

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Minister C. van Nieuwenhuizen – Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Zwanenburg -Halfweg, 23-8-2020

betreft: Zienswijze (concept) Luchtvaartnota

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Door gezondheidsproblemen van onze vertegenwoordiger kon onze zienswijze op de ontwerp luchtvaartnota niet op tijd worden ingediend. Wij menen er goed aan te doen u onze reactie daarop alsnog toe te sturen.

Zwanenburg-Halfweg is representatief voor door vliegverkeer zwaar gehinderd woongebied. Onze woonkern ondervindt overlast van een preferente én van een niet preferente baan, een baan waarvoor het nachregime geldt en een baan waarvoor dit niet geldt. Al tientallen jaren, zeven dagen per week, gedurende 24 uur, hebben uitstoot van ongezonde stoffen, geluidshinder en door de praktijk bewezen veiligheidsrisico's hun negatieve effecten voor de leefbaarheid van onze dorpen. Door de bouwbeperkingen kunnen onze dorpen zich niet ontwikkelen, is het inwonertal gedaald en zijn voorzieningen verdwenen. **In de combinatie van al deze nadelen is ons woongebied helaas uniek in de omgeving van Schiphol.**

Er zijn dorpsgenoten met een zeer kritische houding t.a.v. Schiphol én dorpsgenoten die daarvan economisch direct of indirect afhankelijk zijn. Daarom hebben wij als dorpsraad al vele jaren een goede vertegenwoordiging van onze inwoners in het overleg tussen Schiphol en omgeving gestimuleerd en gefaciliteerd. Wij achten het daarom ook onze taak met onze zienswijze te reageren op de nota.

Uiteraard onderschrijven wij uw visie dat groei niet mogelijk is wanneer de luchtvaart niet bewonersvriendelijker, klimaatvriendelijker, duurzamer en veiliger wordt. Na de ontsnapping aan een ramp (neerstorten Turkse toestel) zullen onze dorpsgenoten toejuichen dat de beoordeling van die veiligheid van Schiphol aan een onafhankelijk orgaan zal worden toevertrouwd. De Veiligheidsraad heeft het vertrouwen van bewoners. Ook dat wordt vastgehouden aan Lelystad vinden wij vanwege het eerlijk delen van lasten een goede zaak.

Wij beperken ons in deze zienswijze tot de onderwerpen die onze inwoners direct raken. Onze opbouwende bedoelde kritiek op uw nota kan als volgt worden samengevat:

1. het groeipercentage mag niet hoger zijn dan noodzakelijk voor het behoud van welvaart
2. de nachtluchten moeten op termijn geheel worden afgeschaft
3. **de huidige bewonersvertegenwoordiging in het overleg tussen Schiphol en omgeving is niet representatief voor de opvattingen van gehinderde bewoners.** Wij missen een visie op hoe het overleg in de Omgevingsraad weer vruchtbaar kan worden gemaakt.
4. voor de leefbaarheid van onze dorpen zijn meer factoren bepalend dan in de nota worden genoemd waaronder effectieve woningisolatie en voorzieningenniveau
5. een tweede Polderbaan moet niet worden aangelegd. Banen in zee als eerste stap naar een luchthaven in zee zijn de enige definitieve oplossing voor de lange termijn.

1. keuze voor groeipercentage niet onderbouwd

De nota gaat er vanuit dat groei voor onze welvaart gewenst is en stelt dat 1,5% mogelijk is. Dat is in onze visie een fundamenteel onjuiste benadering. Gezien de nadelige effecten van luchtvaart behoort de vraag te zijn hoeveel luchtvaart Nederland nodig heeft om de welvaart te behouden. Waarom de groei 1,5 % moet zijn maakt de nota niet duidelijk. Voor een ander percentage zou deze motivatie precies dezelfde zijn geweest. Schiphol is geen bedrijf dat met een groeidoelstelling in de vrije markt opereert maar een nutsinstelling die de verbinding van Nederland met de wereld faciliteert. Niet de minsten zetten de laatste jaren vraagtekens bij de noodzaak van groei van de luchtvaart voor de welvaart. Daar komt de onzekerheid bij over blijvende effecten van de Covid-19 crisis. Wij zijn van mening dat **een groeipercentage moet worden gekozen op basis van een visie over hoe de echte behoefte van Nederland aan luchtvaart zich in de toekomst kan ontwikkelen**. Welke type bestemmingen en soorten vluchten zijn voor onze economie belangrijk en welke minder? Hoe kan de substitutie van korte afstandsvluchten door milieuvriendelijker alternatieven worden versneld? Is groei voor het behoud van de welvaart wel onvermijdelijk en zo ja, hoeveel? Het draagvlak voor de nadelen van de luchtvaart zal groter zijn wanneer het voor inwoners duidelijker wordt waarom Nederland zo'n grote nationale luchthaven nodig heeft.

2. Nachtvluchten

In de Omgevingsraad Schiphol is jaren geleden de afspraak gemaakt dat de nachtvluchten met 3.000 per jaar zouden worden verminderd. Dat Schiphol zich aan deze afspraak niet hield werd gedoogd. Nachtvluchten zijn de bron voor de ernstigste vormen van geluidshinder. Zolang deze worden toegestaan, zolang zal het vliegverkeer de gezondheid van jong en oud bedreigen. Wij staan op het standpunt dat nachtvluchten in deze tijd niet meer acceptabel zijn en geheel moeten worden afgeschaft. Wanneer dat in stappen gebeurt hoeft dit de positie van Schiphol niet te schaden.

3. Bewonersvertegenwoordiging in Omgevingsraad niet representatief

De bewonersvertegenwoordiging in de Omgevingsraad Schiphol wordt door de luchtvaartsector, door de lokale bestuurders én door ons als niet representatief gezien voor de gehinderde bewoners. Mede daardoor is van overleg in de Omgevingsraad geen sprake meer. Uit een in onze dorpen gehouden enquête is gebleken dat rond 85% daarvan een activistisch model afwijst en voorstander is van een kritische maar constructieve opstelling in het overleg tussen Schiphol en omgeving. Overleg tussen partijen die eigenlijk niet met elkaar willen praten is gebleken onvruchtbaar te zijn. Onze vertegenwoordiger werd vanwege zijn afwijkende opstelling de toegang tot het bewonersoverleg ontzegd, een overleg dat door de Omgevingsraad wordt gefaciliteerd. Omdat onze dorpsraad staat voor de belangen van alle inwoners zien wij voor ons geen rol meer in het stimuleren en faciliteren van onze vertegenwoordiging wanneer dit zo blijft. We geven er dan de voorkeur aan direct met partijen in gesprek te blijven.

4. De leefbaarheid van Zwanenburg-Halfweg wordt door meer bepaald dan door luchtkwaliteit en geluid

Het is terecht dat de nota de veroorzaker medeverantwoordelijk houdt voor de nadelen van de luchtvaart. Geluid moet minder en de luchtkwaliteit beter. Maar de nota laat enkele voor o.a. onze dorpen evidente nadelen onbesproken terwijl deze evenveel maar misschien wel méér bepalend zijn voor de vraag hoe bewoners de leefbaarheid van hun woonomgeving ervaren. Wij doelen op woningisolatie en verbetering van het voorzieningsniveau.

Woningisolatie

Met de PROGRIS projecten zijn vanaf 1983 woningen in onze dorpen geïsoleerd. In veel woningen zijn de getroffen voorzieningen inmiddels ineffectief en toe aan vernieuwing resp. onderhoud. **Wij vragen u in de**

nota op te nemen dat gelden beschikbaar komen om (oudere) woningisolaties te controleren en zo nodig te verbeteren.

leefbaarheid en Omgevingsfonds

Met een Omgevingsfonds erkent de nota dat de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving door de aanwezigheid van de luchthaven wordt geschaad. Dat leidde bij de 'Aldersakkoorden' tot het beschikbaar stellen van middelen om die te verbeteren. De besteding van deze middelen werd toevertrouwd aan de Stichting Leefomgeving Schiphol die een deel daarvan bestemde voor een nieuw dorps huis in Zwanenburg. Er hebben onder bewoners altijd bezwaren bestaan tegen de samenstelling van het bestuur en de raad van toezicht. Door het dorps huis project hebben wij zelf vragen gekregen over de zorgvuldigheid waarmee wordt voorkomen dat gelden die bedoeld zijn voor compensatie voor de vliegtuigoverlast van bewoners ook daaraan worden besteed. Dus niet bedoeld of onbedoeld aan zaken die tot de normale taak van de gemeente behoren.

Wij vragen u in de nota expliciet op te nemen dat zal worden onderzocht of uit de ervaringen met de Stichting Leefomgeving Schiphol lessen kunnen worden getrokken voor toekomstige verbetering van de leefbaarheid.

5. Geen tweede Polderbaan maar Banen in Zee

Wij betreuren in hoge mate dat de nota niet erkent dat banen in zee, als eerste stap naar een luchthaven in zee, de enige definitieve oplossing zijn op de lange termijn. Voor het probleem dat Nederland te klein is voor zo'n grote luchthaven. Door het ruimtebeslag, door de belasting van de infrastructuur, door het uitsluiten van zo noodzakelijke woningbouw, door de hinder. Door de coronacrisis lijkt het of Nederland weer jaren met Schiphol vooruit kan maar de tijd heeft geleerd dat als de luchtvaart zich herstelt, het heel snel kan gaan. Te voorzien is dat over maximaal 5-7 jaar de luchthavencapaciteit opnieuw ter discussie komt. Omdat deze echte oplossing vele jaren vergt zal zeer betreurd worden dat in deze nota passen op de plaats werden gemaakt. **Wij vragen u in de nota op te nemen dat met het bedrijfsleven zal worden gesproken over de mogelijkheid een consortium van bedrijven, kennisinstututen en deluchtvaartsector te vormen dat voorstellen uitwerkt voor een plan op hoofdlijnen om banen in zee technisch en financieel mogelijk te maken.** Zo kan voorkomen worden dat kostbare tijd verloren gaat.

Wij vertrouwen er op dat er in de toekomst een gelegenheid zal zijn om uw reactie op onze zienswijze te vernemen.

Hoogachtend,

VERENIGING DORPSRAAD ZWANENBURG-HALFWEG

P.P. (Peter) Vreeswijk
voorzitter

E.J. (Eef) Haverkort
adviseur Schipholzaken
lid Omgevingsraad Schiphol