



Bijlage 2 bij de brief aan de
Staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en
Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer
van 27 juni 2005

"Van Onrecht naar Overmacht"

toelichting op de bijdrage aan de evaluatie van het Schipholbeleid

van de Dorpsraad Zwanenburg - Halfweg

1 Inleiding

1.1 Beleving

1.2 Geluidshinder, wie het snapt mag het zeggen

1.3 Hoe ervaart de omwonende hinder?

1.4 Waarom verhuizen jullie niet?

2 Wij vragen van de overheid:

2.1 een leefbare toekomst

2.2 erkenning en compensatie

2.3 eerlijke ontwikkelingskansen

2.4 eerlijke voorlichting

2.5 eerlijke verdeling van hinder

2.6 effectieve handhaving

2.7 echte invloed binnen kaders

Commissie evaluatie

Eef Haverkort vz

Wim Hut

Ingrid Kasper

Camille van Ruth

Bert Zaal

Ans van Zanten

1 Inleiding

1.1 Beleving

De inwoners van Zwanenburg en Halfweg zien de noodzaak in van een nationale luchthaven en erkennen het economische belang daarvan, ook al wordt die naar ons idee overschat. Zij weten dat het een groot bedrijf is dat internationaal meetelt en waar veel mensen met plezier werken. Zij weten dat Nederland niet zonder nationale luchthaven kan, dat deze ergens moet liggen en dat vliegen zonder hinder niet mogelijk is. Ook onze inwoners vliegen en ook in onze dorpen wonen werknemers van Schiphol.

Zij aanvaarden echter geen nadelige gevolgen van het vliegverkeer voor wonen en leven die kunnen worden vermeden. Zij aanvaarden overmacht maar leggen zich niet neer bij onrecht.

Gesprekken over Schiphol gaan al snel over de onbetrouwbaarheid van uitspraken die in het verleden door de Luchthaven en door de landelijke overheid zijn gedaan. Uitspraken van de Luchthaven worden per definitie niet geloofd. De veel te rooskleurige en verhullende verhalen over stille vliegtuigen en de "Milieubaan" zijn daar debet aan. Maar dat is het niet alleen. Vreemd genoeg hebben veel inwoners er een zeker begrip voor dat de leiding van Schiphol niet open en eerlijk is over de hinder van vandaag laat staan over die van de toekomst. Het is immers hun taak om de bedrijfsbelangen te behartigen. Je mag niet anders verwachten.

Anders ligt het ten aanzien van de overheid. Van de overheid verwacht men bescherming en uitspraken die kloppen. In plaats daarvan ziet men een overheid die telkens opnieuw de weg baant voor verdere groei van de luchthaven. De staat heeft als eigenaar van Amsterdam Airport immers een belang bij groei. Des te meer vliegtuigen gebruik maken van de luchthaven des te meer zal de staatskas profiteren als deze wordt geprivatiseerd. Het cynisme onder onze inwoners over de rol van de overheid als beschermer van milieu en omwonenden is dan ook groot.

De politiek is in de ogen van veel inwoners onmachtig gebleken om de sterke Schiphol lobby te weerstaan. Dat was het geval toen al in de zestiger jaren werd gewaarschuwd voor de effecten van een grote luchthaven in de noordelijke randstad. Dat was het geval toen in de jaren tachtig een voorstel om de Zwanenburgbaan te draaien het niet haalde. Dat was het geval toen bij de vernieuwing van Schiphol wetgeving een PKB buiten werking werd gesteld die een goede bescherming bood maar Schiphol te veel in de weg zat. Dat was opnieuw het geval toen de "Milieubaan" die een verbetering beloofde uitdraaide op een "rekenfoutje" waarvan nog steeds veel inwoners denken dat het "doorgestoken kaart" was. Welke politieke partij heeft zich toen echt kwaad gemaakt?

Zwanenburg is landelijk bekend geworden door acties tegen Schiphol. De actievoerders behoren tot die groep van inwoners die door de geluidshinder het meest gehinderd worden en inwoners die zich kwaad maken over het "autisme" van de overheid. De onduidelijkheid over wat men in de toekomst verwachten mag maakt achterdochtig. Ook de ervaring dat onze dorpen achteruit gaan als gevolg van de ligging nabij Schiphol en het gevoel dat inwoners daaraan ontleen dat zij er niet toe doen speelt mee. Niet serieus genomen worden terwijl daar alle reden toe is maakt kwaad. Het is de voedingsbodem voor agressie.

Onze boodschap is dat het niet nodig is dat de "beleving" van de gevolgen van het vliegverkeer wordt verergerd door zaken die niets met vliegtuigen te maken hebben. De overheid kán open en eerlijk zijn en kán zorgen dat er duidelijkheid komt over de toekomst, de overheid kán begrip tonen voor de gevolgen voor omwonenden en deze voorzover mogelijk verhelpen of compenseren. De overheid kán er voor zorgen dat de informatie deugt. De overheid kán omwonenden van Schiphol echte invloed geven op hoe onvermijdbare hinder verdeeld wordt. Daarover gaan onze voorstellen.

De voorstellen worden gegroepeerd rond de thema's die tezamen met de fysieke hinder de "beleving" van onze inwoners uitmaken:

- de zorgen over een leefbare toekomst
- de behoefte aan erkenning van en het recht op compensatie voor de hinder
- het recht op eerlijke ontwikkelingskansen voor onze gemeenschap
- het recht op eerlijke voorlichting
- het recht op een eerlijke verdeling van de hinder
- het recht op effectieve handhaving
- het recht op echte invloed.

1.2 Vliegtuighinder, wie het snapt mag het zeggen

Vliegtuiglawaai wordt niet geproduceerd door de luchthaven Schiphol maar door de vliegtuigen van vliegtuigmaatschappijen. De overheid reguleert en geeft vergunning, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voert de regels uit, de luchthaven faciliteert en de vliegtuigmaatschappijen vliegen. Als we spreken over "Schiphol" dan bedoelen we het geheel van overheid, overheidsinstellingen, luchthaven en vliegmaatschappijen die tezamen verantwoordelijk zijn voor het luchtverkeer boven onze hoofden.

De route die de vliegtuigen volgen en de geleidelijkheid in dalen en stijgen spelen een grote rol bij de mate van hinder die omwonenden ondervinden. Deze behoren zo gekozen te worden dat de veiligheid is gegarandeerd en dat er zo weinig mogelijk hinder voor omwonenden ontstaat. Hier spelen echter ook luchtvaarttechnische overwegingen een rol. De ene route is korter en gemakkelijker dan de andere. Verder kunnen piloten regels aan hun laars lappen en dat doen ze soms ook. Voor de verdeling van de hinder over de omgeving is van belang hoe de vliegbewegingen over de dag, de nacht, en over de banen worden verdeeld. In 80% van de gevallen bepalen de weersomstandigheden van welke baan gebruik wordt gemaakt maar voor de rest bepaalt de luchtverkeersleiding dat. Het aantal en de diversiteit aan factoren die bepalen waarom een vliegtuig vliegt waar en wanneer het vliegt maken het zo complex dat de kennis van alle afspraken en regels, en de effecten daarvan, bijna een wetenschap is geworden. Geen omwonende begrijpt ook maar bij benadering waarom de vliegbewegingen plaatsvinden zoals ze plaatsvinden.

Omdat er weinig moeite is gedaan om in voor leken te begrijpen taal uit te leggen hoe de vliegbewegingen geregisseerd worden is er een grote afstand ontstaan tussen "de deskundige" en de gewone burger die gewoon last heeft van de herrie. De pseudo-deskundigen die de klok hebben horen luiden maar de klepel niet weten te hangen maken de verwarring vaak nog groter. Woonkernen en delen van woonkernen kunnen daardoor tegenover elkaar komen te staan. Als gewone Nederlanders voorgelicht kunnen worden over andere complexe problemen, bijvoorbeeld de voor- en nadelen van kernenergie, dan moet dat ook kunnen voor het regelen van vliegbewegingen. De luchtvaartsector zou er goed aan doen hier werk van te maken. Tenzij ze liever niet begrepen wil worden.

1.3 Hoe ervaart de omwonende vliegtuighinder?

Vliegtuighinder is één van de vormen van overlast waarmee onze inwoners leven. Halfweggers hebben daarnaast overlast van de provinciale weg en het spoor. Zwanenburg Oost krijgt binnenkort ook te maken met de nieuwe Westelijke randweg.

Van de nadelige gevolgen van vliegverkeer heeft geluidsoverlast de meeste direct merkbare invloed op het dagelijks leven van omwonenden van Schiphol. Meer dan veiligheidsrisico's en meer dan luchtverontreiniging dringt het lawaai van overvliegende vliegtuigen zich iedere dag weer op aan de werkende, zich ontspannende en slapende mens. Door niet gehinderden wordt niet altijd begrepen wat geluidsoverlast van vliegtuigen voor mensen betekent. Daarom proberen wij dat uit te leggen.

Vliegtuiglawaai is niet een gelijkmatig fenomeen, er zijn uren en dagen met (extreem) veel lawaai en ook met relatief weinig lawaai. Ook is het niet zo dat ieder overvliegend toestel even veel lawaai produceert. Starters maken meestal, maar niet altijd meer lawaai dan landende vliegtuigen.

Over het algemeen genomen is het waar dat vliegtuigen de laatste twintig jaar stiller zijn geworden maar er zijn nog steeds heel veel toestellen die de kopjes op tafel doen rinkelen. Volgens deskundigen mag niet verwacht worden dat hier nog veel winst te boeken valt omdat ieder stapje verder steeds moeilijk wordt. Bovendien duurt het door de lange levensduur van vliegtuigen vele jaren voor we er iets van merken dat er stillere typen boven onze hoofden vliegen.

Wat betekent nu vliegtuighinder voor het dagelijks leven van onze inwoners? Dat betekent voor 100% van onze inwoners dat hij of zij:

- in het weekend of na het werk, zittend in zijn tuin, een paar uur achtereen minuuut na minuuut een vliegtuig hoort overvliegen dat zoveel lawaai maakt dat je elkaar niet meer kunt verstaan. Voor een vliegtuig uit het zicht is verdwenen verschijnt de volgende,
- het raam van de slaapkamer in de nacht nooit kan openzetten,
- de tuindeuren vaak maar dicht laat,
- als muzikliefhebber, ook al is het huis is geïsoleerd, de muziek hard moet zetten om het vliegtuiggeluid te overstemmen,
- zo nu en dan de witte tuinmeubelen reinigt om een zwarte aanslag te verwijderen,
- weet dat er sterke aanwijzingen zijn dat wie woont onder vliegverkeer meer kans loopt op longkanker en hart en vaatziekten,
- als ouder, na het RIVM onderzoek, zich afvraagt of ook zijn kind een leesachterstand heeft opgelopen.

Het betekent voor 30 tot 35% van onze inwoners dat hij of zij:

- zich mateloos ergert vooral bij ziekte en invaliditeit en wanneer men niet goed in het vel zit
- 's nachts meermalen wakker wordt zelfs als het huis geïsoleerd is
- niet fit op het werk verschijnt omdat men slecht geslapen heeft
- problemen in het gezin heeft omdat de een wil blijven en de ander verhuizen
- zich machteloos voelt omdat klachten via de klachtentelefoon even opluchten maar uiteindelijk niet helpen
- zich kwaad maakt wanneer een ander zijn klachten maar overdreven vindt
- in paniek raakt omdat dat vliegtuig alsmar niet omhoog komt, dit gaat fout....!

Op verschillende plaatsen in de wereld is het effect van vliegtuighinder op omwonenden wetenschappelijk verantwoord onderzocht. Altijd is de uitkomst dezelfde. Een derde deel van de omwonenden ondervindt ernstige tot zeer ernstige hinder. De helft daarvan is een constante groep, de andere helft zijn steeds andere omwonenden.

1.4 Waarom verhuizen jullie niet?

Iedere inwoner kent wel mensen die het dorp verlaten hebben vanwege het vliegtuiglawaai. Iedereen heeft vrienden of kennissen die zeggen "later" te zullen verhuizen. Waarom doet niet iedereen dat? De meest voorkomende redenen zijn:

- de partner of de kinderen willen het niet
- men werkt in het dorp of dicht daarbij
- men kan geen vergelijkbare huurwoning vinden
- een gelijkwaardig huis ergens kopen anders plus de verhuiskosten gaat de financiële draagkracht te boven
- oude bomen verplant je niet
- men ziet er tegenop om een heel nieuw sociaal leven op te bouwen
- men is hier geboren en getogen en "laat zich niet weggagen".

De dorpen Zwanenburg en Halfweg waren er lang voor de Zwanenburgbaan en Polderbaan kwamen. Veel inwoners weten nog hoe landelijk en rustig het was om hier te wonen. Er mag al heel lang niet meer worden gebouwd en er zijn dus relatief weinig "vreemden" hier komen wonen. Het "ons kent ons" is daardoor bewaard gebleven. Het dorpse sociale leven, het elkaar groeten, het elkaar helpen, het bloeiende verenigingsleven en vrijwilligerswerk het is er nog allemaal. Veel jonge mensen die het dorp verlaten keren weer terug zodra ze een huis kunnen kopen. Menigeen die naar Hoofddorp of elders verhuist komt weer terug omdat men het dorp mist. Wat de inwoners zelf van hun dorp maken, een thuis, is de belangrijkste reden waarom mensen niet weg willen. Tot het te gek wordt met die rot herrie en daar zijn we allemaal bang voor.

2 Wij vragen van de overheid:

2.1 *een leefbare toekomst,*

door:

- 2.1.1 op kortst mogelijke termijn een onderzoek in te stellen naar de toekomst van de luchtvaart in Nederland en de opties voor de locatie van de nationale luchthaven in de toekomst. Stel niet langer uit!
- 2.1.2 door de volle verantwoordelijkheid te nemen voor de gevolgen voor onze inwoners van de keuze voor deze locatie. Als dat Schiphol blijft moet aan inwoners de keus worden geboden om te blijven of te vertrekken. De blijvers moeten worden gecompenseerd voor het verlies aan woongenot en mogelijke waardevermindering van hun woning. De vertrekkers moeten in staat worden gesteld een gelijkwaardig huis elders te kopen en worden gecompenseerd voor hun gedwongen vertrek,
- 2.1.3 door een maximum te stellen aan het aantal vliegbewegingen zodat ook de 10.000 ernstigst gehinderde woningen worden beschermd,
- 2.1.4 door de gezondheidseffecten van geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheidsrisico's door een onafhankelijke partij 2 of 3 jaarlijks te laten onderzoeken.

Onderzoek luchtvaart in de toekomst

De discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland, en dus van Schiphol, is een testcase voor de vraag in wat voor een land we willen dat onze kinderen kunnen wonen. Alle Nederlanders wensen dat zij zowel in welvaart als een in een leefbare omgeving zullen kunnen leven.

Voor de luchtvaartsector en het bedrijfsleven is het streven naar continuïteit en (winst)groei de natuurlijke drijfveer in haar lobby voor maximale groei. Alle vroomheid over "maatschappelijk verantwoord ondernemen" ten spijt. Dreigen met nadelige economische gevolgen roept onmiddellijk angstaanjagende spookbeelden op.

De keerzijde van de luchtvaartmedaille ligt er echter niet om. Nu al een rigoureuze blokkade voor woningbouw in een groot gebied. Daarnaast, als de luchthaven blijft waar hij nu ligt de geleidelijk verdergaande aantasting van de leefbaarheid in dit deel van Nederland voor altijd. De advocaten van de omwonenden: milieu organisaties en vertegenwoordigers van bewoners, hebben bij lange na niet de mogelijkheden en de middelen om tegenwicht te bieden aan de luchtvaartlobby. Daar komt nog eens bij dat in economisch moeilijke tijden boodschappen over gevaren voor de verdere toekomst worden verdrongen door zorgen voor morgen.

Er is een sterke overheid nodig om in een zo ongelijk krachtenveld voor evenwicht tussen de belangen te zorgen. Temeer nu in het zicht van nieuwe economische groei, en dus ook groei van de luchtvaart, de vraag "hoe verder?" niet langer uitgesteld kan worden.

Veel inwoners zijn er van overtuigd dat de gevolgen van een voortdurende groei van Schiphol voor de leefbaarheid van steden en dorpen in dit deel van Nederland zo

ingrijpend zijn dat verdere groei van een luchthaven in dit gebied geen reële optie zal blijken te zijn. Verplaatsing van (een deel) van het vliegverkeer vraagt echter om zulke grote investeringen dat alleen na een gedegen en onafhankelijk onderzoek het politieke en maatschappelijke draagvlak mag worden verwacht dat nodig is voor een zo verstrekkend besluit.

De gevolgen van de verschillende opties voor de bedrijvigheid, de infrastructuur en de leefbaarheid moeten in kaart worden gebracht. Bij het bepalen van het economische belang moet ook worden gekeken naar het economische potentieel van alternatieven. Wat brengt het gebied op als de enorme claim op de ruimte en de belemmeringen voor ontwikkelingen rond Schiphol wegvallen? De opbrengsten van de luchthaven komt voor 1/3 deel uit vastgoed, voor 1/3 deel uit parkeren(!) dus slechts voor 1/3 echt uit de luchtvaart. Dit is een indicatie voor het enorme potentieel van alternatieven. Vooral als men bedenkt dat het grootste deel van het Schipholterrein nu onbebouwd is.

Blijft het onderzoek naar de toekomst van de luchthaven nog langer uit dan vrezen wij dat de stappen en stapjes die de politiek aan de sector toestaat op de duur zullen leiden tot een onherstelbare vernietiging van de leefbaarheid in de Noordelijke Randstad en ver daarbuiten.

Zeer actueel zijn de voornemens om de nationale luchthaven te privatiseren. Het valt niet goed te begrijpen hoe de overheid zo'n verstrekkend besluit kan nemen voordat er een besluit is genomen over waar deze in de verdere toekomst moet liggen. Waarin investeren de aandeelhouders eigenlijk, als onderzoek kan uitwijzen dat de luchthaven hier niet kan blijven liggen? Wij vrezen dat de aantrekkingskracht van wat de privatisering oplevert sterker zal blijken te zijn dan de plicht om zorgvuldig om te gaan met belangen van milieu en omwonenden.

De vergelijking met de Deltawerken dringt zich op. Er waren moedige parlementen en regering nodig om de ingrijpende besluiten te nemen die nodig waren om de dreiging van overstromingen weg te nemen. Wij vragen u de moed te hebben een besluit over de toekomst van de luchthaven te nemen en niet langer uit te stellen. Opdat een dreigende vernietiging van de leefbaarheid van dit deel van ons land wordt afgewend.

De gevolgen

Bij de verantwoordelijkheid om een keuze te maken hoort de verantwoordelijkheid voor de consequenties. Verder groeien van Schiphol, als daar onverhoopt voor gekozen wordt, betekent verdere groei van geluidshinder, van luchtverontreiniging en van veiligheidsrisico's. Het betekent onontkoombaar dat de leefbaarheid van het gebied, dus ook van onze dorpen, verder wordt aangetast en wel in een mate waarin de omwonenden de keuze geboden behoort te worden om te blijven of te vertrekken.

De blijvers dienen te worden gecompenseerd voor de teruggang in woongenot en mogelijke waardevermindering van hun woning. De vertrekkers moeten in staat worden gesteld een gelijkwaardig huis elders te kopen en worden gecompenseerd voor hun gedwongen vertrek. Ondernemers moeten worden gevrijwaard van negatieve gevolgen voor hun bedrijfsinkomsten. Dat dient ruimhartig te gebeuren zoals past bij een situatie waarin een minderheidsbelang voor een meerderheidsbelang moet wijken.

Als het economische belang zo groot is dat het aantasten van de leefbaarheid voor velen gerechtvaardigd wordt gevonden dan moeten er ook de financiële middelen zijn om de consequenties ervan te dragen. Wanneer het ene wordt gedaan en het andere nagelaten dan worden onze inwoners opgeofferd aan een nationaal belang.

Milieugrenzen

Het Schipholbeleid beoogt de dubbeldoelstelling: groei van de luchthaven mogelijk maken én omwonenden te beschermen. De huidige grens van het maximum van 10.000 ernstig gehinderde woningen, biedt echter geen bescherming aan de mensen die in deze huizen wonen. Ook deze burgers hebben recht op bescherming door de overheid.

Er behoren grenzen te worden gesteld aan het maximum aantal vliegbewegingen gedurende de dag en de nacht, de duur en de geluidsintensiteit van piekbelasting en het grondlawaai. Het aantal vliegbewegingen moet weer terug in de milieunormen omdat een (vrijwel) continue belasting met hinder van stillere vliegtuigen ook een onleefbare situatie oplevert.

Vliegtuighinder en gezondheid

Het staat vast dat in onze dorpen bepaalde ziekten vaker voorkomen dan in gebieden waar geen vliegtuighinder is. Er zijn vermoedens dat er een relatie bestaat tussen vliegtuighinder en het frequenter voorkomen van longkanker en hart- en vaatziekten. Omdat het om een relatief kleine populatie gaat en er ook andere milieubelastende factoren zijn is tot op heden niet aangetoond dat er een direct verband is.

Maar er is ook nog zoiets als gezond boerenverstand. Wie de aantallen vliegtuigen in aanmerking neemt die ons overvliegen, wie af en toe de sporen in de lucht en de aanslag van kerosine-uitstoot op witte voorwerpen ziet moet wel heel onnozel zijn om te geloven dat er geen verband is.

Slaapverstoring heeft invloed op leerprestaties van kinderen, dat staat inmiddels vast, maar is ook stressbevorderend voor volwassenen. Lijden de prestaties op het werk daar niet onder en zo ja, welke gevolgen kan dat hebben? Onduidelijk is ook wat de invloed is van angst voor de veiligheidsrisico's, die naar we hebben begrepen, de laatste jaren verdubbeld zijn.

Het is ook te verwachten dat gezondheidsrisico's toenemen naarmate men dichterbij Schiphol woont en, u weet het, wij wonen er wel heel dichtbij.

Daar komt nog bij dat, zoals dat ook het geval was met de mijnwerkers en de mensen die met asbest werkten, het tientallen jaren kan duren voor gezondheidseffecten zich manifesteren en dus ook herkend kunnen worden.

Om alle deze redenen dringen wij er op aan dat om de paar jaar onderzoek wordt gedaan naar de ontwikkeling in de gezondheidssituatie van mensen die dicht bij Schiphol wonen en naar hoe die zich verhoudt tot die van andere mensen.

2.2 erkenning en compensatie,

door:

- 2.2.1 in de wetgeving expliciet de erkenning op te nemen dat het vliegverkeer de meest nadelige gevolgen heeft en in de toekomst zal hebben voor het leefklimaat en de ontwikkelingsmogelijkheden van de woonkernen in de onmiddellijke omgeving van Schiphol,
- 2.2.2 financiële middelen beschikbaar te maken voor de gemeenten voor het herstellen en in stand houden van het door wettelijke beperkingen en daardoor teruggelopen inwoneraantal aangetaste voorzieningenniveau in onze dorpen:
- de verbetering van het openbaar vervoer zodat onze jongeren veilig uit kunnen gaan, onze ouderen mobiel kunnen blijven en het ziekenhuis beter bereikbaar wordt voor patiënten en bezoekers,
 - de bouw van een sporthal en de terugkeer van een zwembad
 - het behoud van onze bibliotheek
 - de bouw van gymnastieklokalen voor onze scholen
 - het realiseren van voldoende ontspanningsgelegenheid voor onze jeugd
 - het uitvoeren van een programma tot bestrijding van het drugsgebruik door onze jeugd als na onderzoek mocht blijken dat dit bovengemiddeld is,
- 2.2.3 bij wet te regelen dat het achterblijven van de waardeontwikkeling van onze woningen ten opzichte van vergelijkbare woningen in niet gehinderde omgevingen wordt gecompenseerd,
- 2.2.4 er op toe te zien dat de zich al vele jaren voortslepende isolatie van onze woningen snel en ruimhartig wordt afgewikkeld door:
- vanuit het ministerie actief toe te zien op de voortgang van de isolatie van de resterende woningen in onze dorpen
 - rechtsongelijkheid op te heffen door alle woningen in onze dorpen maximaal te isoleren, ook die buiten de daarvoor geldende contourlijn staan, omdat in afwijking van wat kaarten laten zien onze inwoners onder vergelijkbare hinder leven
 - rechtsongelijkheid op te heffen door bewoners niet te verplichten de kosten van funderingverzwaring en andere voorzieningen voor zover die geen achterstallig onderhoud betreffen, die voor de isolatie noodzakelijk zijn maar zonder isolatie niet getroffen zouden hoeven worden, zelf te betalen. Bewoners die om deze reden hebben moeten afzien van isolatie moeten daarvoor alsnog in aanmerking komen
 - ondeugdelijk uitgevoerde isolaties direct te laten herstellen en geleverde materialen zoals scheurende beglazing direct te laten vervangen en dit niet na te laten omdat aannemers en onderaannemers in een juridische strijd verwickeld zijn
 - in te grijpen in de nog lopende klachtenprocedures en deze af te wikkelen met de ruimhartigheid die hoort bij de verantwoordelijkheid van de overheid voor de vliegtuighinder.

Erkenning

Naar de gevolgen van geluidshinder is wereldwijd veel onderzoek gedaan. Het staat vast dat deze hinder, afhankelijk van de mate van hinder, voor alle omwonenden een inbreuk, en voor een deel van de inwoners een ernstige inbreuk betekent op de kwaliteit van wonen en leven. Dat geldt voor het tweelingdorp Zwanenburg - Halfweg, als de enige woonkern in het verlengde van 2 banen, het meest. Toch ondervinden wij dat na iedere regeringswisseling bewindslieden en kamerleden, die onvoldoende van deze problematiek afweten, uitspraken doen die ons het bloed naar het hoofd jagen. Door in de tekst van de wet de hinder en haar gevolgen voor nabij omwonenden expliciet te erkennen wordt een signaal gegeven aan onze inwoners dat zij serieus worden genomen. Ook wordt ons bespaard om dit iedere vier jaar opnieuw aan de politiek uit te leggen.

Compensatie van schade aan de ontwikkeling van onze gemeenschap

Er kan geen discussie zijn over de vraag of de beperkingen die onze dorpen zijn opgelegd schadelijk zijn geweest voor de ontwikkelingskansen van onze gemeenschap. Onze dorpen waren door hun gunstige ligging en mogelijkheden aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor burgers en bedrijven. In plaats van de gezonde groei die mocht worden verwacht, zorgden de wettelijke beperkingen in verband met Schiphol voor een drastische teruggang van het aantal inwoners en een blokkade voor ontwikkeling.

In heel Nederland is de daling van het gemiddelde aantal bewoners per huis gecompenseerd door de bouw van meer huizen. Door het bouwverbod is dat in onze dorpen niet gebeurd waardoor het inwonertal drastisch is gedaald.

Deze teruggang is gepaard gegaan met een geleidelijke afbraak van het voorzieningenniveau. Zo verdwenen de school voor vervolgonderwijs, het zwembad en het postkantoor, de bankvestiging werd een bijkantoor en de markt werden drie kramen. De secretarie werd een gemeentewinkel. Het winkelbestand wordt bedreigd met kwalitatieve teruggang en verschraling. Ook zijn we er niet gerust op dat we de bibliotheek zullen houden. Er zijn te weinig gymnastieklokalen voor onze scholen. Onze jeugd hangt op straat na jaren van een tekort aan aandacht en voorzieningen. Er zijn te weinig woningen voor starters en ouderen. Het openbaar vervoer is geleidelijk afgezakt tot een plattelandsniveau. Bedrijven in de dorpskern die daar niet meer in passen en verkeer- en parkeerlasten veroorzaken, zijn financieel niet in staat om die te verlaten omdat het terrein dat ze achterlaten te weinig opbrengt om dat mogelijk te maken. De oudere inwoners van Halfweg klagen terecht steen en been over het ontbreken van en de bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen. Een indringend voorbeeld van dreigende verpaupering zijn de braakliggende terreinen en gebouwen van de voormalige rioolwaterzuivering en het waterpompstation.

Een aparte zorg is het drugsgebruik onder jongeren in Zwanenburg. Er zijn meldingen van inwoners over sporen van veelvuldig drugsgebruik op drie locaties in het dorp, koeriers die op brommers door het dorp rijden en telefoonnummers op lantaarnpalen. Hoewel er geen gegevens zijn die bovengemiddeld gebruik aantonen zijn sommige inwoners er van overtuigd dat er een relatie is tussen de mate van het drugsgebruik en onvoldoende ontmoeting- en ontspanningsmogelijkheden voor de jeugd in de leeftijd tussen 12 en 20 jaar.

Al in de jaren zestig waarschuwde de commissie Kosten voor de te verwachten "bloedarmoede" van onze dorpen.

In een rechtstaat is geregeld dat personen en bedrijven die aan derden schade berokkenen deze moeten vergoeden. Zo moet Schiphol de kosten dragen van ontruiming en was het ook de bedoeling dat de luchtvaartmaatschappijen de isolatie van woningen zou betalen, al wist men zich daar ten koste van de belastingbetaler voor een deel onderuit te wurmen. Onze inwoners ervaren het als onrechtvaardig dat de schade aan de ontwikkeling van onze gemeenschap niet wordt gecompenseerd. Zij hebben het gevoel dat Schiphol als schade veroorzakend bedrijf wat deze zaken betreft boven de wet staat en de Overheid haar verantwoordelijkheid hierin ontloopt.

De gemeenten proberen de achteruitgang van de dorpen tegen te gaan maar beschikken eenvoudig niet over de middelen om de noodzakelijke inhaalslag te maken. Een Wethouder van de gemeente Haarlemmermeer zei tegen vertegenwoordigers van Zwanenburg: "Wij hebben daarvoor geen geld, laat Schiphol als veroorzaker van de problemen maar eens over de brug komen". Ons lijkt de landelijke overheid het juiste adres.

Waardedaling van onze woningen

Het lijkt er op dat de schaarste aan woningen in onze dorpen een waardedaling van het huizenbezit als gevolg van de vliegtuighinder heeft afgeremd. Wij veronderstellen echter dat de waardeontwikkeling, vooral in bepaalde categorieën woningen, toch is achtergebleven ten opzichte van huizen in niet gehinderde gebieden.

Het is gezien de te verwachten sterke groei van het vliegverkeer allerm minst uit te sluiten dat in de toekomst verdere, niet onaanzienlijke waardedaling zal optreden.

Het is redelijk dat in de wet wordt vastgelegd dat, wanneer zich een waardedaling van onze woningen heeft voorgedaan of in de toekomst voordoet die te maken heeft met het vliegverkeer, dit waardeverlies financieel wordt gecompenseerd. Indexering kan daarbij een hulpmiddel zijn.

Isolatie van onze woningen een gebed zonder eind

De isolatie van onze woningen sleept zich al vele jaren voort. Op dit moment moeten in onze dorpen nog steeds 100 woningen worden geïsoleerd. Inmiddels zetten de Gemeenten Haarlemmermeer en Haarlemmerliede zich samen met onze Dorpsraad in voor een ongestoord verloop van het laatste traject. Wij vinden dat ook vanuit het Ministerie van V&W alles moet worden gedaan wat mogelijk is om daarvoor te zorgen.

Wij vinden dat de huizen van alle inwoners van Zwanenburg en Halfweg maximaal geïsoleerd behoren te worden. Het is niet te verdedigen dat het wel of niet isoleren binnen onze dorpen wordt gerelateerd aan een papieren contourenlijn die, daar is vriend en vijand het over eens, niet meer kan zijn dan een globale indicatie. Niet alleen houden piloten zich absoluut niet aan contourlijnen en veranderen de contouren bij wijzigingen in vliegroutes. Waar het om gaat is dat het geluid in de werkelijkheid niet plotseling een aantal decibellen minder wordt in een straat waarover op papier een contourlijn is getekend. De inwoner die net wel en de inwoner die net niet binnen de contour vallen ervaren precies dezelfde hinder. Afwijkend van wat kaarten laten zien leven al onze inwoners onder vergelijkbare, ernstige geluidshinder. Hier is ons inziens sprake van rechtsongelijkheid.

Wij vinden het onaanvaardbaar dat woningen niet worden geïsoleerd omdat de bewoners terecht weigeren zelf op te draaien voor aanpassingen aan funderingen en andere kostbare ingrepen om isolatie mogelijk te maken. Voor zover deze aanpassingen niet te

maken hebben met achterstallig onderhoud dienen zij voor rekening van de overheid te worden uitgevoerd. Hoe valt te rijmen dat de bewoners van deze huizen geen recht hebben op isolatie? Hier is overduidelijk sprake van rechtsongelijkheid. Het is toch Schiphol die het probleem heeft gecreëerd en niet de bewoner!

Ook dient o.i. de overheid haar verantwoordelijkheid te nemen t.a.v. niet deugdelijk uitgevoerde isolaties en het leveren van ondeugdelijke materialen zoals scheurende beglazing. Het kan niet zo zijn dat de bewoner moet wachten tot de aannemer en de onderaannemer hun juridische strijd hebben uitgevochten. Onze inwoners hebben daar niets mee te maken. Wat behoort te gebeuren is eerst de fout herstellen en daarna bakkeleien over wie het moet betalen en niet andersom.

Tenslotte zou de Minister moeten ingrijpen in het verloop van de nog lopende klachten procedures. Bij de verantwoordelijk van de overheid voor de geluidsoverlast past een ruimhartige opstelling om financiële kwesties uit de wereld te helpen.

Wie zal dat betalen?

Wanneer de teruggang in ons woon- en leefkwaliteit en de schade aan ons woongenot gevolgen zouden zijn geweest van een ontwikkeling waaraan niemand iets kan doen zou deze aanvaard moeten worden. Dat is echter niet het geval. Ze worden veroorzaakt door de activiteiten van een bedrijf dat door de Overheid in staat wordt gesteld deze activiteiten te ontwikkelen. Ieder ander bedrijf in Nederland dan Schiphol, dat met zijn activiteiten het leefklimaat en woongenot van anderen dermate aantast, wordt door de wet gedwongen deze aantasting te beëindigen of financieel te compenseren.

De Overheid stelt enerzijds, vanwege het nationale belang van een luchthaven, beperkingen in om de groeimogelijkheden van Schiphol veilig stellen maar zorgt er anderzijds niet voor dat de schade die dat voor woonkernen en omwonenden met zich mee brengt wordt gecompenseerd. Het gaat niet aan om relatief kleine groepen Nederlanders zo onevenredig te belasten met de nadelige gevolgen van het dienen van een nationaal belang. Er zijn meerdere bronnen waaruit middelen kunnen worden geput waarmee schade kan worden gecompenseerd: de start- en landingsgelden, de ticketprijs en de staatskas.

2.3 eerlijke ontwikkelingskansen,

door:

- 2.3.1 de wetgeving zo aan te passen dat de Gemeenten in het gebied rond Schiphol op dezelfde wijze als daarbuiten kunnen beslissen over waar wel en waar niet binnen de bestaande grenzen en aan de randen van dorpskernen mag worden gebouwd. Daardoor moet mogelijk worden dat met de bouw van woningen voor starters en ouderen de woningvoorraad in overeenstemming wordt gebracht met de behoefte van onze gemeenschap en onze middenstand gezond kan blijven,
- 2.3.2 de plannen voor het terrein van de voormalige suikerfabriek in Halfweg en de daarmee samenhangende komst van een NS station niet te laten mislukken door beperkingen die verband houden met de concentratie van personen onder het vliegverkeer,
- 2.3.3 de verplaatsing van bedrijven uit de dorpskern van Zwanenburg naar een bedrijventerrein financieel mogelijk te maken opdat zij gezonde ontwikkelingskansen krijgen en niet langer parkeer- en verkeersoverlast veroorzaken,
- 2.3.4 de gemeenten wettelijk en financieel in staat te stellen om het winkelbestand in onze door de ligging al zo benadeelde woonkern kwalitatief op peil te houden. Zodat het winkelaanbod past bij de behoefte van onze inwoners en die van de nabije omgeving en winkeliers een eerlijke kans hebben in de concurrentie met grootwinkelbedrijven en winkelcentra in omliggende plaatsen.

Weg met beperkingen die niet beschermen maar schaden

Dat de ligging nabij Schiphol voor onze dorpen beperkingen met zich meebrengt begrijpt iedere inwoner. Zo hebben wij er begrip voor dat er hoogtebeperkingen zijn bij het bouwen en ook dat onze dorpen niet meer kunnen uitbreiden door nieuwe wijken te bouwen. De overheid is in het Luchthaven Indelingsbesluit ten aanzien van de bescherming van omwonenden echter doorgeslagen tot een punt waarin de belangen van omwonenden niet worden beschermd maar juist geschaad.

Als het grondgebied van onze dorpen niet veilig genoeg is om te leven behoort de Overheid het gebied te ontruimen. Echter, als dit leefbaar en veilig genoeg gevonden wordt voor bestaande inwoners, is het dat ook voor nieuwe. Als de Overheid het verantwoord vindt om hier een gemeenschap te laten leven dan behoort zij die ook in staat te stellen een gezonde zich ontwikkelende gemeenschap te zijn en te blijven. De voor de ontwikkeling van onze dorpen schadelijke regels moeten verdwijnen.

Er is naar onze opvatting geen steekhoudende argumentatie te geven voor het verbieden van woningbouw op een plek binnen de bestaande grenzen van een woonkern als dat honderd meter verder wel mag. De geluidscontourlijn die daar tussen loopt is een papieren grens waaraan een accuraatheid in weergave van de werkelijkheid wordt toegekend waarvan iedere ingewijde weet dat die nergens op slaat. De metingen waarop de berekeningen zijn gebaseerd zijn daarvoor niet nauwkeurig genoeg, piloten houden er zich niet aan en de contouren veranderen als vliegroutes of baangebruik worden

gewijzigd. Ook is de digitale vertaling van een globale papieren grens van een hinderniveau naar "daar mag je wel en 10 meter verder mag je niet bouwen" een typisch ambtelijk gemillimeter dat aan geen enkele burger valt uit te leggen.

De bouwbeperkingen in het Luchthaven Indelingsbesluit met zijn ingewikkelde, irriterende, tijdrovende en onnodig geldverslindende procedures moeten voor bouwen binnen de bestaande dorpsgrenzen worden opgeheven. Het moet aan de Gemeenten worden overgelaten waar wel en niet binnen de bestaande dorpsgrenzen en aan de randen mag worden gebouwd.

Woningen voor starters en ouderen

Uit prognoses blijkt dat de gemiddelde woningbezetting en dus de teruggang van het inwoneraantal tot staan is gekomen. Dat maakt het zinvol om te kijken naar de woningvoorraad aan de ene kant en de behoefte van een stabiele gezonde samenleving aan de andere kant. Onomstreden, en ook bij de gemeenten bekend, is het tekort in onze dorpen aan woningen voor starters en voor ouderen die kleiner willen gaan wonen. Jongeren vertrekken en ouderen kunnen kiezen tussen vertrekken of wachten op het verzorgingstehuis. De zo wenselijke doorstroming stagneert.

Daarnaast is het voor onze winkeliers moeilijk te verteren dat enerzijds niets gedaan kan worden aan de komst van grote supermarkten (food, fietsen) die hen beconcurreren en waarvan de klanten uit Amsterdam de verkeer- en parkeercapaciteit belasten, en een bescheiden maar zeer welkome aanvulling van hun klandizie door het bouwen van een beperkt aantal woningen onmogelijk wordt gemaakt.

Door de beperkingen in het Luchthaven Indelingsbesluit, te weten de 20 KE grens en de eis dat de locatie aan vier zijden omsloten moet zijn door bestaande bebouwing, op te heffen voor het gebied binnen de bestaande dorpsgrenzen komt voldoende ruimte beschikbaar om door het bouwen van woningen voor starters en ouderen de verscheidenheid aan woningen (meer) in lijn te brengen met de behoefte.

Sugar City

Onder de projectnaam "Sugar City" wordt het terrein van de voormalige suikerfabriek in Halfweg opnieuw ingericht. Hoewel details nog aanpassing behoeven, is naar onze mening de overheersende opvatting dat deze plannen een unieke kans zijn om de levensvatbaarheid van onze gemeenschap een sterke impuls te geven. Er is o.a. 10.000 m² winkelruimte gepland, evenveel als alle winkels in Halfweg en Zwanenburg samen. We gaan er dus uitdrukkelijk van uit dat de toezegging wordt waargemaakt dat de in Sugar City te vestigen detailhandel niet concurrerend zal zijn voor de winkeliers in onze dorpen.

De door de beperkingen van Schiphol dreigende "versukkeling" van Halfweg kan worden tegengegaan met dit plan dat een nieuwe dynamiek in het dorp brengt. Ook hebben de Nederlandse Spoorwegen laten weten dat zij in Halfweg een station willen bouwen wanneer de plannen doorgaan. De komst van dit station zal een belangrijke verbetering zijn voor de belabberde openbaar vervoer situatie.

In het plan speelt de komst van een megabioscoop met 16 zalen voor de haalbaarheid een doorslaggevende rol. Wij vrezen dat er zonder bioscoop geen "Sugar City" en dus ook geen station zal komen. De bioscoop is geprojecteerd buiten de corridor waarbinnen de vliegtuigen behoren te blijven. Toch is er sprake van een mogelijke weigering van een vergunning om deze te bouwen vanwege neerstortingsgevaar van vliegtuigen.

Als dit mocht gebeuren zijn voor de inwoners de rapen echt gaar. Hoe is uit te leggen dat de 10.000 inwoners van onze dorpen dagelijks mogen leven onder een gevaar waar 2000 mensen die zich een paar uur in een bioscoop bevinden niet aan mogen worden blootgesteld?

Bedrijven uit de dorpskern

De in de dorpskern gevestigde bedrijven worden door ruimtegebrek en de verkeerssituatie belemmerd in hun verdere ontwikkeling. Daarnaast zorgen auto's van personeel en de vrachtwagens die goederen aan- en afvoeren voor parkeerproblemen en verkeersoverlast. Tenslotte staan ze de gewenste loopverbinding tussen de twee winkelgebieden, aan de kop van de Dennenlaan en de Kom, in de weg. De reden waarom het in Zwanenburg niet lukt om, net als in andere dorpen, bedrijven uit de dorpskern te laten vertrekken is opnieuw gelegen in "Schiphol". Bedrijfsverplaatsingen worden doorgaans mede gefinancierd vanuit de opbrengst van het terrein en de gebouwen die men achterlaat. Grond en gebouwen brengen nu te weinig op. Woningen mogen er niet worden gebouwd. Voor andere bedrijven, als het al wordt toegestaan zich daar te vestigen, zijn de locaties even onaantrekkelijk. Ook schieten we daar niets mee op. Er is financiële ondersteuning nodig om dit probleem op te lossen. Omdat wettelijke beperkingen de werkelijke oorzaak zijn voor het ontstaan en het voortduren van dit probleem behoort de landelijke overheid het ook op te lossen. De Gemeente heeft daarvoor niet de middelen.

Eerlijke kansen voor de winkeliers

Uit een recent detailhandelonderzoek van de Gemeente Haarlemmermeer is gebleken dat wat winkeliers in Zwanenburg al jaren zeggen juist is. De winkelstand in het dorp verschaalt en gaat kwalitatief achteruit. Verdere kwalitatieve achteruitgang zal koopkrachtafvloeiing naar plaatsen in de omgeving tot gevolg hebben. Dit zichzelf versterkende proces zal er op een termijn van 10 tot 20 jaar toe leiden dat alleen de supermarkten in de goedkope prijsklasse, de cash en carry's en een handvol in de marge opererende volhouders over blijven. De de in de jaren zestig door de commissie Kosten voorspelde "bloedarmoede" zal dan zijn voltooid.

Uit de detailhandelsvisie van de Gemeente blijkt dat de opbrengst per m² van onze winkels zich aan de rand beweegt van de ondergrens die gehaald moet worden om rendabel te zijn. Er is geen ruimte meer om koopkrachtafvloeiing op te vangen.

In het dorp bevinden zich drie kleine supermarkten. Het onderzoek zegt dat 2 middelgrote supermarkten met een ruimer assortiment verdere koopkrachtafvloeiing kan tegengaan. In plaats daarvan komt er een 4^e kleine supermarkt in het onderste prijssegment bij (Lidl). De Gemeente zegt noch de financiële middelen noch de wettelijke mogelijkheden te hebben om deze voor Zwanenburg slechte ontwikkelingen te keren. De Lidl vestiging kan niet worden tegengegaan omdat deze niet in strijd is met het bestemmingsplan. De impasse van de overgang van twee kleine supermarkten naar een grotere kan de Gemeente niet doorbreken omdat het niet haar taak is in te grijpen in zaken van de ondernemers. Ondertussen glijden Zwanenburg en Halfweg verder weg.

Het verband met het Schipholbeleid of met vliegtuighinder, waar het in deze evaluatie om gaat, is niet direct te leggen. Wel is het zo dat de verschraling van het winkelaanbod niet aan de orde geweest zou zijn als het dorp zich normaal had kunnen ontwikkelen. In dorpen die dat wel hebben gekund, zoals bijvoorbeeld Nieuw Vennep, staat het winkelbestand er heel anders voor.

Ook is het zo dat de verschraling van het winkelbestand een verder aantasting is van het leefmilieu, die boven op de directe en indirecte gevolgen van het Schipholbeleid komt. Het versterkt het gevoel van de inwoners dat het dorp is afgeschreven.

Wij zouden graag zien dat de Gemeenten Haarlemmermeer en Haarlemmerliede wettelijk en financieel in staat worden gesteld om in onze zwaar door vliegtuigen gehinderde woonkern meer regulerend op te treden niet alleen voor het behoud van voorzieningen maar ook voor het behoud van een winkelbestand dat past bij de behoeften van de inwoners. Zodat onze winkeliers in de concurrentie met de grootwinkelbedrijven en de winkelcentra in omliggende plaatsen een eerlijke kans hebben.

2.4 eerlijke voorlichting,

door:

- 2.4.1 informatie te verstrekken over geluidshinder die wél aansluit bij de hinderbeleving van omwonenden,
- 2.4.2 de werkelijke geluidshinder door een onafhankelijke instantie per gebied met een eigen hinderkarakteristiek te laten meten. Er moet worden gemeten met voldoende verplaatsbare meetpunten om bij veranderende vliegroutes en baangebruik een representatief beeld te kunnen geven van de hinder aan de westzijde, de oostzijde en in het centrum van onze dorpen,
- 2.4.3 onze inwoners op een voor leken te begrijpen manier uit te leggen wanneer en waarom de hinder verandert en verdeeld wordt over de regio zoals die verdeeld wordt,
- 2.4.4 een onafhankelijke partij via Internet en de lokale kranten regelmatig en op een door leken te begrijpen manier te laten rapporteren over de hinder. De rapportage dient geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheidsrisico's te omvatten. Behalve prognoses van te verwachten hinder, de meetresultaten van de werkelijke hinder en de toetsing aan normen moeten onze inwoners daarin de door incidenten gelopen veiligheidsrisico's, de geconstateerde overtredingen en de genomen sanctiemaatregelen kunnen zien,
- 2.4.5 het overleg tussen landelijk overheid, vertegenwoordigers van omwonenden en de luchtvaartsector en de discussie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland in volledige openbaarheid te laten plaatsvinden en van dit overleg verslag te doen in door leken te begrijpen bewoordingen,
- 2.4.6 door onze inwoners nog dit jaar te komen voorlichten over de te verwachten toename van de hinder bij groei van het aantal vluchtbewegingen. Door onze inwoners wordt niet geloofd dat groei van ca. 400.000 vliegbewegingen naar het maximum binnen de huidige milieugrenzen mogelijk is zonder ernstige toename van de hinder. Onze inwoners geloven dat als in de toekomst een groei tot 800.000 of zelfs 1.000.000 vliegbewegingen, waarvan sprake is, mogelijk wordt gemaakt de overheid opnieuw een belofte zal breken. De belofte dat de groei van Schiphol niet zal leiden tot overschrijding van het hinderniveau van 1990.

Metten van hinder in plaats van decibellen

De informatie die onze inwoners krijgen over de geluidshinder schiet op veel punten te kort. Ze wordt niet geloofd en dat is logisch omdat wat men waarneemt niet overeenkomt met wat er over de hinder wordt gezegd.

Een van de redenen is dat meetresultaten worden weergegeven in eenheden die technische kennis vereisen om ze te begrijpen. Kosteneenheden en Lden zeggen een inwoner niets. Wat hem iets zegt zijn het aantal vliegtuigen dat tijdens de uren van dag en nacht over zijn hoofd vlogen en hoeveel lawaai die maakten. Dus "extreem, veel, gemiddeld, weinig" dat is wat hij ervaart.

De kern is dat informatie over de werkelijke hinder moet aansluiten bij de beleving. Als Schiphol zegt dat de vliegtuigen stiller zijn geworden en het voordeel daarvan wordt in de beleving van de omwonenden ver overschaduwed door de toename van het aantal vliegtuigen dan praat de een over decibellen en de ander over hinder.

Als Schiphol roept dat de geluidshinder over het hele jaar is afgenomen maar de omwonende ervaart in de vakantiemaanden de ergste piek sinds jaren dan gaat het over twee verschillende zaken. Als Schiphol het heeft over de geluidshinder in het gehele gebied rond Schiphol dan zegt dat de inwoner van de wijk waar het vliegverkeer wel degelijk is toegenomen helemaal niets.

Als de overheid serieus meent dat de omwonenden moeten worden voorgelicht over de geluidshinder dan moet zij er ook voor zorgen dat de omwonenden deze informatie kunnen verifiëren. Dan behoren het de ervaringen van omwonenden te zijn die worden gemeten en waarin milieugrenzen voor de groei van het vliegverkeer worden uitgedrukt.

Wij hopen dat deze uitleg de Minister bereikt die zegt: "de beleving is kennelijk anders (ze bedoelt erger) dan de werkelijke hinder". Wij hopen dat in Den Haag "dit kwartje nu eindelijk eens valt". De geïrriteerdheid over hinder kan niet effectiever worden aangejaagd dan door deze te bagatelliseren.

Zonder vertrouwen in de boodschapper geen geloof in de boodschap

Meetresultaten op basis van metingen van Schiphol worden niet geloofd en dat is niet de schuld van de omwonenden. Ook als dit gebrek aan vertrouwen niet zou bestaan is het vreemd dat een bedrijf zelf de gegevens levert voor de controle of het aan de milieuregels voldoet.

Het adagium moet zijn: "geloofwaardig meten of helemaal niet meten". Ongeloofwaardige metingen bevestigen de gedachte van inwoners dat Schiphol en Overheid er op uit zijn om de hinder minder erg voor te stellen dan die in werkelijkheid is.

Het meten van de werkelijke hinder en het toetsen aan de normen behoren door een onafhankelijke instantie te gebeuren.

Herkenbare meetresultaten

Inwoners zijn niet in staat beweringen van Schiphol over vermindering van geluidshinder te controleren. Een berekende hinder over het gehele gebied van woonkernen en open gebied rond schiphol kan niemand uit ervaring herkennen.

Bij de beleving van hinder speelt het "patroon" van de hinder een belangrijke rol. Het aantal overvliegende vliegtuigen, de sterkte van het lawaai, de tussenpozen, landen of starten, het langer of korter voortduren van piekhinder, de uren van de dag of de nacht, dit alles bepaalt het patroon en daarmee de beleving van de hinder. Deze patronen zijn voor (delen van) woonkernen zeer verschillend. Herkenbare informatie is dus alleen mogelijk als per gebied met een eigen hinderpatroon wordt gemeten en geïnformeerd.

Bovendien veranderen de hinderpatronen o.a. door het wijzigen van vliegroutes en aanpassingen in het baangebruik. Dit maakt het noodzakelijk dat de plaatsen waar gemeten wordt aangepast kunnen worden. Dus mobiele meetpunten.

Er moet met voldoende (voor onze dorpen 4 of 5) verplaatsbare meetpunten worden gemeten om een representatief beeld te kunnen geven van de het oosten, het centrum en het oosten van onze woonkern zo verschillende hinder.

Begrijpbare informatie over veranderingen, spreiding en concentratie

Onze inwoners begrijpen de redenen niet waarom de hinder verandert, verplaatst en wat de argumentatie is achter spreiding versus concentratie. Dat kan ook niet want er wordt geen moeite gedaan om die redenen voor leken inzichtelijk te maken.

Daardoor kan men ook niet weten of er met hun belangen naar vermogen rekening is gehouden. De vliegtuighinder heeft een geweldige impact op het leven in onze dorpen. Onze inwoners hebben er recht op te weten waarom de hinder is zoals die is en niet anders.

De inwoners moeten via Internet en de lokale kranten op de hoogte gehouden worden van veranderingen die tot gevolg hebben dat het hinderpatroon voor (een deel) van een woonkern wijzigt. Ook moet uitgelegd worden hoe de hinder over (delen) van woonkernen wordt verdeeld en wat de redenen daarachter zijn.

Informatievoorziening door een onafhankelijke partij

Door betere informatie wordt het vliegtuiglawaai niet minder. Het ontbreken van informatie of informatie die voor onwaar wordt gehouden speelt wel een belangrijke rol bij het ondergaan van de hinder. De inwoner die denkt dat hij onwetend wordt gehouden, beduveld wordt of meent dat niet echt bekend is hoeveel hinder hij of zij wel ervaart zal meer geïrriteerd zijn, de hinder minder goed verdragen. Het omgekeerde is dus ook waar. De inwoner die de informatie over de werkelijke hinder vertrouwt en herkent als zijn eigen ervaring, die ziet dat het ergens anders nog erger is, die weet dat er zorgvuldig geregistreerd is en het niet anders heeft gekund, kan er beter mee leven.

Het rapporteren over geluidshinder, luchtverontreiniging en veiligheid moet worden opgedragen aan een onafhankelijke partij. De rapportages moeten te vinden zijn op Internet en samenvattingen daarvan moeten in de lokale kranten verschijnen.

Behalve prognoses van te verwachten hinder, meetresultaten van de werkelijke hinder en de uitkomst van de toetsing aan normen moeten onze inwoners daarin de geconstateerde overtredingen en de genomen sanctiemaatregelen kunnen zien. De frequentie van de rapportages moet worden afgestemd op de beweeglijkheid in het hinderpatroon (niet vaker dan zinvol maar vaak genoeg om significante tussentijdse veranderingen zichtbaar te maken).

De spreiding van de geluidshinder moet worden weergegeven in voor leken toegankelijke grafische voorstellingen waarin het aantal overvliegende startende en landende vliegtuigen en de daarvan gemeten geluidshinder in kleuren en cijfers zichtbaar worden gemaakt in 3 niveaus van detaillering: het gehele gehinderde gebied, het gebied van de woonkernen rond Schiphol en de delen van woonkernen met een verschillend hinderpatroon (voor onze dorpen: west, oost en centrum).

Openbaarheid voorkomt wantrouwen

Geen of gebrekkige openbaarheid van overleg is dodelijk voor het vertrouwen van omwonenden in de uitkomsten van overleg. Dat geldt voor het overleg binnen de CROS, het overleg tussen het Ministerie en de Commissie van Deskundigen en voor overleg in studietoelichting over de toekomst van de luchtvaart in ons land. De onrust die veroorzaakt kan worden doordat onze inwoners op de hoogte raken van discussies over ontwikkelingen die zij niet wensen is niet schadelijker dan de onrust die nu bestaat over over wat hen te wachten staat. Bovendien past openbaarheid bij onze tijd en bij mondige burgers.

De mate van openbaarheid en de eisen die daaraan gesteld worden moeten in de wet verankerd blijven en voor zover dat nog niet het geval is verankerd worden. Naar onze mening dienen alle genoemde overlegbijeenoemingen publiek te zijn, moeten de overlegverslagen o.a. via Internet door iedere omwonende ingezien kunnen worden, moeten deze verslagen zo geschreven te zijn dat leken deze kunnen begrijpen en moeten samenvattingen daarvan verschijnen in de lokale kranten.

Ook al zullen omwonenden van deze mogelijkheden beperkt gebruik maken dan nog zal deze openbaarheid het vertrouwen in de Overheid en andere betrokken partijen vergroten.

Het zwaard van Damocles

De groei van Schiphol wordt, zo werd gedacht, door de huidige regels beperkt tot ca. 600.000 vliegbewegingen. Dat zou betekenen dat het huidige aantal van ca. 400.000 nog met ca 50% kan groeien. Inmiddels heeft Schiphol echter laten weten dat voor deze groei de handhavingpunten moeten verdwijnen. Een horror scenario waarin het recht op bescherming van omwonenden van tafel wordt geveegd.

Inmiddels circuleren echter al scenario's van 800.000 tot 1.000.000 vliegbewegingen. Het verhaal dat een dergelijke groei mogelijk zou zijn zonder toename van hinder is absoluut ongeloofwaardig.

Onze inwoners denken dat de Schiphol lobby al weer druk bezig is de politiek rijp te maken voor de volgende verruiming van de milieuregels. Een sinds jaren beproefde en succesvolle salamitactiek maar dan met hele dikke plakken. Nieuwe ministers en kamerleden horen dezelfde verhalen van de lobby uit het verleden voor het eerst. Zij hebben echter één voordeel ten opzichte van de collega's in het verleden: zij weten van "het rekenfoutje!". Behalve bij degenen die bereid zijn voor economische belangen alles en iedereen op te offeren verwachten we een gezonde en door het verleden gerechtvaardigde achterdocht.

We vragen de Overheid aan onze inwoners te komen uitleggen hoe het mogelijk is dat het aantal vliegbewegingen tot 2,5 maal groeit zonder dat Zwanenburg en Halfweg volstrekt onleefbaar worden. Daarbij tekenen we aan dat deskundigen aangeven dat op afzienbare termijn niet verwacht mag worden dat de vliegtuigen boven onze hoofden veel stiller worden.

Om te voorkomen dat wij straks overvallen worden door voorgenomen besluiten waartegen verzet geen zin meer heeft vragen wij om deze uitleg nog dit jaar te komen geven.

2.5 eerlijke verdeling van hinder,

door:

- 2.5.1 een maatstaf te ontwikkelen waarmee de invloed van vliegtuighinder op het woon- en leefklimaat van mensen die met verschillende niveaus van hinder worden belast met elkaar kan worden vergeleken en die kan dienen als uitgangspunt voor de eerlijke verdeling van hinder over de banen,
- 2.5.3 de toewijzing van vluchten en de verdeling van starten en landen over banen, voor zover mogelijk, zo te regelen dat onze (meest gehinderde) woonkern maximaal wordt ontlast.

Eerlijk delen, maar hoe?

Dat het moeilijk is om dat in te vullen mag geen reden zijn om na te laten de lasten van het vliegverkeer eerlijk te delen. Nederland is een land dat het eerlijk delen van lasten terecht hoog in het vaandel heeft. Dus moet dat ook met vliegtuighinder.

Voor een deel van de vluchten zijn de weersomstandigheden niet bepalend voor de beslissing van welke baan een vliegtuig gebruik moet maken om te starten of te landen. Voor dit deel van de vluchten geldt dat die eerlijk behoort te worden verdeeld over de omgeving.

Wanneer voor vluchten of de verdeling tussen starten en landen omwonenden achter een baan wordt ontzien, betekent dit automatisch dat andere omwonenden zwaarder worden belast.

Maar wat is eerlijk? Hoe verhoudt zich het belang van meer mensen die verder van Schiphol wonen tot het belang van minder mensen die er dichtbij wonen en twee maal zo zwaar worden belast? Hoe verhoudt zich het belang van mensen die meer vliegtuigen met minder herrie horen passeren tot dat van mensen met minder vliegtuigen maar meer herrie?

Nu komen woonkernen en zelfs delen van woonkernen tegenover elkaar te staan wanneer er veranderingen worden voorgesteld in baangebruik of vliegroutes. Men verwijt elkaar "NIMBY" denken. Dat hoort niet zo te zijn en dat hoeft niet zo te zijn.

De overheid hoort ervoor te zorgen dat er door wetgeving een democratisch genomen besluit komt volgens welke maatstaf de hinder van Schiphol eerlijk over de omgeving wordt verdeeld.

Wat minder kan moet ook minder

Zolang deze maatstaf er niet is dient onze meest belaste woonkern maximaal te worden ontzien. Landende vliegtuigen geven op de Polderbaan aanzienlijk minder last dan startende. Op de Zwanenburgbaan is het andersom. Vóór de aanleg werd beloofd dat op de Polderbaan voornamelijk zou worden geland. Ook deze belofte werd met het grootste gemak gebroken. Het is niet meer dan fair dat starten en landen voor zover mogelijk zo worden verdeeld dat onze meest gehinderde woonkern maximaal wordt ontlast.

De toewijzing van een baan, voor zover niet door weersomstandigheden bepaald, vindt op voor ons onduidelijke gronden plaats.

Zwanenburg en Halfweg worden met 2 banen meer belast dan welke andere woonkern ook. Dan is het ook eerlijk dat voor vluchten die niet noodzakelijkerwijs over onze dorpen hoeven plaats te vinden andere banen worden gekozen.

Wij hebben er alleen vertrouwen in dat het principe van "eerlijk delen van hinder" zal worden toegepast wanneer de Overheid dit in wetgeving vastlegt. Dit is ook wenselijk om conflicten over dit onderwerp tussen woonkernen en wijken te vermijden.

2.6 effectieve handhaving,

door:

- 2.6.1 de norm voor vluchten die afwijken van de voorgeschreven routes (maximaal 3%) te laten gelden per maand en per baan i.p.v. voor alle banen tezamen voor het gehele jaar,
- 2.6.2 over het aantal afwijkende vluchten en opgelegde sancties per baan en per maand te laten rapporteren i.p.v. voor alle banen een maal per jaar,
- 2.6.3 sancties voor het niet nakomen van regels door Schiphol en vliegmaatschappijen voldoende hoog te maken om voor de handhaving van regels effectief te zijn.

Cowboys in de lucht

Ter bescherming van inwoners zijn er regels waaraan vliegers en verkeersleiding zich dienen te houden. Openbare en effectieve handhaving van die regels is van belang voor acceptatie van hinder. Veel bewoners van Zwanenburg en Halfweg zijn inmiddels ervaringsdeskundigen over wat wel en wat niet mag en constateren dan ook regelmatig dat regels overtreden worden. Over het opleggen van sancties om handhaving van de regels af te dwingen horen we echter alleen eens per jaar iets. Ook hier is een lik op stuk beleid nodig.

Het is de luchtverkeersleiding toegestaan om 3% van de vluchten te laten afwijken van de voorgeschreven routes. Dit percentage geldt thans voor alle banen gezamenlijk. Dat scheidt onduidelijkheid over wat nu wel en niet mag, daarom pleiten wij er voor dit percentage per baan toe te passen.

Geen vrijbrief voor overschrijding

Burgers hebben ondervonden dat boeten voor snelheidsovertredingen de laatste jaren fors zijn verhoogd. De overheid weet immers dat er een relatie is tussen de hoogte van boetes en de kans dat burgers zich daaraan houden.

Sancties voor de luchthaven die grenzen overschrijdt en voor luchtvaartmaatschappijen die zich niet aan de regels houden zijn alleen effectief als de pijn ervan groter is dan van de moeite die men moet doen om binnen de regels te blijven.

Sancties moeten zo ingrijpend zijn dat zij voor de handhaving effectief zijn.

2.7 echte invloed binnen kaders,

door

- 2.7.1 de omvorming van de overlegcommissie CROS tot een beslissingsbevoegd orgaan waarin vertegenwoordigers van de luchtvaartsector én de omwonenden binnen wettelijke kaders gezamenlijk besluiten kunnen nemen over vliegroutes, verdeling van verkeer over banen, spreiding en concentratie van hinder in de tijd en over (delen van) woonkernen en nachtre regimes,
- 2.7.2 bij de getalsmatige vertegenwoordiging van omwonenden in dit orgaan rekening te houden met twee grootheden: het aantal gehinderden én de mate van hinder. Onze dorpen dienen, als meer gehinderde woonkern dan welke andere ook, rechtstreeks vertegenwoordigd te zijn.

Van overlegend naar beslissend orgaan

De meeste van onze inwoners weten dat de CROS bestaat, een klein deel daarvan weet wat naast de klachtenlijn haar taak is, een nog kleiner deel weet hoe de CROS is samengesteld maar bijna niemand weet wat daar besproken wordt. Dat de Overheid de adviezen van de CROS meestal opvolgt en waar die over gaan is niet bekend. De heer Van Ojik is bij iedere inwoner bekend als de gedreven en deskundige voorvechter voor onze belangen met betrekking tot Schiphol maar niet als vertegenwoordiger in de CROS.

Sinds kort staan de verslagen van het overleg op Internet. Ook anderszins streeft men sinds kort naar meer openheid. Het is echter te weinig maar vooral te laat. Inwoners weten niets van de CROS en willen er niets van weten. Zij lezen lokale kranten voor nieuws over de omgeving maar gaan niet het net op om te kijken wat er nu weer in de CROS besproken is.

Als de CROS door de overheid bedoeld was om omwonenden het gevoel te geven in het overleg met Schiphol een rol te spelen dan is dit voor Zwanenburg en Halfweg in ieder geval mislukt.

Veel inwoners zien de klachtenlijn als een truc van de Overheid om omwonenden het idee te geven dat ze invloed kunnen uitoefenen of bellen niet omdat ze er geen enkel effect van verwachten. Slechts een paar procent van de mensen die zich gehinderd voelen klagen ook echt, daarvan een klein deel heel frequent. De aantallen klachten zijn dan ook niet representatief voor de hinderbeleving. Voor onze dorpen is de betekenis van de klachtenlijn die van "boksbal", een afreageermogelijkheid, voor een zeer bescheiden deel van de gehinderden. De vraag is gerechtvaardigd of dit nut opweegt tegen de kosten.

Voor een deel komt de onverschilligheid over de CROS voort uit het in de jaren opgebouwde wantrouwen tegen alles wat met Schiphol te maken heeft. Misschien had het idee achter de CROS destijds ook beter "verkocht" moeten worden. Ook het jargon van de complexe problematiek schrikt af. Maar de belangrijkste reden voor de desinteresse komt voort uit het gevoel dat het allemaal niets uithaalt.

De CROS adviseert maar heeft niets te vertellen, kan zelf niets beslissen. Bij de besluitvorming rond banengebruik en vliegroutes zijn zoveel partijen betrokken en de procedures zijn voor leken zo ondoorgrondelijk dat omwonenden niet weten wie ze moeten hekelen of prijzen. Dit is de belangrijkste reden voor het feit dat inwoners alle betrokkenen bij het overleg wel op een hoop vegen maar er geen hoop aan ontlenen.

Onze inwoners hebben nu het gevoel dat de zaken die hun leefbaarheid beïnvloeden volstrekt buiten hen om geregeld worden terwijl het zo kan zijn dat zij echte invloed kunnen uitoefenen. Dat die invloed gedeeld moet worden met de luchtvaartsector en andere omwonenden begrijpt men best. Dat voor zaken die onze nationale luchthaven betreffen wetelijke kaders nodig zijn zal ook iedereen begrijpen. Wij geloven echter dat omwonenden hun belangen pas echt behartigd voelen als de door hen zelf gekozen vertegenwoordigers daarover ook echt kunnen meebeslissen.

Wij pleiten daarom voor de vervanging van het adviesorgaan CROSS door een beslissingsbevoegd orgaan waarin met een gelijk aantal stemmen voor vertegenwoordigers van de Luchthaven en de omwonenden binnen wettelijke kaders beslissingen genomen kunnen worden over vliegroutes, verdeling van verkeer over banen, spreiding en concentratie van hinder over (delen van) woonkernen en nachtreghimes. Een vertegenwoordiger van de Overheid kan bij het staken van stemmen een beslissende stem uitbrengen.

Door het vaststellen van een kader waarbinnen beslissingen genomen kunnen worden, wordt ook onze inwoners duidelijk wat de marges zijn waarbinnen de hinder gereguleerd kan worden in samenwerking met de sector. Voor het overige moet men bij de politiek zijn.

Omwonenden dient echte invloed te worden gegeven door hen de vertegenwoordigers te laten kiezen zoals bij de waterschappen. Deze vertegenwoordigers dienen een opleiding te krijgen die hen in staat stelt de belangen van omwonenden effectief te beschermen en moeten deskundigen kunnen inschakelen voor onderzoek en advies.

De wijze waarop de omwonenden in zo'n orgaan vertegenwoordigd moeten zijn vraagt om nadere uitwerking. Daarbij is van o.m. van belang dat woonkernen met een duidelijk eigen hinderkarakteristiek en woonkernen die tot twee gemeenten behoren zoals de onze rechtstreeks vertegenwoordigd kunnen zijn.

Vertegenwoordiging naar mate van hinder

Of nu wordt overlegd of beslist, het doel blijft de samenwerking tussen Schiphol en omwonenden in het tegengaan van vermijdbare hinder en het reguleren van niet vermijdbare hinder. Het aantal leden van de huidige CROS is 80, waarvan er 35 deelnemen aan het plenaire overleg. De woonkern Zwanenburg en Halfweg heeft formeel geen eigen vertegenwoordiger in dit overleg.

Dat de vertegenwoordiger van de inwoners van de Haarlemmermeer een vertrouwde en deskundige inwoner van Zwanenburg is, is uiteraard mooi meegenomen. Maar als hij er morgen mee stopt worden wij vertegenwoordigd door iemand die niets weet van de specifieke situatie waarin onze dorpen zich bevinden. Dat kan en mag gewoon niet.

Als onze dorpen, waar 42% van alle vliegtuigen over vliegen en die door hun ligging de ernstigste vorm van hinder ondervinden, in het overleg niet rechtstreeks en naar evenredigheid van hun aandeel in de hinder vertegenwoordigd zijn, mag het geen verbazing wekken dat de inwoners van zo'n overleg niets verwachten.

Er is daarnaast verbazing en ook irritatie over de (door hun getal) grote invloed binnen de CROS van de vertegenwoordigers van (veel) verder van Schiphol gelegen woongebieden die hinder ervaren van een geheel andere orde.

In het overleg of beslissingsbevoegde orgaan van de toekomst moeten twee criteria bepalend zijn voor de vertegenwoordiging van omwonenden: het aantal gehinderden én de mate van hinder. Zwanenburg en Halfweg, zwaarder belast met hinder dan welke woonkern ook, behoren daarin een zwaardere stem te hebben.