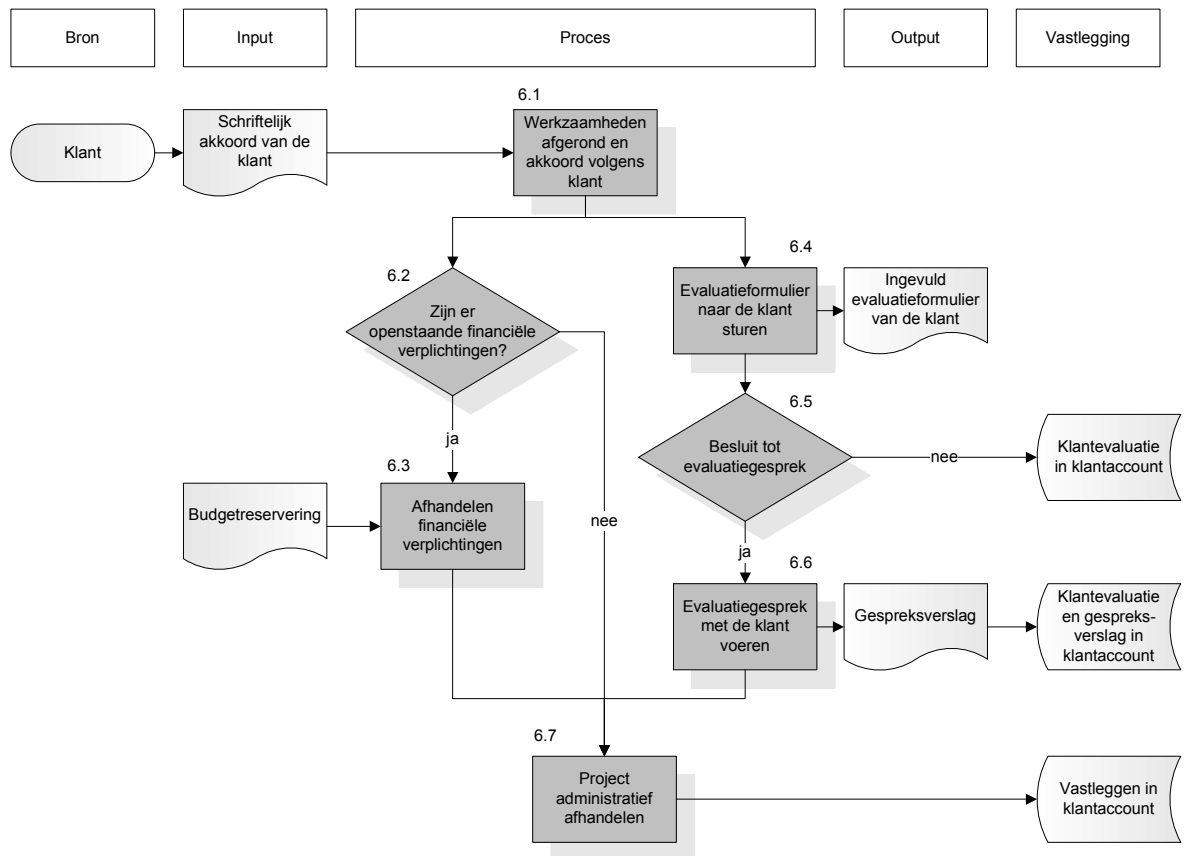
- De klant heeft de gelegenheid zijn tevredenheid of ontevredenheid kwijt te kunnen en de ervaringen over het werkproces te delen.
- De organisatie is in de gelegenheid 'lessen te trekken' uit deze evaluaties.

In het geval de klant nog onopgeloste klachten heeft, kan de Stichting eventueel alsnog aanvullende maatregelen nemen. Met de lessen die de evaluatie oplevert, kan het werkproces verbeterd en aangescherpt worden.

Daarnaast wordt de account van de klant afgesloten en gearchiveerd. Op het moment van afsluiting moet aan alle financiële en administratieve plichten zijn voldaan. Indien dit nog niet het geval is wordt dit tijdens de afrondingsfase afgehandeld.

6.2 Detaillering werkproces

In de onderstaande paragraaf is de afrondingsfase uitgewerkt. Deze fase is in de onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 7: Processchema werkproces 'afronding'

7 Financiën

Voor de schrijnende gevallen is een globale kostenraming gemaakt. Het doel daarvan is te bepalen welk deel van het budget van de Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio gereserveerd dient te worden voor de schrijnende gevallen. Daarmee kan het overige budget worden aangewend voor de leefomgevingsprojecten.

In de Werkgroep Schrijnende gevallen zijn de thans bekende gevallen gecategoriseerd. Per categorie zijn vervolgens op basis van kengetallen en aantallen de kosten bepaald. De kengetallen zijn ontleend aan ervaringscijfers van de Schiphol Group en de provincie Noord-Holland. Het betreft de volgende categorieën:

- het terugleggen van afgewaaide dakpannen
- het verrichten van klussen, die samenhangen met de overlast
- hulp bij het aanbrengen van isolatie
- tegemoetkoming in verhuiskosten
- verwerving van onroerend goed.

Voor het terugleggen van pannen en het klusteam is uitgegaan van een vijfjarige inspanning. De overige kosten zijn eenmalig.

Voor de verwerving van de onroerende goederen (woningen en bedrijven) is een waardebepaling gebeurd (bijlage). De woningen en bedrijven zijn op zich staande unieke elementen. Daarvoor zijn geen kengetallen te bepalen.

In de kostenopstelling ontbreken nog de gegevens van één bedrijf (PM).

Er is in de rapportage voorts aangegeven, dat bodemverontreiniging eventueel tot extra kosten kan leiden. Een en ander is afhankelijk van de nieuwe functie. Gelet op de beperkingen die er voor het gebied gelden, is het niet waarschijnlijk dat er van dergelijke functiewijzigingen sprake zal zijn. Ook zullen er nog onderhandelingen met de eigenaren en de gebruikers gevoerd moeten worden. Met oog daarop wordt nu in het overzicht rekening gehouden met kosten die 15% hoger liggen dan de waardebepaling.

De kosten zullen overigens ook lager kunnen uitvallen wanneer het ministerie van V&W besluit om de kosten van sommige objecten zelf te dragen. Het gaat bijvoorbeeld om bedrijfswoningen. De gemeenten moeten daartoe motiveren waarom de woningen onlosmakelijk aan de bedrijfsvoering zijn verbonden.

De kostenopstelling is voor de verschillende categorieën in de onderstaande tabel aangegeven. De kosten bedragen in totaal ca. € 9 mln + PM.

Lijst van de bekende schrijnende gevallen				Totaal en
Soort ingreep	Aantal	Kosten/eenheid	Totaal/jaar	per 5 jaar
Dakpannen	100	20.000 / jaar	€ 20.000	€ 100.000
Klusteam	50/jaar	5.000 / woning	€ 250.000	€ 1.250.000
Hulp bij isolatie	30	10.000 / woning		€ 300.000
Verhuizen	30	5.000 + 5.000 / woning		€ 300.000
Verwerving woningen	11	marktwaaarde (- aankoopbedrag)		€ 7.140.000
en bedrijven	5 + 1			PM
Totaal				€ 9.090.000

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
6. 1	Werkzaamheden afgerond en akkoord volgens klant		
6. 2	Openstaande financiële verplichtingen	Na de kwaliteitscontrole in de uitvoeringsfase of de bezwaarprocedure bekijkt de Stichting of er nog financiële verplichtingen naar preferred suppliers of andere instanties zijn. (Er worden geen financiële transacties naar de klant gedaan). Ja => 6.3, nee => 6.7.	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Een administratiesysteem waarin de financiële verplichtingen nauwgezet worden bijgehouden. - Accountants
6. 3	Afhandelen financiële verplichtingen	Indien er nog financiële verplichtingen zijn worden die voldaan.	
6. 4	Evaluatieformulier naar klant sturen	Er wordt een evaluatieformulier naar de klant gestuurd. Door het afnemen van een evaluatie wordt: - De klant in de gelegenheid gesteld zijn tevredenheid of ontevredenheid kwijt te kunnen en de ervaringen over het werkproces te delen. - De Stichting in de gelegenheid gesteld 'lessen te trekken' uit deze evaluaties. Daarmee kan het werkproces verbeterd en aangescherpt worden voor het vervolg.	- Een evaluatieprocedure, een evaluatiemethode en een evaluatieformulier - Capaciteit om de evaluatie af te nemen. - De wil om als organisatie te leren van de evaluaties - Archiveringssysteem waarin evaluatieformulieren kunnen worden opgeslagen, maar ook makkelijk worden uitgehaald en geanalyseerd.
6. 5	Besluit tot evaluatiegesprek	Op basis van het teruggezonden evaluatieformulier vindt, als de klant daar behoefte aan heeft, een evaluatiegesprek plaats.	- Uitnodigingsbrief evaluatiegesprek
6. 6	Evaluatiegesprek voeren	Tijdens het evaluatiegesprek krijgt de klant de ruimte zijn of haar mening over het werkproces te geven. Deze worden door de gesprekspartner vastgelegd en gedocumenteerd. Het stelt de Stichting in de gelegenheid de resultaten periodiek te analyseren om daar van te leren en om het werkproces aan te scherpen.	- Mensen met vaardigheden op het gebied van evaluatietechnieken en gesprekken
6. 7	Project administratief afhandelen	Na de afronding van de financiële verplichtingen en de evaluatie wordt het project administratief afgerond. Het klantaccount wordt afgesloten en gearhiveerd.	De Stichting moet hiervoor beschikken over: - Een archiveringssysteem.
5	Nazorg en garantie	Na de afronding is het contact met de klant niet helemaal verbroken. Daar waar het gaat om nazorg en garantie zal vervult de Stichting nog steeds een rol richting klanten	

Bijlagen

- Bijlage 1: de beoordelingscriteria
- Bijlage 2: detailuitwerking processtappen per categorie 'schrijnende gevallen'
- Bijlage 3: aanmeldingsformulier op hoofdlijnen
- Bijlage 4: de evaluatie en het evaluatieformulier.

Beoordelingscriteria Schrijnende Gevallen

Criteria: De volgende situaties worden door de Stichting als schrijnend geval aangemerkt en komen mitsdien in principe voor bemiddeling in aanmerking:

Categorie A) Binnen de geluid- en veiligheidsloopzone:

A1) De situatie waarbij de eigenaar van een woonhuis in de bij LIB vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone wacht op de aan en verkoop van zijn eigendom en aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

A2) De situatie waarbij de eigenaar van een bedrijfswoning gelegen in de bij LIB vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone aantoonbaar ernstige hinder ondervindt en de verplaatsing van zijn bedrijf en bijbehorende bedrijfswoning aantoonbaar niet kan bekostigen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

A3) De situatie waarbij de eigenaar van een bedrijfsgebouw in de bij LIB vastgestelde geluid- en veiligheidsloopzone aantoonbaar hinder ondervindt en de verplaatsing van zijn bedrijf aantoonbaar niet kan bekostigen en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

Categorie B) Buiten de geluid- en veiligheidsloopzone maar binnen de geluidisolatiecontour volgens de Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV)

B1) De situatie waarbij de eigenaar van de woning wel in aanmerking komt voor geluidisolatie maar zijn eigendom aan de overheid of Schiphol te koop heeft aangeboden dan wel heeft aangegeven te willen verhuizen omdat hij aantoonbaar hinder ondervindt.

B2) De situatie waarbij de woning is gelegen pal naast de veiligheidszone van de Aalsmeerbaan, de geplande omlegging van de N201 en het aquaduct onder de Ringvaart als gevolg waarvan aantoonbaar de buurwoningen en voorzieningen zullen verdwijnen.

Categorie C) Buiten de geluidsisolatiecontour

C1) De situatie waarbij de eigenaar van de woning wel in aanmerking is gekomen voor een schadevergoeding van het schadeschap maar zijn eigendom aan de overheid of Schiphol te koop heeft aangeboden dan wel aan deze partijen heeft aangegeven te willen verhuizen.

C2) De situatie waarbij de eigenaar van een woning niet in aanmerking is gekomen voor geluidisolatie en of een schadevergoeding van het schadeschap maar wel aantoonbaar ernstige hinder ondervindt van grondgeluid afkomstig van de luchthaven en die hinder niet door een maatregel op grond van het convenant leefbaarheid wordt ondervangen en aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

C3) De situatie waarbij de woning is gelegen in een gebied tussen 2 geluidsisolatiezones in en de eigenaar van de woning daarvan aantoonbaar ernstige hinder ondervindt en dit aan de overheid of Schiphol te kennen heeft gegeven.

Categorie D) Fysieke schade vanwege luchtverkeer

In de situatie dat het vliegverkeer naar en afkomstig van de luchthaven aantoonbaar schade (o.a dakbedekking en vervuilingsschade) veroorzaakt.

In het convenant Omgevingskwaliteit middellange termijn zijn partijen overeengekomen dat geen schrijnende gevallen meer door de stichting in behandeling worden genomen waarvan de aanvraag is gedaan na 1 januari 2012, of zoveel eerder als de partijen bij dat convenant besluiten.

Detailuitwerking categorieën schrijnende gevallen

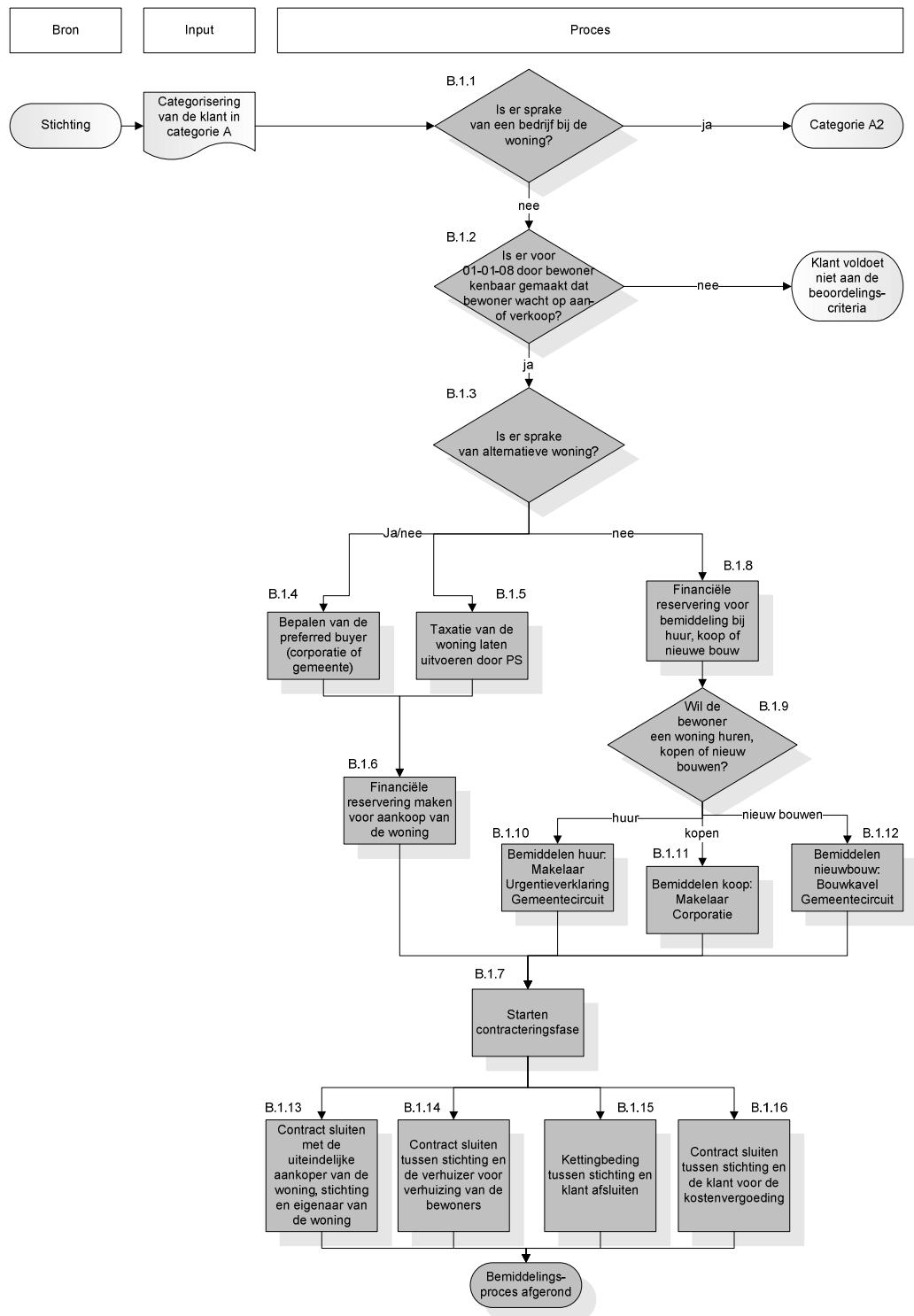
In deze bijlage 2 is toegespitst op de categorieën zoals beschreven in de bijlage 1 een procesuitwerking gegeven. Deze is complementair aan de uitwerking van het algemene werkproces zoals in de hfst 2 t/m 6 is gegeven.

- A. Woningen en/of bedrijven binnen de geluid- en veiligheidsloopzone:
- B. Woningen buiten de geluid- en veiligheidsloopzone maar binnen de geluidsisolatiecontour volgens de RGV
- C. Woningen buiten de geluidsisolatiecontour
- D. Fysieke schade vanwege luchtverkeer

NB! In de onderstaande procesuitwerking moet daar waar de datum 1-1- 2008 staat als fatale datum voor het indienen van een ontvankelijke aanvraag, gelezen moet worden 1-1-2012. Immers door partijen bij het convenant Omgevingskwaliteit middellange termijn is overeengekomen dat de stichting na die datum (of zoveel eerder als de partijen overeenkomen) geen schrijnende gevallen meer in behandeling neemt.

Categorie A: Woningen en/of bedrijven binnen de geluid- en veiligheidsloopzone.

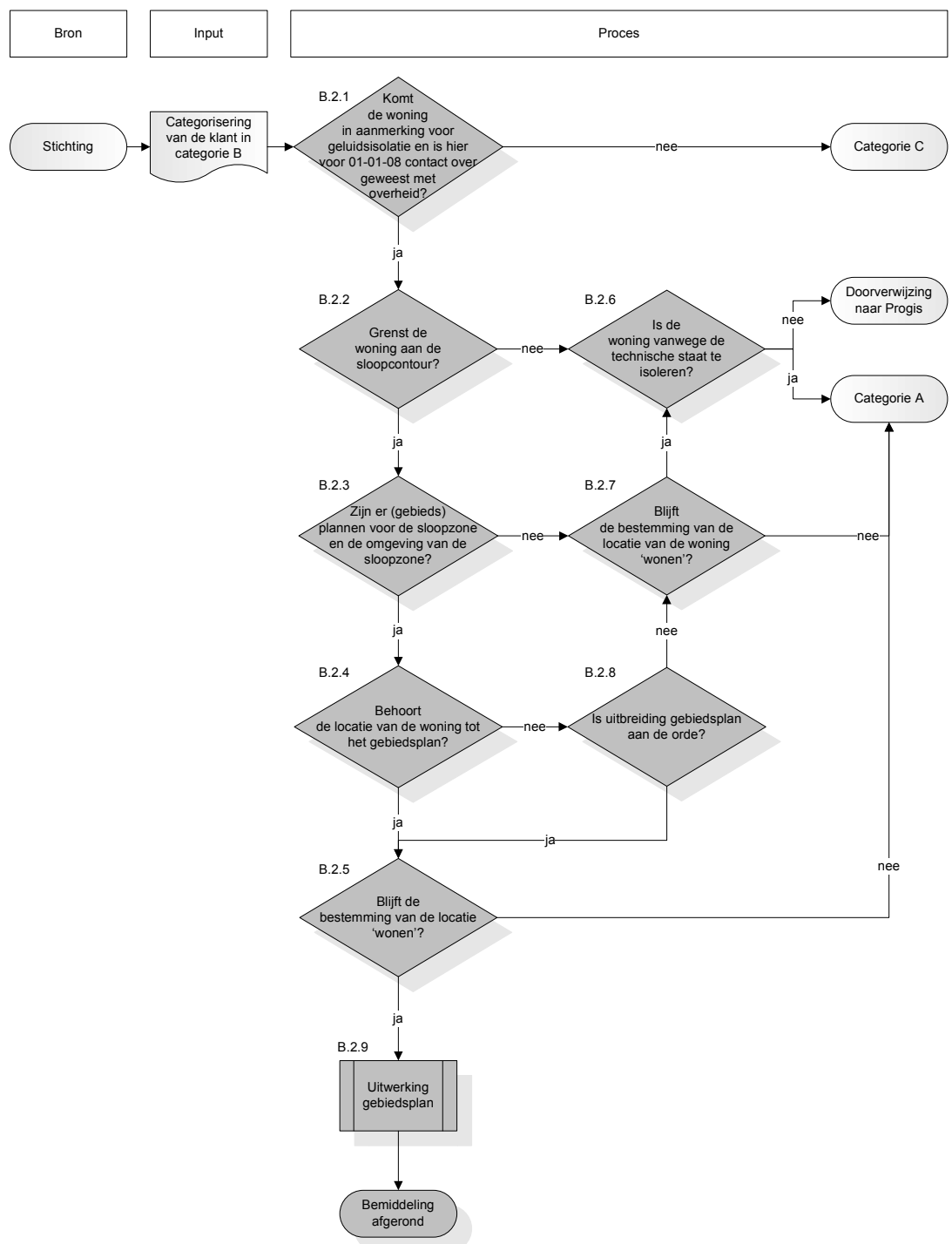
Categorie A2 (woningen met bedrijf) zijn in de uitwerking achterwege gelaten. Hiervoor moet een afspraak tussen Rijk en regio worden gemaakt, zie oplegnotitie bij dit document.



Figuur 7: categorie A1 (woningen zonder bedrijven)

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
B.1.1	Is er sprake van een bedrijf bij de woning?	Om te bepalen of de klant in categorie A1 of A2 valt	Check uitvoeren
B.1.2	Is er door de bewoner kenbaar gemaakt dat de bewoner wacht op aan- of verkoop?	Dit bepaalt of de klant voldoet aan de gestelde beoordelingscriteria	
B.1.3	Is er sprake van een alternatieve woning?	Als er sprake is van een alternatieve woning kan direct gestart worden met de aankoop van de woning door de stichting. Als dat niet het geval is wordt er ook gestart met de aankoop van de woning, maar wordt tevens het bemiddelingstraject van de bewoner gestart voor koop, huur of nieuwbouw.	
B.1.4	Bepalen van de Preferred Buyer	De stichting bepaalt of de corporatie of de gemeente de preferred buyer is op basis van	Navragen bij de bewoner
B.1.5	Taxatie van de woning laten uitvoeren door de PS	De stichting laat de woning taxeren door de PS of PF?	
B.1.6	Financiële reservering maken voor aankoop van de woning	De stichting maakt een financiële reservering	
B.1.7	Starten contracteringsfase	Wanneer er al sprake was van een alternatieve woning kan direct nadat de financiële reservering gemaakt is gestart worden met de contracteringsfase. Wanneer er nog geen sprake was van een alternatieve woning, dient ook het bemiddelingstraject voor koop, huur of nieuwbouw afgerond te zijn.	
B.1.8	Financiële reservering voor bemiddeling bij huur, koop of nieuwe bouw	De stichting maakt een reservering	
B.1.9	Wil de bewoner een woning huren, kopen of nieuw bouwen?	Afhankelijk van de keuze van de bewoner zal de stichting met andere partijen bemiddelen	
B.1.10	Bemiddelen huur: - Makelaar - Urgentieverklaring - Gemeentecircuit	Indien de bewoner kiest voor een nieuwe huurwoning zijn dit in ieder geval de 3 partijen waarmee de stichting zal bemiddelen voor de bewoner	
B.1.11	Bemiddelen koop: - Makelaar - Corporatie	Indien de bewoner kiest voor een nieuwe koopwoning zijn dit in ieder geval de 2 partijen waarmee de stichting zal bemiddelen voor de bewoner	
B.1.12	Bemiddelen nieuwbouw: - Bouwkavel - Gemeentecircuit	Indien de bewoner kiest voor een nieuwbouwwoning zijn dit in ieder geval de 2 partijen waarmee de stichting zal bemiddelen voor de bewoner	
B.1.13	Contract sluiten met de uiteindelijke aankoper van de woning, stichting en eigenaar van de woning	Na afronding van de bemiddeling voor de bewoner vinden parallel 4 contractafsluitingen plaats	
B.1.14	Contract sluiten tussen stichting en de verhuizer voor de verhuizing van de bewoners	Na afronding van de bemiddeling voor de bewoner vinden parallel 4 contractafsluitingen plaats	
B.1.15	Kettingbeding tussen stichting en klant afsluiten	Na afronding van de bemiddeling voor de bewoner vinden parallel 4 contractafsluitingen plaats	
B.1.16	Contract sluiten tussen stichting en de klant voor kostenvergoeding	Na afronding van de bemiddeling voor de bewoner vinden parallel 4 contractafsluitingen plaats	

Categorie B: Woningen buiten de geluid- en veiligheidsloopzone maar binnen de geluidsisolatiecontour volgens de RGV

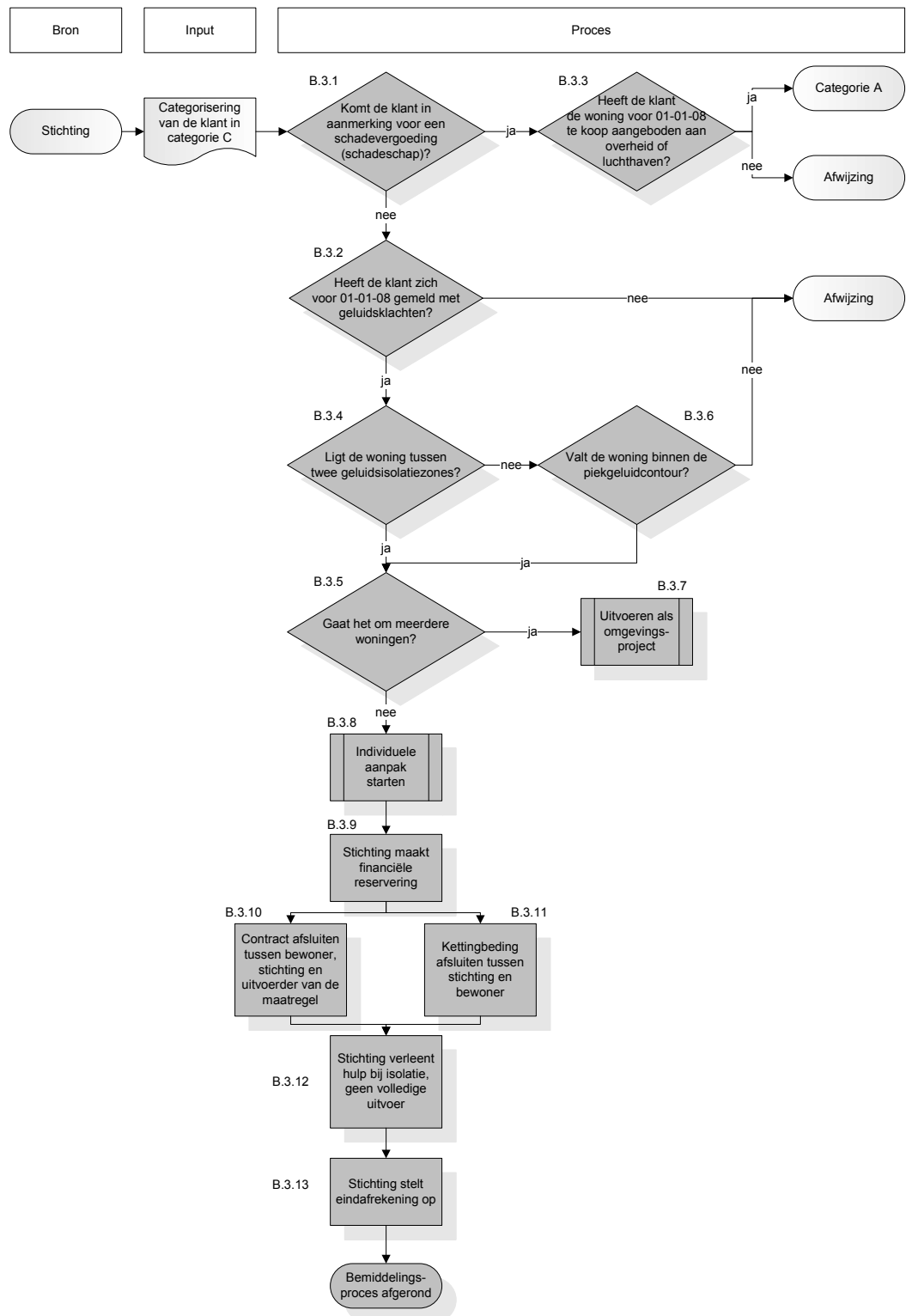


nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
B.2.1	Komt de woning in aanmerking voor geluidsisolatie en is hier voor 01-01-08 contact over geweest met de overheid?	Indien dit niet het geval is voldoet de woning niet aan de gestelde criteria voor categorie B	
B.2.2	Grenst de woning aan de sloopcontour?		
B.2.3	Zijn er (gebieds)plannen voor de sloopzone en de omgeving van de sloopzone?		
B.2.4	Behoort de locatie van de woning tot het gebiedsplan?		
B.2.5	Blijft de bestemming van de locatie 'wonen'?	Indien dit niet het geval is valt de woning alsnog in categorie A	
B.2.6	Is de woning vanwege de technische staat te isoleren?	Indien de woning isoleerbaar is valt de woning alsnog in categorie A	
B.2.7	Blijft de bestemming van de locatie van de woning 'wonen'?	Indien dit niet het geval is valt de woning alsnog in categorie A	
B.2.8	Is uitbreiding gebiedsplan aan de orde?		
B.2.9	Uitwerking gebiedsplan	De uitwerking van het gebiedsplan is een apart proces waar de stichting bij betrokken is maar wat nog niet uitgewerkt is in dit model.	

Figuur 8: Categorie B

Categorie C: Woningen buiten de geluidsisolatiecontour.

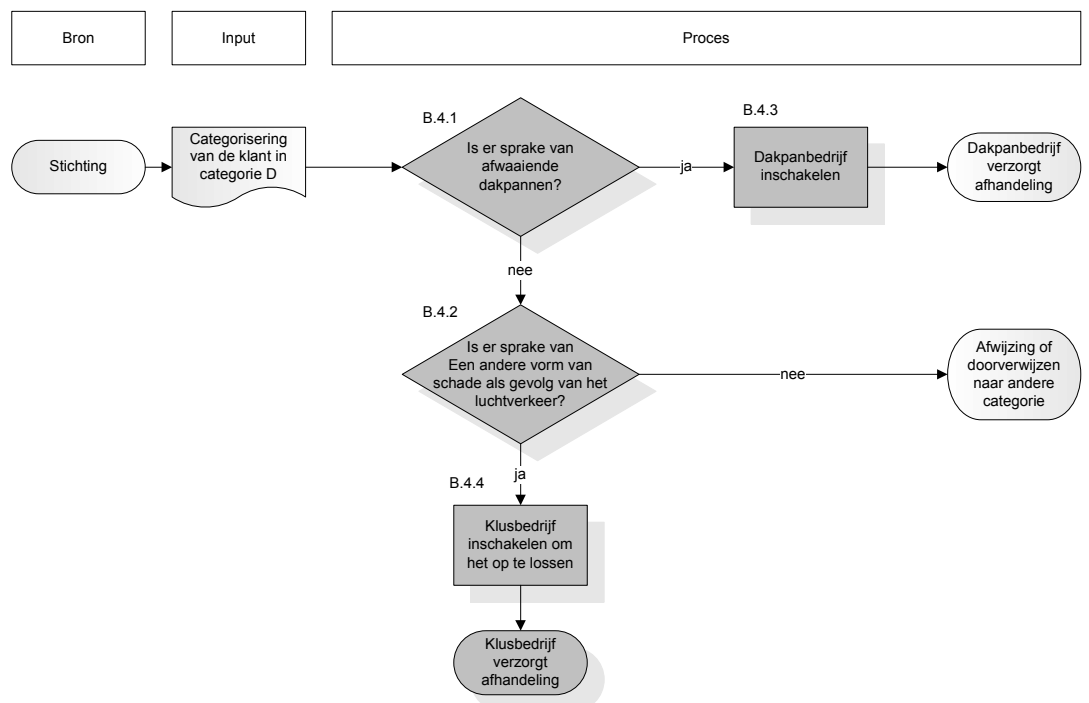
PM



Figuur 10: Categorie C

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
B.3.1	Komt de klant in aanmerking voor een schadevergoeding (schadeschap)?		Check uitvoeren
B.3.2	Heeft de klant zich voor 01-01-08 gemeld met geluidsklachten?	Indien dit niet het geval is, voldoet de klant niet aan de gestelde criteria.	
B.3.3	Heeft de klant de woning voor 01-01-08 te koop aangeboden aan overheid of luchthaven?	Als dit het geval is, valt de woning alsnog in categorie A. Indien dit niet het geval is, voldoet de klant niet aan de gestelde criteria.	
B.3.4	Ligt de woning tussen twee geluidsisolatiezones?		Check uitvoeren
B.3.5	Gaat het om meerdere woningen?		Check uitvoeren
B.3.6	Valt de woning binnen de piekgeluidcontour?		Check uitvoeren
B.3.7	Uitvoeren als omgevingsproject	Indien het gaat om meerdere woningen tussen twee geluidsisolatiezones kan de uitvoering van het omgevingsproject starten	Uitvoering omgevingsproject
B.3.8	Individuele aanpak starten	Indien het gaat om 1 woning tussen twee geluidsisolatiezones kan de uitvoering van het individuele project starten	Uitvoering individueel project
B.3.9	Stichting maakt financiële reservering		
B.3.10	Contracten afsluiten tussen bewoner, stichting en uitvoerder van de maatregel		
B.3.11	Kettingbeding afsluiten tussen stichting en bewoner		
B.3.12	Stichting verleent hulp bij isolatie, geen volledige uitvoer		
B.3.13	Stichting stelt eindafrekening op		

Categorie D: Fysieke schade vanwege luchtverkeer.



Figuur 11: Categorie D

nr	Inhoud	Uitleg	Benodigdheden en acties Stichting
B.4.1	Is er sprake van afwaaiende dakpannen?	Binnen de categorie van fysieke schade (categorie D) wordt onderscheid gemaakt tussen afwaaiende dakpannen en andere schade	
B.4.2	Is er sprake van een andere vorm van schade als gevolg van het luchtverkeer?	Wanneer er wel schade aan de woning is als gevolg van het luchtverkeer maar het betreft geen afwaaiende dakpannen, moet er een klusbedrijf aan te pas komen	
B.4.3	Dakpanbedrijf inschakelen		Contact opnemen met het dakpanbedrijf
B.4.4	Klusbedrijf inschakelen om het op te lossen		Contact opnemen met het klusbedrijf

Aanmeldingsformulier op hoofdlijnen

Klantgegevens

Naam:
Adres:
Postcode:
Telefoon:
Mobiel
E-mail:

Situatiebeschrijving

Beschrijving overlast:
Beschrijving waarom niet in aanmerking voor wettelijke
regeling:
Beschrijving waarom geen gebruik gemaakt van wettelijke
regeling:
Beschrijving wenselijke maatregelen om overlast tegen te
gaan/ te verhelpen:

Contact/in behandeling bij de volgende
organisaties/instellingen die maatregelen nemen om de
overlast te verminderen/te verhelpen:

Ondertekening

Datum:
Ondertekening (naar waarheid ingevuld):

Bijlagen

Copy identificatie:
Copy huurcontact/koopakte:

Evaluatie en raamwerk evaluatieformulier

1 Doel van de evaluatie

Het belangrijkste doel van evalueren is na te gaan of het doel van de ingreep bij het individuele geval is gerealiseerd: Is de aanvrager geholpen met de uitgevoerde activiteiten.

Daarnaast heeft de evaluatie een aantal subdoelen waarbij vanuit verschillende perspectieven gekeken kan worden:

- De evaluatie is van belang voor de Stichting (en de rollen die deze vervult). De Stichting kan leren van de ervaringen van 'klanten' met:
 - . de rol van de Stichting als ontvanger en beoordelaar van de aanmelding
 - . de rol van de Stichting als bemiddelaar tussen uitvoeringsorganisaties
 - . als opdrachtgever van de uitvoeringsorganisaties. Dit kan doorwerken in de selectieprocedures die de Stichting hanteert voor het selecteren van de uitvoeringsorganisaties.

De ervaringen kunnen worden vertaald naar aanpassingen in werkwijzen maar ook naar selectie van personeel (kennis en vaardigheden) en acties om kennis en ervaring op te doen (cursussen, opleidingen). Minstens even belangrijk is het dat men ook kan zien waar het goed gaat.

- Een evaluatierapport geeft de verantwoordelijke bestuurders inzicht in het functioneren van de Stichting inzake schrijnende gevallen. Op basis van de evaluatie kunnen aanbevelingen gedaan worden over financiën, vervolg en aanpak.
- Iets verder weg, maar zeker niet onbelangrijk: de evaluatie kan inzicht geven voor het ontwikkelen van beleid. De ervaringen van de mensen zijn heel concreet, in het hier en nu. Wellicht biedt dit houvast voor verdere beleidsontwikkeling rondom Schiphol.

2 Soort vragen dat tijdens de evaluatie aan de orde komt.

In bijlage 2 is een raamwerk voor een evaluatieformulier opgenomen. Dit formulier bevat de basis voor een verdere uitwerking. Het soort vragen dat tijdens de evaluatie aan de orde komt zijn de volgende:

- Algemene vragen die nodig zijn om de gegevens goed te kunnen vastleggen (klantgegevens, bijzonderheden)
- Algemene vragen ten aanzien van de problematiek en de gekozen oplossingsrichting (rubricering per thema wordt dan mogelijk)
- Vragen die betrekking hebben op het werkproces (contact met de Stichting, contact met de uitvoerder, duidelijkheid van de te doorlopen stappen, etc)
- Vragen die betrekking hebben op het product en de kwaliteit er van (tevredenheid over het geleverde werk, is het daadwerkelijk een oplossing voor de problematiek, etc).

3 Wie voert de evaluatie uit?

Het stichtingsbestuur stelt een evaluatieteam samen. Dit team bestaat uit:

- Mensen die de evaluaties uitvoeren en bewerken
- De programmamanager van de Stichting die op basis van de evaluatieresultaten wijzigingen in de organisatie kan doorvoeren.

De mensen die de evaluaties uitvoeren kunnen mogelijkerwijs worden ingehuurd.

4 Hoe wordt de evaluatie uitgevoerd?

De evaluatie verloopt in een aantal stappen:

- Na afronding van de werkzaamheden bij de klant wordt deze per brief uitgenodigd deel te nemen aan een evaluatie. In de brief wordt de evaluatieprocedure uitgelegd en een evaluatieformulier meegezonden.
- Indien de klant het evaluatieformulier heeft teruggezonden wordt dit opgeslagen/verwerkt in een database. Vervolgens wordt (indien gewenst) een afspraak met de klant gemaakt om aan de hand van het evaluatieformulier een eindgesprek aan te gaan.
- Het eindgesprek met de klant vindt plaats. Hier wordt de ingevulde evaluatie besproken en op specifieke punten wordt verder ingegaan/verdieping gezocht. Verder dient het gesprek als eindgesprek met de klant en ter afronding van de activiteiten.
- Een kort verslagje van het eindgesprek wordt te aanvulling bij het enquêteformulier opgeslagen. Daarbij wordt ook aangegeven wat gedaan is om de klachten/ontevredenheid te verhelpen

In bijlage 1 is een schematische weergave van de procedure opgenomen.

5 Moment van evaluatie.

Het evaluatieverzoek wordt maximaal een maand na afronding van de werkzaamheden verzonden. Vanaf dat moment wordt de evaluatie binnen maximaal 3 maanden afgerond.

6 Uitgangspunten van de evaluatie

Uitgangspunten van de evaluatie zijn:

- De klanten nemen vrijwillig deel aan de evaluatie. Iedere klant kan en mag aan een evaluatie deelnemen.
- Bij deelname aan de evaluatie wordt steeds dezelfde methodiek en systematiek gevolgd om evaluatiegegevens onderling vergelijkbaar te maken.
- Als de Stichting echt wat wil hebben aan de evaluatie en wil leren van de evaluatie moet deze worden uitgevoerd door ervaren/professionele waarnemers.
- de administratieve verwerking van de resultaten dient zo eenvoudig mogelijk te zijn.
- De evaluatie moet zo laagdrempelig als mogelijk zijn.

7 Raamwerk voor een evaluatieformulier

Hieronder zijn de blokken weergegeven die in een evaluatieformulier opgenomen dienen te worden. Aan de hand van dit 'raamwerk' kan door een evaluatiedeskundige een evaluatieformulier opgesteld worden.

Klantgegevens

Naam:

Adres:

Postcode:

Telefoon:

Mobiel

E-mail:

Naam contactpersoon Stichting:

Klantnummer:

Algemene informatie

Periode:

- Start aanmelding, datum besluit
- Indien van toepassing: start bezwaar, datum besluit.
- Start werkzaamheden, datum afronding

Problematiek

- Aard van problematiek (zie categorieën)
- Hoe en door wie is de problematiek vastgesteld
- Reden waarom u buiten de wettelijke regelingen valt.

Oplossingsrichting

- Gekozen oplossingsrichting
- Hoe en door wie is gewerkt aan het implementeren van de oplossingsrichtingen.

Procesevaluatie

Werkproces aanmelding en intake

- Manier waarop u van de aanmeldingsmogelijkheid op de hoogte bent gebracht.
- Manier waarop u zich hebt aangemeld
- Ervaring met de afhandeling van de aanmelding (ontvangstbevestiging, etc)
- Duidelijkheid van het vervolgproces (toetsing en beoordelingscriteria)
- Ervaring met de contactpersoon/rol van de Stichting tijdens deze fase.
- Algemeen oordeel over de afhandeling van deze fase (snelheid, kwaliteit, contact, etc)

Indien doorlopen: werkproces bezwaar

- Ervaring met de manier waarop de afwijzing is gecommuniceert.
- Ervaring met de bezwaarprocedure (waar indienen, hoe, wanneer, etc)
- Ervaring met het contact tussen indiener en Stichting tijdens procedure.
- Ervaring met de afhandeling van het bezwaarschrift (besluit, communicatie)
- Algemeen oordeel over de afhandeling van deze fase (snelheid, kwaliteit, contact, etc)

Werkproces voorbereiding en opdrachtverlening

- Ervaring met het proces van de totstandkoming van de probleemanalyse en de uitwerking van de oplossingsrichting.
- Ervaring met het bureau dat de probleemanalyse heeft opgesteld.
- Ervaring met de contactpersoon/rol van de Stichting tijdens deze fase.
- Algemeen oordeel over de afhandeling van deze fase (snelheid, kwaliteit, contact, etc)

Werkproces uitvoering

- Ervaring met de uitvoerder van de werkzaamheden.
- Ervaring met de contactpersoon/rol van de Stichting tijdens deze fase.
- Algemeen oordeel over de afhandeling van deze fase (snelheid, kwaliteit, contact, etc)

Productevaluatie

Probleemanalyse

- Ervaring met de kwaliteit van de probleemanalyse en de uitgewerkte oplossingsrichtingen
- Ervaring met vrijheid/ruimte voor eigen wensen en eisen in de oplossingsrichting.

Uitvoeringsfase

- Ervaring met de kwaliteit van het geleverde werk en het eindproduct.
- Ervaring met de implementatie van eigen wensen en eisen in de oplossingsrichting.
- Mate waarin het eindproduct een oplossing is gebleken voor het geconstateerde probleem.

Algemene opmerkingen

Vrij ruimte voor:

- Algemene opmerkingen en constatering
- Verbetervoorstellen (proces en product)
- etc

Bijlage 3

Initiatieven zoals genoemd in artikel 7.2 van het Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn

A. Zwanenburg/Halfweg

De woonkern Zwanenburg en Halfweg behoort met Aalsmeer al tientallen jaren tot het blijvend ernstigst gehinderde gebied en is de enige woonkern die overlast ondervindt van 2 banen. Hinderbeperkende maatregelen door aanpassing van routes en start- en landingstechnieken zijn voor dit gebied niet mogelijk. De vlieghinder zal als gevolg van de verdere ontwikkeling van Schiphol blijven toenemen. De volgende projecten zijn vanuit de wensen van de bewoners gedefinieerd.

1. Zwemmen in eigen dorp
2. Verbetering openbaar vervoer
3. Overlast bezorgende bedrijven uit de woonkern
4. Terugdringen van verkeersoverlast en verbeteren van de bereikbaarheid
5. Park Zwanenburg
6. Ringvaartboulevard
7. Versterking gemeenschapszin
8. Duurzaam woningenbestand
9. Overlast N200
10. Verdiepte aanleg Westrandweg

Toelichting per project:

1. *Zwemmen in eigen dorp*

Als gevolg van de door ruimtelijke beperkingen ontstane stagnatie in inwonertal is er onvoldoende draagvlak voor zweminrichtingen. Het alternatief, de aanleg van een spartelvijver in park Zwanenburg en het onderhoud daarvan kan uit het voor het park beschikbare budget niet worden bekostigd zonder een eenmalige bijdrage. Er zal een onderzoek worden gestart naar de mogelijkheden voor een private financiering van een zwemgelegenheid. Het park is een project in het kader van het raamplan Haarlemmermeer Groen van de provincie Noord-Holland.

2. *Verbetering openbaar vervoer*

In meerdere kernen van beide gemeenten is sprake van een volstrekt ontoereikend openbaar vervoersaanbod. Dit wordt veroorzaakt door de door ruimtelijke beperkingen bepaalde stagnatie in de inwonersaantallen. Gezocht wordt naar OV-alternatieven waarvoor wel voldoende draagvlak bestaat bij stagnerende aantallen bewoners.

3. *Overlast bezorgende bedrijven uit de woonkern*

De gemeente Haarlemmermeer spant zich in om met stimulerend beleid en ambtelijke ondersteuning de verplaatsing van overlastgevende bedrijven te bevorderen ter verbetering van de door de ruimtelijke beperkingen doorsneden ruimtelijke structuren en daardoor aangetaste ruimtelijke kwaliteit.

4. *Terugdringen van verkeersoverlast en verbeteren van de bereikbaarheid*

De gemeenten rekenen het zich tot hun taak om met verkeersmaatregelen sluipverkeer tegen te gaan en bereikbaarheid en doorstroming te bevorderen.

5. *Park Zwanenburg*

Park Zwanenburg is een project van de provincie Noord-Holland (Haarlemmermeer Groen). Voor een kwalitatief volwaardige inrichting zijn de beschikbaar gestelde middelen ontoereikend. Van de 3 miljoen euro die door Haarlemmermeer beschikbaar zijn gesteld is een deel bestemd om deze middelen aan te vullen.

6. *Ringvaartboulevard*

Met een boulevardachtige inrichting van een deel van de Ringvaartdijk willen de bewoners het aanzien en het imago van het dorp verhogen en het dorp aantrekkelijk maken voor (varende) bezoekers. Voor de haalbaarheid en effectiviteit van deze optie is eerst een analyse nodig van de verkeersdoorstroming en de bereikbaarheid van de

dorpen in samenhang met die van de regio. De Stichting Leefomgevingkwaliteit kan opdrachtgever zijn voor dit onderzoek.

7. Versterking gemeenschapszin

Door een bijdrage aan de subsidiering van dorpsactiviteiten en verenigingen kan de door de ruimtelijke beperkingen onder druk staande sociale cohesie verbeterd worden.

8. Duurzaam woningenbestand

Stimulerende en coördinerende ondersteuning maatwerk dorpsvernieuwing. Voor het tot stand komen van een woningenbestand dat past bij een min of meer gelijkblijvend inwonertal is samenwerking nodig tussen de provincie, de beide gemeenten en de woningbouwcorporatie. De Stichting Leefomgevingkwaliteit Schiphol kan daarbij een coördinerende rol spelen.

In samenhang met infrastructurele projecten:

9. Overlast N200

Een serieus onderzoek naar de mogelijkheden van diverse varianten zal moeten uitwijzen welke aanpak de meeste kans van slagen heeft. Er zijn verschillende geldstromen om een structurele aanpak te bekostigen, zoals de provincie en het rijk (VenW). Ook kan het zijn dat er rendement uit het project wordt gehaald. Betrokkenheid van de Stichting Leefomgevingkwaliteit Schiphol zal helpen om het project een stimulans te geven.

10. Verdiepte aanleg Westrandweg

Bij de heroverweging van het verdiept aanleggen, om stapeling van hinder in het gebied tegen te gaan, kan de Stichting Leefbaarheid een coördinerende rol spelen, terwijl in het kader van steun aan projecten vanuit het omgevingsconvenant synergie bereikt wordt met een eventuele verdiepte aanleg. Wanneer er een aanpak komt, waardoor de N200 niet langer een barrière is binnen Halfweg, zal de leefbaarheid in Halfweg met sprongen toenemen. Ook omdat de verkeersveiligheid en de uitstoot van fijn stof dan gereduceerd kan worden. Het zal bovendien worden gezien als een positieve benadering van de problematiek in Halfweg.

B. Lijnden

De kern Lijnden, met 800 inwoners en 340 woningen, ligt onder de uitvliegroute van de Zwanenburgbaan. Het voorzieningenniveau is laag en de verkeersoverlast vormt een concreet leefbaarheidsprobleem. Het dorp wordt al jaren geconfronteerd met de negatieve effecten van het vliegverkeer, dat sinds circa vier jaar nog versterkt wordt door het probleem van parallel starten. De verwachting is dat Lijnden, los van de oplossing die gezocht wordt voor een optimale route vanaf de Zwanenburgbaan, blijvend overlast zal ervaren. Daarmee is er een legitimatie om bewoners van Lijnden in het kader van het convenant Omgevingskwaliteit maatregelen en voorzieningen te bieden die een extra impuls kunnen geven voor verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. In nauwe samenwerking met de dorpsraad Lijnden zullen deze investeringen, waaronder noodzakelijke herstructureringsimpulsen, benoemd moeten worden op basis van een verbeterpotentieel dat op draagvlak van bewoners kan rekenen.

Deze potentie is onder meer te vinden aan de noordzijde van de Raasdorperweg: in dit gebied kan bij sanering van een aantal bedrijven het "oude bovenland" getransformeerd worden naar een naar een groene, recreatieve / natuurfunctie.

Daarmee kan een impuls gegeven worden om Lijnden leefbaar te houden, mede door integratie van de groenstructuur aan de noordzijde van de luchthaven en ondermeer aansluitend op Park Zwanenburg en het Groene Carré bij Badhoevedorp. Gekoppeld aan de uitzonderingscategorie van het Luchthavenindelingbesluit kan waar mogelijk de woonfunctie versterkt worden (bij Raasdorperweg).

Daarnaast zullen extra isolatiemaatregelen mogelijkheden bieden om de (extra) overlast in Lijnden het hoofd te bieden. Lijnden grenst aan het Ke-isolatiegebied voor GIS-3. In totaal zullen na afronding van de huidige isolatiefase circa 100 woningen geïsoleerd zijn. Dit betekent dat circa tweederde van de woningen in Lijnden niet is geïsoleerd.

C. Rijsenhout

In nauw overleg met inwoners van Rijsenhout is de basis gelegd voor het zoeken naar maatregelen om de hinder te beperken. De uitwerking van deze maatregelen is onderdeel van het convenant Hinderbeperking. Gelegen onder vliegroute vanaf en naar de Kaagbaan is de overlast van het vliegverkeer in deze kern evident. De urgentie om draagvlak in Rijsenhout te vergroten en een impuls in de kwaliteit van de woon-werk en leefomgeving te realiseren is evident. Uit recent onderzoek van de gemeente Haarlemmermeer in alle woonkernen ("kijk op de wijk, januari 2008) is gebleken dat bewoners in Rijsenhout sceptisch zijn over de toekomstige ontwikkeling van de leefbaarheid in hun buurt. In de verdere uitwerking van projectvoorstellen zal het verbeterpotentieel om de kwaliteit van de leefomgeving in Rijsenhout duurzaam te verbeteren worden geconcretiseerd, waaronder extra impuls in recreatieve verbindingen, die deels via herstructurering tot stand kunnen worden gebracht in combinatie met groen en wonen. Deze ontwikkelingen zullen mede op basis van een ontwikkelingsvisie voor Rijsenhout, dat op draagvlak van bewoners van Rijsenhout kan rekenen, worden vormgegeven en geconcretiseerd.

D. Uithoorn

De gemeente Uithoorn beperkt zich in deze fase tot het eerste tranche project met betrekking tot de woningen in de Legmeer. Afhankelijk van de ontwikkeling van routeaanpassingen en de mogelijkheden tot hinderbeperking zal Uithoorn in de vervolgfase met initiatieven komen, in aansluiting op lopende trajecten op buurtniveau. Er worden gesprekken gevoerd met de bewoners. Op basis hiervan worden de projecten geformuleerd.

E. Aalsmeer

Het noorden van Aalsmeer ligt onder de aanvliegroute van de Aalsmeerbaan. De gevolgen voor het gebied zijn groot. Een deel is aangemerkt als sloopzone. De omgeving van de sloopzone kent veel overlast. In Aalsmeer is veel aandacht gestoken om een zorgvuldig bottom up proces in gang te zetten met bewonersorganisaties. Dit moet in veel gevallen nog leiden tot projectvoorstellen, de gemeente kan niet vooruitlopen op de nog te voeren discussie.

Twee belangrijke maatregelen kunnen wel direct worden getroffen: transformatie van de sloopzone in een hoogwaardige buitenruimte en het creëren van een alternatief om rustig buiten te kunnen zitten. Voorts worden hieronder enkele voorstellen genoemd die nog verdere uitwerking behoeven. Het gaat in alle gevallen om correcties op de verslechterde ruimtelijke kwaliteit en sociale samenhang die het gevolg is van structurele overlast en ruimtelijke beperkingen.

1. Surfeiland en Herenweg - herstructurering, herontwikkeling

Dit betreft een project voor recreatie dat dient als compensatie voor het gebrek aan recreatiemogelijkheden elders in Aalsmeer t.g.v. geluidhinder door Schiphol/Aalsmeerbaan.

Als omgevingsproject kan het iets meer toevoegen dan dat wat nu mogelijk is op gebied van welzijn, duurzaamheid en milieu. Op dit moment heeft BenW een globaal herinrichtingsplan vastgesteld waarvoor nog een financieel tekort is (€ 126.000). Hierdoor is het een uitgekleeft plan geworden. Door financiering als omgevingsproject kan datgene worden gerealiseerd wat werkelijk nodig is en niet slechts dat wat financieel haalbaar is. Begin 2009 kan worden gestart met de uitvoering.

2. Versterking ecologische hoofdstructuur

Er wordt gezocht naar een alternatieve aanpak van de ecologische hoofdstructuur om de risico's voor het vliegverkeer van de vogelaantrekkende werking vanuit de ecologische hoofdstructuur tegen te gaan.

3. Herstructurering van woonwijken Oostende en Stommeer

Het betreft het saneren en tegelijk vernieuwen van deze door geluidsoverlast geplaagde wijken door maatwerk te leveren, in nauwe samenwerking met de woningbouwcorporaties.

4. Aanpak Hogedijk

Dit betreft het geven van een impuls door herinrichting van dit aan ruimtelijke kwaliteit ingeboete deel van de gemeente.

F. IJmond-Zaanstreek

Strategisch Groenproject Tussen IJ en Z

Dit project is vanwege de overgang naar de ILG-systematiek (investeringsbudget landelijk gebied) verregaand getemporiseerd. Een versnelling brengt eerder beleefbaar groen en uitloopgebied bij de bewoners in Zaanstad Noord in het verlengde van de Polderbaan. Dit project kan nog verder verfijnd worden door meer voorzieningen aan te brengen die tijdens de planvorming om budgettaire redenen van tafel zijn geraakt.



Onderzoek VenW en VROM

over vrijgeven uitsluitingsgebied Nota Ruimte:
Scheg in Amstelveen

Inleiding en Achtergrond

- In het overleg met de gemeente Amstelveen op 24 september 2008 is gesproken over de te verwachten ligging van de 20Ke contour bij uitvoering van het Aldersadvies en daaraan verbonden de mogelijkheid om de bouwbeperking in het gedeelte van de noorder Legmeerpolder liggend aan (of buiten) die contour, bekend als de Scheg, op te heffen.
- In vervolg hierop is in het Aldersadvies van 1 oktober 2008 de volgende afspraak opgenomen:

Anticiperend op de eerder genoemde mogelijke actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden van het LIB Schiphol, zal het Rijk samen met de gemeente Amstelveen, de provincie Noord-Holland, de Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol bezien of het uitsluitingsgebied Legmeerpolder (de zogenaamde Scheg) kan worden vrijgegeven. Reden hiervoor is dat de argumentatie die indertijd is gebruikt om dit gebied als uitsluitingsgebied aan te wijzen, namelijk het daar creëren van ontwikkelingsruimte voor de luchthaven, op basis van de nu beschikbare informatie uit de Strategische Milieuverkenning 2020 niet langer van toepassing is.

Een en ander zal nog worden geverifieerd op basis van het aantal vliegtuigbewegingen en hun corresponderende routes die passen binnen de grenzen van gelijkwaardigheid. Daarnaast zal het Rijk onderzoeken welke toekomstige effecten zouden kunnen ontstaan vanuit de lange termijnverkenning voor Schiphol op de locatie van dit uitsluitingsgebied. Afgesproken is een definitieve afspraak te doen voordat de convenanten Hinderbeperking en Omgevingskwaliteit worden getekend.

Onderzoek Rijk: uitvoering opdracht

Mogelijke invloed parallelle Kaagbaan (lange termijn reservering): onderzoek Rijk

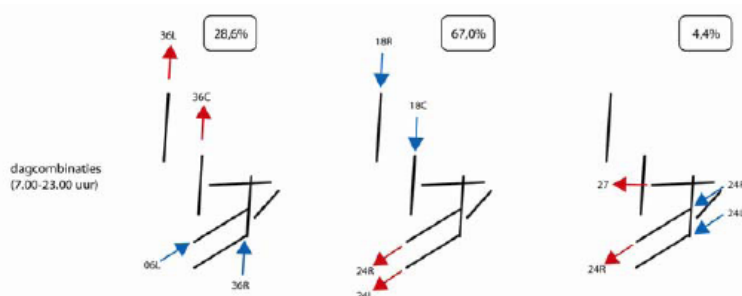
Verkeer en Waterstaat heeft op 21 oktober 2008 met LVNL, Schiphol, To70 en VROM beredeneerd wat de mogelijke impact op de Scheg is bij in gebruik nemen van een parallelle Kaagbaan.

- Van de mogelijke configuraties van een 6^e parallelle Kaagbaan op Schiphol uit het Lange Termijn onderzoek van het Rijk is de optie 6PK het meest waarschijnlijk. Deze verhoudt zich het beste tot de ruimtelijke reservering.
- De parallelle Kaagbaan zal hoofdzakelijk als start- en landingsbaan naar en van het zuid(westen) worden gebruikt (zie figuur hieronder).

6PK

Gebruik

Onderstaande figuur geeft de dagcombinaties en de verdeling van het verkeer over de baancombinaties weer. Het gebruik in de nachtperiode is gelijk aan 5P.



- In dit alternatief is de parallelle Kaagbaan beschikbaar voor zowel starts als landingen.



Onderzoek VenW en VROM

over vrijgeven uitsluitingsgebied Nota Ruimte:
Scheg in Amstelveen

- In 2007 is door onderzoeksbureau To70 indicatief gerekend aan milieueffecten van het gebruik van 6PK. Die variant kent een preferent zuidelijk gebruik.
- In overleg met Schiphol zijn door To70 plausibele routes bepaald voor het onderzoek. Deze routes sluiten zoveel mogelijk aan bij huidige routes van de Kaagbaan. Deze gaan niet tussen Amstelveen en Uithoorn door, maar lopen zuidelijker.
- Gelet op het plausibele operationele gebruik om te starten in zuidelijke richting is het dus niet logisch om te veronderstellen dat verkeer van de parallelle Kaagbaan (6PK) bij uiteindelijke aanleg en gebruik wél de route tussen Uithoorn/Aalsmeer en Amstelveen (Arnem/Andik) zal vliegen.
- Landen vanuit het noordoosten is vanuit de operatie ook mogelijk. In het onderzoek is verondersteld dat ongeveer 5% van het verkeer op de 6PK dit zal doen (zie figuur).
- Starten in noordelijke richting over Amstelveen/Amsterdam is mogelijk, maar ligt vanuit operationeel gebruik niet logisch of verwacht. Vliegtuigen zouden dan naar de zuidkant van de 6PK moeten taxiën om van daar te starten in noordoostelijke richting. Naast operationele bezwaren is dit ook vanuit hinder de minst logische manier om 6PK te gebruiken. Het verkeer start dan over/richting Amstelveen/Amsterdam.
- Starten vanaf de parallelle Kaagbaan in noordoostelijke richting is in de reservering vanuit de lange termijn wel open gehouden. Daarom geeft deze variant aanleiding om rekening te houden met een bouwhoogtebeperking vanaf 25 meter. Gelet op de plannen voor suburbane ontwikkeling (laagbouw) lijkt hier geen probleem te ontstaan.
- Gevolgen voor de geluidbelasting in de Scheg, gevolg van een herconfiguratie van de aan- en uitvliegroutes van *andere* start- en landingsbanen samenhangend met een parallelle Kaagbaan zijn op dit moment niet te verwachten.

conclusie

- Het is niet plausibel dat de geluidbelasting in de Scheg toeneemt tot meer dan 20 Ke door gebruik van een parallelle Kaagbaan 6PK.
- Er is geen belemmering voor het vrijgeven van de Scheg voor woningbouw vanuit de lange termijn reservering voor de parallelle Kaagbaan, mits geen hoogbouw.

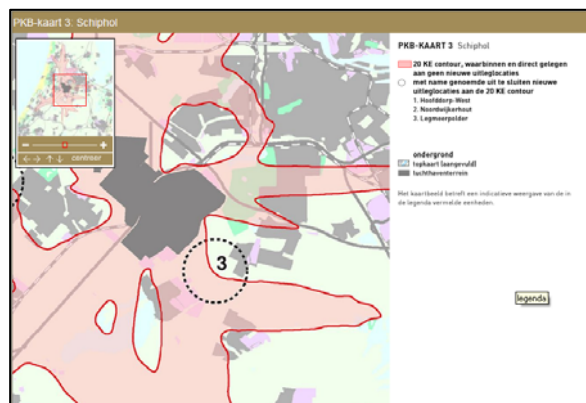
Analyse geluidbelasting Ke ter hoogte van De Scheg

1 Algemeen

1.1 Aanleiding

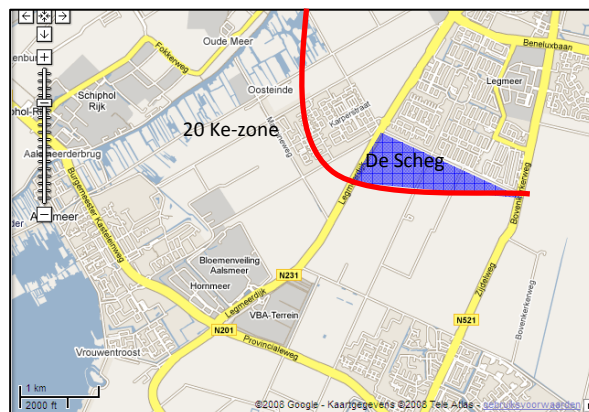
De gemeente Amstelveen heeft de ambitie om woningbouw te ontwikkelen in De Scheg, gelegen in de Noorder Legmeerpolder. Dit gebied bevindt zich ten zuiden van de wijk 'Westwijk' in Amstelveen.

In het gebied bevinden zich bouwbeperkingen. In de Nota Ruimte is een gebied gedefinieerd, waarbinnen geen nieuwe uitleglocaties voor woningbouw mogen worden gerealiseerd buiten het bestaand bebouwd gebied (binnen het bestaand gebied is herstructurering en (kleinschalige) intensivering van woningbouw wel toegestaan). Dit gebied wordt in de Nota Ruimte aangeduid als "vrijwaringsgebied voor nieuwe uitleg voor woningbouw". Het vrijwaringsgebied uit de Nota Ruimte wordt begrensd door de 20 Ke-geluidcontour, welke afkomstig is uit het MER 2004, zie figuur 1.1. In onderhavige notitie wordt deze begrenzing aangeduid als de 20 Ke-geluidzone. In de Nota Ruimte zijn tevens een aantal gebieden gedefinieerd die zich weliswaar net buiten het vrijwaringsgebied bevinden, maar waar toch een verbod op nieuwbouw geldt. Ten zuiden van Amstelveen bevindt zich een dergelijk gebied in de 'Legmeerpolder'. Dit gebied is in figuur 1.1 gestippeld weergegeven (gebied 3).



Figuur 1.1 Vrijwaringsgebied en uitleglocatie 'Legmeerpolder'

Het deel van de Legmeerpolder dat buiten de 20 Ke-geluidzone valt, maar toch binnen het gestippelde gebied (3) ligt, wordt aangeduid als het uitsluitingsgebied De Scheg. In figuur 1.2 is dit gebied schematisch weergegeven middels de blauwe driehoek.



In het overleg met de gemeente Amstelveen op 24 september 2008 is gesproken over de te verwachten ligging van de 20 Ke-geluidcontour bij uitvoering van het Aldersadvies en daaraan verbonden de mogelijkheid om De Scheg voor woningbouw vrij te geven. In vervolg hierop is in het Aldersadvies van 1 oktober 2008 de volgende afspraak opgenomen (letterlijke tekst):

“Anticiperend op de eerder genoemde mogelijke actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden van het LIB Schiphol, zal het Rijk samen met de gemeente Amstelveen, de provincie Noord-Holland, de Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol bezien of het uitsluitingsgebied Legmeerpolder (de zogenaamde Scheg) kan worden vrijgegeven. Reden hiervoor is dat de argumentatie die indertijd is gebruikt om dit gebied als uitsluitingsgebied aan te wijzen, namelijk het daar creëren van ontwikkelingsruimte voor de luchthaven, op basis van de nu beschikbare informatie uit de Strategische Milieuverkenning 2020 niet langer van toepassing is.

Een en ander zal nog worden geverifieerd op basis van het aantal vliegtuigbewegingen en hun corresponderende routes die passen binnen de grenzen van gelijkwaardigheid. Daarnaast zal het Rijk onderzoeken welke toekomstige effecten zouden kunnen ontstaan vanuit de lange termijnverkenning voor Schiphol op de locatie van dit uitsluitingsgebied. Afgesproken is een definitieve uitspraak te doen voordat de convenanten Hinderbeperking en Omgevingskwaliteit worden getekend.”

1.2 Definities

In deze notitie wordt onderscheid gemaakt tussen het begrip ‘geluidcontour’ en ‘geluidzone’. Hierbij zijn de volgende definities gehanteerd:

Geluidcontour

Onder geluidcontour wordt verstaan een lijn van gelijke geluidbelasting. De geluidbelasting kan worden uitgedrukt in diverse geluidbelastingsmaten, bijvoorbeeld L_{den} , L_{night} , K_e of L_{Aeq} . De geluidbelasting is een maat voor het gemiddelde geluidniveau gedurende een geheel jaar op een bepaalde locatie. De geluidcontour is dan ook een lijn die per jaar varieert en anders ligt of kan liggen. Van invloed op de geluidcontour zijn bv:

1. meteorologische omstandigheden
2. aantal vliegbewegingen per jaar
3. inzet van banen en routes (baan- en routegebruik)
4. vlootmix
5. ligging van de vliegbanen (routes en spreiding)
6. herkomst en bestemming type start- en naderingsprocedures

Indien er vergeleken met een referentiesituatie iets wijzigt in één of meerdere van de bovengenoemde aspecten (en dit is eigenlijk elk jaar het geval), dan zullen hierdoor de geluidcontouren t.o.v. de referentiesituatie ook wijzigen. De geluidcontour is een fysisch en rekenkundig verschijnsel en staat in principe los van het beleidsmatige aspect, waarin wordt bepaald hoe met een dergelijk verschijnsel wordt omgegaan.

Geluidzone

Onder geluidzone wordt verstaan een vastgestelde en vastgelegde lijn op de kaart met gelijke geluidbelasting en met een nader gedefinieerde planologische status. De geluidzone kan worden uitgedrukt in meerdere maten, zoals L_{den} , L_{night} , K_e of L_{Aeq} . De geluidzone wordt in principe gebaseerd op de geluidcontour (of meerdere geluidcontouren) op basis van (doorgaans) één scenario en wordt gebruikt ten behoeve van beleidsmatige aspecten en/of ruimtelijke ordening doeleinden. Zo wordt de geluidzone bijvoorbeeld gebruikt om te bepalen waar wel en geen nieuwbouw mag plaatsvinden. Hierbij wordt opgemerkt dat de geluidzone geen grens is waar hinder ophoudt te bestaan. De geluidzone wordt voor een

langere periode vastgesteld. Pas als de geluidssituatie dusdanig significant wijzigt dat de geluidcontouren significant van de zone gaan afwijken, kan dit aanleiding zijn om de vastgestelde geluidzone te herzien. De geluidzone heeft alleen betrekking op ruimtelijke ordening, is volgend op de actuele verkeersafhandeling en is puur beleidsmatig. In onderhavige notitie wordt de 20 Ke-geluidzone gedefinieerd als de begrenzing van het gebied dat in de Nota Ruimte wordt aangeduid als “vrijwaringsgebied voor nieuwe uitleg voor woningbouw”.

1.3 Interpretatie en implementatie 20 Ke beleid

Aan de hand van een notitie met feiten en achtergronden over het 20 Ke-beleid hebben vertegenwoordigers van Verkeer en Waterstaat, VROM, BRS, Haarlemmermeer en Schiphol gesproken over de betekenis van het ruimtelijke vrijwaringsbeleid voor nieuwe uitleglocaties voor woningbouw in de komende periode. Dit heeft geleid tot een beleidslijn voor het vrijwaringsgebied (20 Ke) die aan de Alderstafel is afgesproken. In deze beleidslijn zijn o.a. de volgende passages opgenomen (letterlijke tekst):

“Regime

- (1) In de Nota Ruimte is – gelet op de afstemming met geluidbelasting – een vrijwaringsgebied voor nieuwe uitleglocaties (te ontwikkelen bouwlocaties voor woningbouw gelegen buiten het bestaand bebouwd gebied) voor woningbouw rond Schiphol opgenomen. De gedachte is dat op deze wijze geen nieuwe uitleglocaties worden gerealiseerd in gebieden waar veel wordt gevlogen en daarmee nieuwe hinder wordt voorkomen (duurzaamheidsbeginsel).*
- (2) Om dit gebied te definiëren is de 20 Ke-contour uit het MER 2004 als objectiveringsmaat gebruikt. Deze contour is in de Nota Ruimte vastgelegd. (...).*
- (3) (...).*
- (4) Binnen deze contour mogen geen nieuwe uitleglocaties voor woningbouw worden gerealiseerd buiten het bestaand bebouwd gebied. Binnen het bestaand bebouwd gebied is herstructurering en intensivering van woningbouw toegestaan.*

Stabiliteit

- (5) Voor het ruimtelijke beleid is het van belang om langjarig duidelijkheid te hebben waar wel en waar niet gebouwd kan worden.*
- (6) Omdat de operatie op de luchthaven dynamisch van karakter is en daarmee de geluidbelasting rond de luchthaven kan verschuiven is het vrijwaringsgebied voor nieuwe uitleglocaties ruim gekozen (20 Ke-contour).*
- (7) Zodoende heeft de begrenzing van het gebied niet bij iedere wijziging van de operatie (LVB) te worden aangepast. De kern van het gebied wordt altijd gevrijwaard, maar het kan voorkomen dat op de rand enige binnen- of buitenwaartse verschuiving van de jaarlijkse contour voorkomt (indachtig de spreekwoordelijke “80/20-benadering”: 80% ligt er altijd binnen). Deze beperkte verschuiving leiden niet tot aanpassing van het vrijwaringsgebied en –beleid.*
- (8) Aanpassing van de begrenzing (en de daarvoor noodzakelijke herberekening) en uitsluitingsgebieden is alleen aan de orde als de operatie op de luchthaven fundamenteel wijzigt: dat wil zeggen: in het geval tot een nieuwe vliegroute dan wel tot een nieuwe baan wordt besloten of wordt besloten om een route op te heffen, en deze voornoemde veranderingen plaatsvinden binnen het eerder vastgestelde vrijwaringsgebied. Hierdoor verandert het gebruik van het luchtruim zo fundamenteel dat het ruimtelijke beleid dit volgt.*
- (9) Ook bij de eventuele keuze voor een nieuwe luchtverkeersafhandelingsconcept, bijvoorbeeld zoals op basis van 2+2 baangebruik leidt dit tot aanpassing van de begrenzing (incl. uitsluitingsgebieden) indien dit concept leidt tot nieuwe routes en banen of het opheffen daarvan”.*

1.4 Scope van deze notitie

In deze notitie wordt ingegaan op de voorziene aspecten die van invloed zijn of kunnen zijn op de geluidbelasting in Ke ter hoogte van De Scheg ten opzichte van de uitgangspunten uit het MER 2004. Hierbij is de volgende scope gehanteerd:

1. Deze notitie vormt een technisch inhoudelijke beschouwing. Dat betekent dat in deze notitie uitdrukkelijk niet wordt ingegaan op de wenselijkheid van het creëren of vrijgeven van gebieden met 'nieuwe potentiële gehinderden'. Dit laatste is een vraagstuk op politiek en bestuurlijk niveau.
2. Gelet op het 20 Ke-beleid (zie paragraaf 1.3), wordt bij de kwalitatieve analyse naar de mogelijke wijziging in geluidbelasting aangesloten bij de geluidbelasting uitgedrukt in Kosteneenheden en dient bij de beoordeling van dergelijke wijzigingen rekening gehouden te worden met het desbetreffende voorschrift voor de berekening van de geluidbelasting [Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maart 1998, rapportnummer RLD/BV-01]. *Onderdeel van dit berekeningsvoorschrift is dat de routespreiding wordt gemodelleerd op basis van een Normale verdeling.* Hierdoor is het niet mogelijk om de spreiding met behulp van een hybride database te verdisconteren. Dit betekent dat (wijzigingen in) asymmetrie binnen de routespreiding en/of aanvullende instructies, voor zover dit niet leidt tot een gewijzigde ligging van de nominale route en/of gewijzigde ligging van de spreidingsgrenzen, niet worden gemodelleerd en dus, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de L_{den} , niet tot uiting komen in de berekende Ke-geluidcontour. In de praktijk zijn dergelijke wijzigingen over het algemeen wel waarneembaar.
3. De voorziene aspecten en effectinschattingen zijn in onderhavige notitie gebaseerd op de huidige inzichten. Hiervoor geldt dat deze zijn ingeschat op basis van een beperkt aantal scenario's. Vernieuwde inzichten kunnen leiden tot gewijzigde scenario's die mogelijk resulteren in een verschuiving van de geluidbelasting.
4. Er is niet gekeken naar het mogelijke effect van *significante* wijzigingen van routes. Zo is het aannemelijk dat ten gevolge van de introductie van geluidarme naderingsprocedures, ook de ligging van (sommige) vertekrouten wijzigt, hetgeen kan leiden tot wijzigingen in geluidcontouren. Verondersteld dat mogelijke wijzigingen van de vertekrouten vanaf de Aalsmeerbaan zich niet richten op het beginsegment van de route, is het niet aannemelijk te veronderstellen dat dit resulteert in een verschuiving van de 20 Ke-contour naar het noorden richting de Scheg. Daar er ten tijden van het schrijven van onderhavige notitie nog te weinig inzicht bestond in de ligging van de vaste naderingsroutes en hun effecten op de ligging van vertekrouten, is dit effect in onderhavige notitie verder *niet* beschouwd.

2 Effect tot 2020 (510.000 vliegtuigbewegingen)

In tabel A.1 in bijlage A wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste voorziene aspecten die van invloed zijn of kunnen zijn op de Ke geluidbelasting ter hoogte van De Scheg tot 2020. Wijzigingen worden beschouwd ten opzichte van het MER 2004 (dat als basis heeft gediend voor de Nota Ruimte).

3 Effect na 2020 (540.000 vliegtuigbewegingen)

In de Strategische Verkenning beschreven is het eindbeeld 'Mainport in Balans' ná 2020 beschreven. Op basis van strategische analyses lijkt het mogelijk om een verkeersvolume van 540.000 vliegtuigbewegingen te kunnen accommoderen binnen de criteria voor gelijkwaardigheid. Hiertoe is voor het eindbeeld 'Mainport in Balans' aangenomen dat het afhandelingsconcept zich na 2020 dusdanig heeft ontwikkeld dat extra gebruik van de geluidpreferente banen mogelijk wordt. De criteria voor gelijkwaardigheid maken het hierbij in principe niet mogelijk dat het volumebeslag ten noorden van de Zwanenburgbaan en ten zuiden van de Aalsmeerbaan toeneemt, voor wat betreft de ligging van de geluidcontouren.

Of het afhandelingsconcept zich inderdaad op de geschetste wijze ontwikkelt is onzeker en hangt af van de mate waarin de complexiteit van het afhandelingsconcept, gegeven een verkeersvolume van 540.000

vliegbewegingen, kan worden teruggebracht. Dit laatste is mede afhankelijk van bijvoorbeeld internationale ontwikkelingen, zoals SESAR.

4 Conclusies

Op basis van de kwalitatieve analyse kan het volgende worden geconcludeerd:

1. Door optimalisatie van de uitvliegroutes naar het zuiden van de Aalsmeerbaan door nauwkeurig vliegen (bv. toepassing van de vaste bochtstraal techniek) en microklimaat aanpassingen, zal enerzijds de ligging van de nominaal enigszins kunnen wijzigen en anderzijds de vliegpadspreiding kunnen afnemen. Hierdoor zal de geluidbelasting ter hoogte van De Scheg ook enigszins kunnen veranderen. Aangezien de ligging van de huidige ARNEM / ANDIK routes al min of meer optimaal is ten opzichte van woonbebouwing, wordt vooralsnog niet verwacht dat mogelijke verschuivingen van de nominaal significant zijn. Ten gevolge van het nauwkeurig vliegen wordt de *asymmetrische* spreiding gereduceerd, en wordt verwacht dat de feitelijke geluidbelasting in De Scheg kan toenemen. Dit komt omdat een deel van het verkeer ten zuiden van de nominaal naar het noorden verschuift. Echter, de geluidbelasting uitgedrukt in Ke neemt door nauwkeurig vliegen af, aangezien het berekeningsvoorschrift voor Ke voorschrijft dat gerekend dient te worden met *symmetrische* spreiding. Het effect van de asymmetrie komt hierin niet tot uiting. Vooralsnog wordt dan ook ingeschat dat de ligging van de 20 Ke-geluidcontour ter plaatse van De Scheg niet dusdanig significant verandert, dat dit aanleiding is om de begrenzing van het vrijwaringsgebied aldaar te herzien.
2. Ten gevolge van de introductie van geluidarme naderingsprocedures, kan ook de ligging van (sommige) vertrekroutes wijzigen, hetgeen kan leiden tot wijzigingen in geluidcontouren. Verondersteld dat mogelijke wijzigingen van de vertrekroutes vanaf de Aalsmeerbaan zich niet richten op het beginsegment van de route, is het niet aannemelijk te veronderstellen dat dit resulteert in een verschuiving van de 20 Ke-contour naar het noorden richting de Scheg. In onderhavige notitie is het effect van significante wijzigingen van routes niet beschouwd.
3. Ten aanzien van het gebruik van de Aalsmeerbaan kan worden gesteld dat het totaal aantal vliegbewegingen op deze baan zal toenemen ten gevolge van de volumegroei naar 540.000 vliegbewegingen per jaar. Anderzijds wordt een afname voorzien van het aantal starts vanaf de Aalsmeerbaan naar het zuiden ten gevolge van de noordelijke baanpreferentievolgorde en zal de vloot relatief stiller, maar ook zwaarder, worden. Overigens is het actuele weer randvoorwaardelijk voor de inzet van baancombinaties. Er vanuit gaande dat de gemiddelde weersomstandigheden gelijk zijn aan die in het verleden, de huidige vertrekroutes, de spreiding daaromheen en de procedures ongewijzigd blijven is de huidige inschatting dat de ligging van de 20 Ke-geluidcontour ter plaatse van De Scheg niet dusdanig significant verandert dat dit op dit moment aanleiding is om de begrenzing van het vrijwaringsgebied aldaar te wijzigen.
4. Alle conclusies in deze notities zijn gebaseerd op aannames en het huidige kennisniveau en hebben dan ook een indicatief karakter. Naast de dynamiek van de luchtvaart kunnen wijzigingen en onzekerheden in (model)aannames en operationeel afhandelingsconcept (zoals weerscondities, herkomst/bestemming, ligging van en spreiding over routes, verkeersaanbod, samenstelling van de vloot, inzet van baancombinaties etc.) er toe leiden dat het verkeersbeeld, de noodzakelijke wijze van afhandeling en de resulterende geluidbelasting zich in de praktijk anders ontwikkelen dan is aangenomen. Hierdoor kunnen ook de inschattingen anders luiden dan in deze notitie aangegeven. Het verkeer zal zich bijvoorbeeld nagenoeg zeker anders ontwikkelen dan op basis van de huidige inzichten wordt voorzien. Dit kan resulteren in ondermeer ander gebruik van banen en routes, waardoor de geluidbelasting lokaal zowel hoger als lager kan uitpakken dan vooralsnog is beschouwd.

BIJLAGE A

Tabel A.1. Voorziene aspecten die van invloed zijn op de 20 Ke-geluidcontour ter hoogte van De Scheg

Omschrijving		Toelichting	Voorziene veranderingen tot 2020 ten opzichte van het MER2004	Beïnvloedt dit aspect de ligging van de <u>berekende</u> 20 Ke- <u>contour</u> uit het MER2004 ter hoogte van Legmeer/de Scheg?	Is de wijziging een fundamentele wijziging van de operatie, zoals bedoeld in de beleidslijn (zie (8) van paragraaf 1.3) en is zodoende een aanpassing van de begrenzing van het vrijwaringsgebied uit de Nota Ruimte aan de orde?
1	Ligging routes	Hiermee wordt de nominale route bedoeld, bijvoorbeeld de ligging van de SID <i>Met wijzigingen van luchtverkeerswegen wordt voorsnog geen rekening gehouden</i> <i>De introductie van geluidarme naderingsprocedures heeft mogelijk ook effect op de ligging van (sommige) vertrekroutes. Of dit zo is en hoe de vertrekroutes dan komen te liggen is nog niet bekend. Dit effect is in deze notitie buiten beschouwing gelaten.</i>	a) Wijziging ligging van de nominale 18L ARNEM / ANDIK route ten gevolge van nauwkeuriger vliegen, bv. door de introductie van Fixed Radius Navigation. Deze ‘vaste bochtstraal’ techniek wordt momenteel bij wijze van experiment ook uitgevoerd door B737’s van de KLM op de 24 SPYKERBOOR b) Optimalisatie in het kader van microklimaat uitkomsten. Dit kan leiden tot kleine verschuivingen van de nominale route, zoals ook bij sommige uitvliegroutes vanaf baan 24 ter hoogte van Rijsenhout is doorgevoerd	a) Ja, afhankelijk van de ligging van nominale route kan de geluidbelasting toe- of afnemen. Echter, verwacht wordt dat de ligging van de vaste bochtstraal niet significant zal afwijken van de ligging van de bestaande nominaal. Daarmee zal de toe- of afname van de geluidbelasting naar verwachting ook niet significant zullen zijn b) Ja, afhankelijk van de ligging van nominale route kan de geluidbelasting toe- of afnemen. Echter, verwacht wordt dat de verschuivingen niet significant zijn. Daarmee zal de toe- of afname van de geluidbelasting naar verwachting ook niet significant zullen zijn	a) Nee b) Nee
2	Spreiding over routes	Het betreft hier de spreiding van het vliegverkeer over de nominale route en binnen de luchtverkeersweg. Spreiding is afhankelijk van de ligging van de nominale route, de beschrijving van de SID, (aanvullende) instructies, het type vliegtuig, het gewicht van het vliegtuig, meteo e.d.	a) Reductie spreiding rondom de nominale route 18L ARNEM / ANDIK ten gevolge van nauwkeuriger vliegen (bv. door de introductie van Fixed Radius Navigation) b) Reductie aantal aanvullende instructies	a) Ja, afhankelijk van nauwkeuriger vliegen zal spreiding verminderen en kan de geluidbelasting lokaal zowel toe- als afnemen. In de praktijk is sprake van een asymmetrische spreiding, waarbij m.n. zwaar verkeer een ruimere bocht neemt (ten zuiden van de nominaal). Door nauwkeurig vliegen verschuift dit verkeer naar het noorden. Dit leidt tot een toename van de feitelijke geluidbelasting. Echter, de berekende geluidbelasting <i>in Ke</i> neemt af, vanwege de <i>voorgeschreven</i> symmetrische (Normale) wijze van modellering van de spreiding. b) Nee, in de Ke berekening wordt geen rekening gehouden met aanvullende instructies. In het Ke berekeningsvoorschrift wordt de routespreiding voorgeschreven (Normale verdeling). In de praktijk wordt wel voorzien dat de ter plaatse geluidbelasting afneemt	a) Nee b) Nee

BIJLAGE A

3	Gebruik routes	Het betreft hier het aantal vliegbewegingen dat van de routes gebruik maakt, alsmede de vlootmix. Het gebruik van de routes is afhankelijk van het gebruik de Aalsmeerbaan. Deze is weer afhankelijk van het totale jaarvolume, de preferentievolgorde van in te zetten baancombinaties, inzet van baancombinaties, marktscenario (oost/west verdeling op basis van herkomst/bestemmingen), meteorologische omstandigheden e.d.	a) Toename van het aantal vliegbewegingen. Tot 2020 is rekening gehouden met een groei tot ca. 510.000 bewegingen op jaarbasis. Daarna (of indien uitplaatsing gedeeltelijk niet mogelijk is) zal binnen gelijkwaardigheid worden doorgegroeid naar 540.000 bewegingen. b) Gewijzigde preferentievolgorde van in te zetten baancombinaties. Uitgegaan wordt van het gehele jaar noordelijk. Dit was zuidelijk in de winter en noordelijk in de zomer c) Vernieuwde vlootmix en aangepast marktscenario en resulterende herkomst/bestemmingen en piektijden (SLOND). Dit leidt tot een gewijzigde inzet van de Aalsmeerbaan voor starts in zuidelijke richting d) Verlenging baan 04-22 en resulterend gewijzigde gebruik van de SIDs vanaf baan 22 en 18L	a) Ja, door toename van het jaarvolume neemt de geluidbelasting toe ten opzichte van de huidige situatie b) Ja, door het gehele jaar een noordelijke preferentievolgorde te hanteren wordt voorzien dat de geluidbelasting lager is dan in een situatie waarbij een gedeelte van het jaar een zuidelijke preferentie volgorde wordt gehanteerd. c) Ja, verwacht wordt dat de vlootmix stiller, maar ook zwaarder, wordt hetgeen leidt tot een wijziging van de geluidbelasting. Een toename van oostelijke bestemmingen leidt tot een toename van de geluidbelasting d) Ja, een toename van het aantal starts vanaf baan 22 leidt tot een afname van het aantal starts vanaf 18L. De huidige startroutes van baan 22 lopen ongeveer gelijk met die van 18L. Een significante toe- of afname van de geluidbelasting wordt niet verwacht	a) Nee b) Nee c) Nee d) Onzeker. Op basis van de huidige inzichten wordt vooralsnog geen aanpassing voorzien
4	Modellering	Het betreft hier het effect van modellering op de berekende geluidbelasting. Bijvoorbeeld vereenvoudigingen, zoals het niet of beperkt beschouwen van aanvullende instructies of gewijzigde hybride database.	a) Gebruik hybride database b) Modellering van aanvullende instructies c) Gewijzigde gemiddelde meteodataset	a) Nee, is niet mogelijk, aangezien de wijze van routemodellering wordt voorgeschreven vanuit het Ke-berekeningsvoorschrift b) Nee, is niet mogelijk, aangezien de wijze van routemodellering wordt voorgeschreven vanuit het Ke-berekeningsvoorschrift c) Ja, afhankelijk van de meteodataset kan de geluidbelasting toe- of afnemen	a) Nee b) Nee c) Nee