



Verbeterpotentieel leefbaarheid Zwanenburg Halfweg

Inventarisatie in het kader van het convenant leefbaarheid Alderstafel voor de middellange termijn

Samenvatting	1
1 Inleiding	4
2 Motivatie en prioriteiten van leefbaarheid verbeterende projecten	8
3 Leefbaarheid verbeterende projecten	10
4 Beleidsondersteuning duurzaam woningenbestand	17
5 Beleidsondersteuning welslagen Sugar City project	18
6 Infrastructurele maatregelen	19

Dorpsraad Zwanenburg-Halfweg juni 2008

Deze inventarisatie heeft de ambtelijke instemming van de gemeente Haarlemmermeer en de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude

Samenvatting

- 1 De ontwikkeling van de woonkern Zwanenburg Halfweg werd door de ruimtelijke beperkingen van Schiphol volledig geblokkeerd. Door de afname van het inwonertal is het winkelbestand verschaald, het voorzieningenniveau gedaald, zijn ruimtelijke problemen ontstaan en dekt het woningenbestand de behoefte niet meer. Het beeld dat de inwoners van Zwanenburg en Halfweg hebben van het eigen dorp is negatief. Het gebrek aan ontwikkelingperspectief en de achteruitgang van het voorzieningenniveau zijn daar debet aan. Overheid en Schiphol worden daarvoor verantwoordelijk gehouden.
- 2 De woonkern ligt in het verlengde van de Zwanenburgbaan, de Polderbaan loopt er langs. De woonkern behoort tot het blijvend ernstigst gehinderd gebied. Omdat hinder wordt ondervonden van een preferente én een niet preferente baan zal de woonkern een naar verhouding groot deel te dragen krijgen van de toename als gevolg van de verdere ontwikkeling van Schiphol. Alle verbeterpotentieel van de leefbaarheid heeft een relatie met de effecten van Schiphol.
- 3 De gemeente Haarlemmermeer heeft als uitgangspunt dat de besteding van de beschikbare middelen moet passen bij het inwonertal van de kernen in de gemeente. De luchtvaartsector, de provinciale en de landelijke overheid hebben op hun beurt de verantwoordelijkheid voor de nadelige effecten van de luchtvaart voor de ontwikkelingskansen van de dorpen nooit erkend. Het gevolg was dat de bouwstop leidde tot stilstand in ontwikkeling en achteruitgang van voorzieningen.
- 4 De voordelige economische effecten van Schiphol komen het land, de provincie en de gemeente Haarlemmermeer ten goede. Zwanenburg Halfweg ondervindt, meer dan welke andere woonkern ook, de nadelige effecten. Deze onbalans rechtvaardigt dat het rijk, de provincie en de gemeente iets van de voordelen benutten voor het compenseren van de nadelige effecten. Het convenant leefbaarheid, onderdeel van het Aldersadvies, beoogt voor het eerst in de geschiedenis de verantwoordelijkheid voor deze effecten te erkennen door de leefbaarheid te verbeteren. Het convenant moet de revitalisering van de woonkern haalbaar maken.
- 5 Compensatie voor vlieghinder ligt bij veel inwoners gevoelig. Men vreest het recht te verliezen zich te verzetten tegen een verdergaande inbreuk op de leef- en wooncondities door toename van de vlieghinder en de daarmee samenhangende vrees voor gezondheidsrisico's voor henzelf en hun kinderen. Het vermijden van een verband tussen beslissingen over de toekomst van Schiphol en het aanbieden van compensatie is een voorwaarde voor acceptatie door alle inwoners.
- 6 Eén van de voorwaarden voor financiering van het convenant is dat de projecten in nauw overleg met de bevolking worden gekozen. Deze inventarisatie van het verbeterpotentieel van de leefbaarheid door de dorpsraad Zwanenburg-Halfweg is bedoeld als basis voor de keuze van projecten. In dit stuk wordt onderscheid gemaakt tussen leefbaarheid verbeterende projecten, beleidsmatige ondersteuning en infrastructurele maatregelen.

7 De uitkomsten van een leefbaarheidonderzoek onder de inwoners en ontwikkelingen die zich nadien hebben voorgedaan leiden tot de volgende prioriteitstelling voor de meest wenselijke leefbaarheid verbeterende projecten:

1. een dorpschart voor Zwanenburg
2. een dorpsgezicht verbeterende toegang tot het station Halfweg
3. zwemmen in eigen dorp
4. verbetering openbaar vervoer
5. voorzieningen en programma's voor de jeugd
6. overlast bezorgende bedrijven uit de woonkern
7. terugdringen van verkeersoverlast en verbeteren van de bereikbaarheid
8. completeren en aanvullen parkaanleg
9. de Ringvaartboulevard
10. versterken gemeenschapszin.

De investeringen die gemeoid zijn met volledige realisatie van deze projecten schatten wij op 40 tot 50 miljoen euro inclusief de kapitalisatie van de jaarlijkse exploitatie- en projectkosten die naar verwachting niet uit gemeentelijk budget kunnen worden gefinancierd. Deze schatting behoeft uiteraard een nadere onderbouwing.

8 Investering in voorzieningen waarvan onvermijdbare exploitatietekorten, rekening houdend met inflatie, niet voor tenminste 20 jaar kunnen worden gegarandeerd raden wij af. Bepaalde maatregelen vragen niet om een eenmalige investering maar om een jaarlijks budget.

9 Wij bevelen de oprichting aan van een stichting Zwanenburg-Halfweg die onder controle van beide gemeenten fungeert als gesprekspartner voor de Stichting die het convenant uitvoert, als platform fungeert voor de intergemeentelijke samenwerking bij de verdere uitwerking van de projecten, als eigenaar/beheerder kan optreden van gestichte voorzieningen en die de middelen beheert die voor de jaarlijkse niet vermijdbare exploitatietekorten nodig zijn.

10 Strikte interpretatie van het beperkingbeleid door VROM maken een gezonde toekomst van de dorpen in feite onmogelijk. Wij vragen om zodanige toepassing van de regels dat deze woonkern een toekomst heeft. Is dat niet mogelijk onder het huidige LIB, dan vragen wij om aanpassing van het besluit.

11 Door de combinatie van het nieuwbouwverbod met de daling van het aantal bewoners per huis en de vergrijzing dekt het woningenbestand niet meer de behoefte. Er is een tekort aan starter- en ouderenwoningen ontstaan zowel in de huur- als in de koopsector. Er is een eenmalige afstemming nodig van het beschikbare woningenbestand op de behoefte bij een min of meer gelijkblijvend inwonertal. Daarvoor is de medewerking van de minister van VROM nodig.

12 Sugar City is de absoluut enige kans voor verdere economische ontwikkeling voor Halfweg en van belang voor de komst van het station. Het welslagen is in gevaar als VROM weigert een kantoorbestemming voor beide silo's en gebouwen toe te staan. Wij vragen de minister van VROM dit probleem op te lossen.

- 13 De leefbaarheid van de woonkern is met niets meer gediend dan met ingrepen in de wegen infrastructuur. Dwars door Halfweg loopt een drukke 4 baans autoweg, de N200, daarlangs de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. De nieuwe Westrandweg komt vlak langs Zwanenburg en Halfweg te lopen. Dan is er nog de overlast van het sluipverkeer door de dorpen. Beslissingen over de wegeninfrastructuur worden genomen op basis van overwegingen die met mobiliteit te maken hebben. In het geval van de woonkern Zwanenburg Halfweg dienen deze beslissingen genomen te worden in de context van de opeenstapeling van nadelige effecten voor de leefbaarheid van de verschillende bronnen: het vliegverkeer, de trein, twee drukke autowegen en aanzienlijk sluipverkeer.
- 14 Dagelijks veroorzaken 35.000 auto's waarvan 11,2% zwaar vrachtverkeer, verkeerslawaaï, uitstoot van uitlaatgassen en trillingen in Halfweg. Het oversteken van de N200 blijft, door auto's die door rood rijden, voor voetgangers w.o. veel schoolgaande kinderen een hachelijk avontuur. De extreem drukke autoweg belemmert de bereikbaarheid van Halfweg en Zwanenburg. De N200 moet worden omgelegd of ondertunnelt.
- 15 De verhoogde aanleg van de nieuwe Westrandweg wordt een volgende bron van geluidshinder en luchtverontreiniging, tast het polderlandschap aan en doet afbreuk aan het karakter van het park ten Zuiden van Zwanenburg. De inwoners van het oostelijke deel van de woonkern vrezen een onleefbare situatie en waardevermindering van huizen door de stapeling van toenemende vlieghinder en de overlast van de snelweg. De weg moet verdiept worden aangelegd, met een aquaduct onder de Ringvaart, zoals elders in de Haarlemmermeer.

1 Inleiding

1.1 Relatie tussen verbeterpotentieel leefbaarheid en “Schiphol”

Het convenant leefbaarheid stelt als voorwaarde voor de financiering van projecten dat er een aantoonbare relatie moet zijn tussen het project en de nadelige effecten van de aanwezigheid van Schiphol. Alle verbeterpotentieel van de leefbaarheid heeft een relatie met de nadelige effecten van Schiphol. Er zijn twee oorzaken voor deze effecten: de ruimtelijke beperkingen en de geluidsoverlast.

Effecten van ruimtelijke beperkingen

Zwanenburg (gemeente Haarlemmermeer) en Halfweg (gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude), vormen samen één woon- en leefgemeenschap. Zwanenburg Halfweg, gemakshalve zo genoemd, is de enige woonkern in de omgeving van Schiphol waarvoor de bouwbeperkingen een volledige en definitieve blokkade voor ontwikkeling hebben betekend. De woonkern, met destijds ca. 13000 inwoners, was net te klein om na een krimp door het bouwverbod naar ca. 10.000 inwoners, het winkelbestand, het woningenbestand en de voorzieningen op niveau te houden en ruimtelijke problemen te voorkomen.

De gemeente Haarlemmermeer heeft als uitgangspunt dat de besteding van de beschikbare middelen moet passen bij het inwonertal van de kernen in de gemeente. De luchtvaartsector, de provinciale en de landelijke overheid hebben op hun beurt de verantwoordelijkheid voor de nadelige effecten van de luchtvaart voor de ontwikkelingskansen van de dorpen nooit erkend. Zo kon het gebeuren dat de bouwstop leidde tot stilstand in ontwikkeling en achteruitgang van voorzieningen.

In plaats van met groei, die in de andere woonkernen van de Haarlemmermeer heeft gezorgd voor een bloeiende winkelstand en uitbreiding van voorzieningen, kreeg Zwanenburg Halfweg te maken met krimp en teruggang. In de loop der jaren verdwenen de school voor voortgezet onderwijs, het zwembad, het postkantoor en een aantal grotere bedrijven. Het bankfiliaal werd een bijkantoor, de markt twee kramen, de gemeentesecretarie een gemeentewinkel. De frequentie van het openbaar vervoer is verminderd. De samenstelling van het woningenbestand past niet meer bij de behoefte, er is een tekort aan jongeren- en ouderenwoningen. Een detailhandelsonderzoek wees uit dat het winkelbestand zich langs de absolute ondergrens van winstgevendheid beweegt. Bedrijven die door de overlast die ze veroorzaken in deze tijd niet meer passen in een dorpskern kunnen niet weg omdat de grond die ze verlaten, door het woningbouwverbod, te weinig opbrengt. Er zijn braakliggende terreinen en leegstaande gebouwen. De woningbouwcorporatie aarzelt om de huurhuizen te renoveren of te vervangen, door de regelmatig terugkerende geruchten over slopen en verhuisregelingen. Ook is zeer aannemelijk dat de waardeontwikkeling van bepaalde categorieën woningen is achtergebleven bij die van dezelfde categorie woningen in andere woonkernen.

Soms wordt aangevoerd dat enkele van deze effecten ook in andere dorpen te zien zijn geweest. Dat is op zich juist, maar in dit geval is sprake van een stapeling van effecten en is de oorzaak niet de veranderende functie van een dorp maar de nabijheid van Schiphol en het bouwverbod. De inwoners van Zwanenburg en Halfweg zien elders hoe hun woonkern er voor had kunnen staan zonder de

bouwbeperkingen. De dorpen zouden vitaler en welvarender zijn geweest met een breder aanbod aan gemeenschapsvoorzieningen en onderwijs. Voor de jeugd zouden er meer ontspanningsmogelijkheden zijn geweest.

Zonder krachtige nieuwe impulsen moet worden gevreesd dat de woonkern een steeds minder aantrekkelijke plek wordt om te wonen en te werken en is op den duur een verder afglijden onvermijdelijk. Alle in dit stuk genoemde doelen voor de verbetering van de leefbaarheid hebben een relatie met de Schiphol beperkingen. Het beeld dat de inwoners van Zwanenburg en Halfweg hebben van het eigen dorp is negatief. Het gebrek aan ontwikkelingperspectief en de achteruitgang van het voorzieningenniveau, als gevolg van de Schiphol beperkingen, zijn daar debet aan. Overheid en Schiphol worden daarvoor verantwoordelijk gehouden. Projecten ter verbetering van de leefbaarheid kunnen er voor zorgen dat deze negatieve gevoelens verminderen. Deze kunnen de inwoners weer redenen geven om trots te zijn op hun dorp.

Geluidsoverlast

De woonkern ligt in het verlengde van de Zwanenburgbaan, de Polderbaan loopt er langs. De woonkern Zwanenburg Halfweg behoort mét Aalsmeer tot het blijvend ernstigst gehinderd gebied. Omdat hinder wordt ondervonden van een preferente én een niet preferente baan zal de woonkern een naar verhouding groot deel te dragen krijgen van de toename als gevolg van de verdere ontwikkeling van Schiphol. De geluidsoverlast van vliegtuigen komt voor de bewoners bovenop de geluidsoverlast van de N200, de spoorweg tussen Amsterdam en Haarlem en binnenkort de nieuwe Westrandweg. Geluidsoverlast tast naast de veiligheidsrisico's en de vrees voor gezondheidseffecten de leefbaarheid van de woonkern in ernstige mate aan.

De financiering van projecten

Wij zien de volgende motieven voor de financiering van projecten:

- voor de luchtvaartsector: blokkeren van de ontwikkeling en het aantasten van de leefomgevingkwaliteit in onze dorpen
- voor het Rijk: de onbalans tussen de voordelen van Schiphol voor Nederland en de lasten voor de regio, onze dorpen in het bijzonder
- voor de Provincie: de onbalans tussen de voordelen van Schiphol voor Noord-Holland en de lasten voor kernen in de Haarlemmermeer
- voor de gemeente Haarlemmermeer: de onbalans tussen de voordelen van Schiphol voor de gemeente en de lasten voor Zwanenburg. De gemeente Haarlemmermeer heeft nooit eerder aangegeven aan deze onbalans de conclusie te verbinden dat daarmee bij de toedeling van gemeentemiddelen aan gehinderde kernen rekening behoort te worden gehouden. De medefinanciering van het convenant door de gemeente, zoals toegezegd in het convenant voor de korte termijn, en de co-financiering van projecten bieden hiertoe de gelegenheid.

Het is evident dat de in dit stuk genoemde projectdoelen voor de verbetering van de leefbaarheid in mindere of meerdere mate passen binnen de reguliere gemeentelijke verantwoordelijkheden en begrotingen. In feite behoort de aanpak van alle problemen waarvoor oplossingen worden gevraagd, met uitzondering van de infrastructurele projecten, tot de verantwoordelijkheid van de gemeenten.

Beide gemeenten zijn bereid in redelijkheid en naar vermogen bij te dragen aan bepaalde projectdoelen, daarbij rekening houdend met de noodzakelijke balans in de toedeling van middelen aan de kernen binnen de gemeente. Voor beide gemeenten geldt ook dat het budget ontoereikend is om het verbeterpotentieel, zoals in dit stuk aangegeven, te benutten. De genoemde projectdoelen kunnen zonder (mede) financiering door convenantpartijen dan ook niet worden bereikt. Het convenant moet de revitalisering van de woonkern haalbaar maken.

1.2 Het verbeterpotentieel vanuit bewonersperspectief

Dit stuk beoogt het totale verbeterpotentieel voor de leefbaarheid van de dorpen Zwanenburg en Halfweg vanuit bewonersperspectief in beeld te brengen, inclusief de voorstellen die eerder werden ingediend voor een eerste tranche aan projecten. De dorpsraad beveelt dit verbeterpotentieel aan als basis voor de keuze van projecten voor de verbetering van de leefbaarheid. Hierbij maken wij o.a. gebruik van de uitkomsten van het eigen leefbaarheidonderzoek in 2006, het door de gemeente Haarlemmermeer uitgebrachte "ontwikkelingskader voor Zwanenburg", de visie van de gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude op het project "Sugar City" en de Probleemanalyse omgevingskwaliteit Zwanenburg-Halfweg uitgebracht door de werkgroep convenant leefbaarheid in het kader van het "Alderstafel" overleg. Dat wij als dorpsraad onze mening laten horen past in de voorwaarden die het convenant leefbaarheid stelt aan de financiering van projecten. Eén daarvan is dat projecten in overleg met dorps- en wijkraden worden gekozen.

Door zoveel jaren belemmering in ontwikkeling, als gevolg van de bouwbeperkingen, is verbeterpotentieel ruim voorhanden. Wanneer ook de infrastructurele projecten daartoe worden gerekend belopen de investeringen die gemoeid zijn met het benutten van het totale potentieel honderden miljoenen euro's. Het overkluizen van de N200 om van Halfweg een veilig dorp te maken wordt geraamd op ca. 200 miljoen. Het verdiept aanleggen van de Westrandweg om stapeling van de geluidsoverlast van vliegverkeer en wegverkeer in Zwanenburg Oost te voorkomen wordt geraamd op ca. 100 miljoen. Wij schatten het bedrag dat met het overige verbeterpotentieel gemoeid is, op 40 tot 50 miljoen euro, inclusief de kapitalisatie van jaarlijkse exploitatie en projectkosten en het aandeel van de gemeenten, alsook een (bescheiden) aandeel van private investeerders. Investerings van woningcorporaties in het eigen woningenbestand zijn daarin niet begrepen.

In dit stuk maken we onderscheid tussen:

1. *leefbaarheid verbeterende projecten*: projecten die het leefklimaat en de omgevingskwaliteit verbeteren en zonder financiering vanuit het convenant niet gerealiseerd kunnen worden,
2. *beleidsmatige ondersteuning duurzaam woningenbestand*: evenwicht tussen behoefte en beschikbaarheid,
3. *beleidsmatige ondersteuning Sugar City*: enige kans op economische ontwikkeling,
4. *infrastructurele maatregelen*: N200, Westrandweg, halve ring.

1.3 Duurzame verbetering van de leefbaarheid

Het is ons bekend dat niet alle financiers van het convenant bereid zijn om bij te dragen aan fondsvorming. Wij benadrukken echter dat het geen enkele zin heeft om te investeren in de stichting van voorzieningen, als niet tegelijkertijd wordt geregeld dat onvermijdbare exploitatietekorten, die niet gedekt kunnen worden vanuit de reguliere gemeentelijke budgetten, kunnen worden gedragen. Wij bepleiten een realistische inschatting van deze kosten en een waarborg dat deze voor een periode van tenminste 20 jaar kunnen worden gedragen.

Bepaalde verbeteringen vragen niet om een eenmalige investering maar om een jaarlijks budget.

Een duurzame verbetering van de leefbaarheid van Zwanenburg Halfweg is alleen mogelijk als er behalve een eenmalige financiële injectie ook een jaarlijks budget beschikbaar komt voor onvermijdbare exploitatiekosten en meerjarige projecten.

1.4 Stichting Zwanenburg-Halfweg

Wij bevelen de oprichting aan van een stichting Zwanenburg-Halfweg die onder controle van de gemeenten Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude fungeert als gesprekspartner voor de stichting die het convenant uitvoert, als platform fungeert voor de intergemeentelijke samenwerking bij de verdere uitwerking van de projecten, als eigenaar/beheerder kan optreden van gestichte voorzieningen en die de middelen beheert die voor de onvermijdbare exploitatietekorten en meerjarige projecten nodig zijn.

Een belangrijke taak voor de stichting is ook het betrekken van de inwoners, w.o. de schooljeugd, bij de verbetering van de leefbaarheid. Dat kan door hen te vragen mee te denken over naamgeving en vormgeving van voorzieningen, door commissies in te stellen voor de uitwerking van de verschillende projecten, door het organiseren van informatiebijeenkomsten en prijsvragen, enz. Ook moet de Stichting maximaal transparant opereren en niet alleen naar de gemeentebesturen maar ook naar de inwoners jaarlijks verantwoording afleggen over het werk dat is verzet.

Het moge duidelijk zijn dat deze stichting enige ambtelijke ondersteuning nodig heeft van de beide gemeentelijke organisaties.

2 Motivatie en prioriteiten van leefbaarheid verbeterende projecten

2.1 Motivatie van de gekozen projecten

De volgende overwegingen hebben tot de voorkeur geleid voor de voorgestelde projectdoelen en het stellen van prioriteiten:

- de bewoners hebben in een leefbaarheidonderzoek voorkeuren uitgesproken
- maatregelen die het “gezicht” van de dorpen veranderen zullen de inwoners het meest bewust maken van het compenserende effect
- van algemene, op de gehele dorpsgemeenschap gerichte voorzieningen zal door een groter deel van de inwoners worden geprofiteerd dan van specifieke voorzieningen
- door de voorgestelde projecten wordt een reeks van problemen aangepakt
- van de maatregelen moeten de inwoners van beide dorpen profiteren
- de dorpen missen vooral een openbare ruimte die geschikt is voor bewoners om elkaar te ontmoeten, om gezamenlijk te vieren en te ontspannen.

2.2 Prioriteiten

De potentiële mogelijkheden tot verbetering van de leefbaarheid hebben uiteraard niet allen dezelfde prioriteit. Projecten zullen straks worden gekozen op basis van meerdere criteria waarvan de wensen van de bewoners hopelijk een belangrijke is. Wij menen op basis van een eigen leefbaarheidonderzoek en ons werk in de dorpen de prioriteiten van de inwoners van onze dorpen voldoende te kennen om daarover uitspraken te kunnen doen.

Het leefbaarheidonderzoek startte in 2005 en werd in 2006 afgerond. Op de enquête die daarvan deel uitmaakte reageerden 34,4% van het aantal huishoudens. Gegeven het feit dat 57 vragen moesten worden beantwoord een hoge response. In de enquête werd de inwoners o.a. gevraagd 3 keuzen te maken uit 7 opties voor compensatie van vlieghinder. Dit leverde de volgende volgorde in prioriteitstelling op: 1) zwembad (71,8%), 2) verbetering openbaar vervoer (66%), 3) sporthal (48,6%), 4) voorzieningen jeugd (43,8%), 5) dorpsverfraaiing (16,6%) 6) bedrijven met overlast verplaatsen uit de dorpskern (5,6%) en 7) iets anders (5,6%). De percentages betreffen het deel van de respondenten dat dit onderwerp als een van de 3 voorkeuren aangaf.

Onderwerpen als een dorpsplein met multifunctioneel dorpshuis, overkluizing van de N200, verdiepte aanleg Westrandweg en optimalisering van het woningenbestand werden toen niet als optie voorgelegd. Door de vele klachten over de gevaarlijke verkeerssituatie op het kruispunt van de N200 heeft het onderzoek echter duidelijk gemaakt dat de inwoners zich hier ernstige zorgen over maken en er een groot belang aan hechten dat dit probleem wordt aangepakt. Hetzelfde geldt voor het alcohol- en drugsprobleem onder de jeugd. Over de Westrandweg, het Sugar City project, het station in Halfweg en het nieuwe park was ten tijde van het onderzoek nog onvoldoende bekend. Ook het bekend worden van de financiële problemen van het bestaande cultureel centrum en het inzicht in de (on)mogelijkheden van een zwembad zijn van latere datum.

Alles overwegend komen wij tot de volgende prioriteitstelling van leefbaarheid verbeterende projecten:

1. een dorpshart voor Zwanenburg
2. een dorpsgezicht verbeterende toegang tot het station Halfweg
3. zwemmen in eigen dorp
4. verbetering openbaar vervoer
5. voorzieningen en programma's voor de jeugd
6. overlast bezorgende bedrijven uit de woonkern
7. completeren en aanvullen parkaanleg
8. de Ringvaartboulevard
9. versterken gemeenschapszin.

3 Leefbaarheid verbeterende projecten

3.1 Een hart voor Zwanenburg

Het voorstel is om nabij het huidige winkelcentrum De Kom aan de voorzijde van het park, of op een andere locatie als dat beter is, een dorpsplein aan te leggen en daaromheen of daarachter een complex te bouwen met een dorpshuis, winkels en jongerenwoningen. Daarmee krijgt Zwanenburg het zo gewenste “dorpshart” waarvan de inwoners van beide dorpen zullen profiteren en dat het negatieve beeld dat de inwoners van hun dorp hebben drastisch zal verbeteren.

Centraal in het complex kan het dorpshuis worden gesitueerd, waarin gemeenschapsvoorzieningen kunnen worden samengebracht, zoals:

- de huidige activiteiten van Cultureel Centrum de Olm en De Hoek
- een jongerencentrum ter vervanging van het huidige jeugdhonk De Basis
- de gemeentewinkel
- de bibliotheek
- een sporthal, die tevens voor een aantal scholen kan dienen als gymnastieklokaal.

Door in de bovenste bouwlaag van het complex (jongeren) woningen¹⁾ op te nemen en aan weerszijden van de toegang tot het dorpshuis enkele winkels en een horecagelegenheid te projecteren kan zowel aan de levendigheid van het dorpshart als aan de financiering worden bijgedragen.

Of het mogelijk is in het complex een sportvoorziening op te nemen die tevens door een aantal basisscholen kan worden gebruikt, of dat daarvoor een andere locatie meer geschikt is, moet nader worden onderzocht.

De volgende problemen worden op deze wijze aangepakt:

- het cultureel centrum De OLM is verouderd en qua exploitatie in de problemen
- de locatie van het huidige jeugdhonk aan de rand van een park is minder geschikt voor sociale controle en leidt tot problemen met omwonenden
- samenvoegen van de activiteiten van De Olm en de Hoek voorkomt overlapping, bespaart kosten en leidt tot meer continuïteit en efficiëntie van bestuur
- de jongerenwoningen voorzien in een dringende behoefte
- de concentratie van voorzieningen is een voordeel voor alle inwoners maar vooral voor ouderen
- het dorp krijgt het dorpsplein dat nu wordt gemist en kan worden gebruikt voor evenementen zoals Koninginnedag, de braderie, de kerstmarkt enz.
- parkeerproblemen in dit deel van de Dennenlaan worden opgelost
- op de grond waarop nu De Olm en de Hoek staan kunnen junioren- en seniorenwoningen¹⁾ worden gebouwd.

¹⁾ Het is de mening van de dorpsraad dat niet méér junioren- en seniorenwoningen moeten worden gebouwd dan nodig is om éénmalig het woningbestand in overeenstemming te brengen met de behoefte bij een min of meer gelijkblijvend inwonertal. Zie verder hoofdstuk 4.

Naast een toegang tot het achter het complex te situeren parkeerterrein kan een met groen gemarkeerde doorgang naar het oude park en de daarin gelegen speeltuin in

het ontwerp worden opgenomen. Omdat ten zuiden van Zwanenburg een nieuw park is geprojecteerd waarvan het deel dat in de tweede fase zal worden aangelegd een doorkijk biedt naar het bestaande park is het minder bezwaarlijk dat voor voldoende parkeergelegenheid achter het complex een (klein) deel van het bestaande park moet worden opgeofferd. Op het beoogde terrein staat een niet meer in gebruik zijnde school die thans door één gezin wordt bewoond. Dit gebouw zou voor dit project het veld moeten ruimen. Het opheffen van De Olm en de Hoek behoeft de instemming van de beide stichtingen.

Door een parkeergelegenheid achter het complex kan het “dorpsplein” vrij blijven van verkeer en dus veilig zijn voor wandelaars, kinderen en de klanten van de viskraam en de bloemenstal. De soort bestrating, het type straatmeubilair en een aansprekend kunstwerk kunnen het “dorpsplein” karakter versterken. Met banken en kleine bomen kan op een beschutte plek een seniorenhoek worden gecreëerd waar oudere dorpsgenoten elkaar ontmoeten en hun krant kunnen lezen. Het is de bedoeling dat het dorpsplein het levendige hart wordt van de dorpen, waar mensen van alle leeftijden elkaar ontmoeten, zomaar, of als er iets te vieren of te beleven valt.

Omdat ook de inwoners van Halfweg nu gebruik maken van De Olm, De Hoek en het jongerencentrum De Basis zullen de inwoners van beide dorpen profiteren van het nieuwe “Hart van Zwanenburg”. Misschien is “Hart van Dubbeldorp” dan ook wel een betere projectnaam. Idealiter zou het dorpshart dichterbij Halfweg bv. aan de Ringvaart worden gesitueerd. Omdat daarvoor bestaande bebouwing zou moeten gesloopt worden in dit voorstel uitgegaan van de locatie nabij De Kom. Voor een definitieve keuze van de beste plek voor het nieuwe dorpshart is nader onderzoek nodig.

3.2 Een dorpsgezicht verbeterende toegang tot station Halfweg

Reeds voorzien is de komst van een spoorweghalte in Halfweg. Eind 2011 moet die er zijn. Voor voldoende reizigers is er een afhankelijkheid van het welslagen van het Sugar City project. De bewoners van beide dorpen zijn enthousiast over de komst van “het station”. In het leefbaarheidsonderzoek van 2006 scoorde openbaar vervoer bijzonder hoog, een tweede plaats. Jongeren zijn voor uitgaan aangewezen op andere plaatsen. Het station maakt de centra van Amsterdam en Haarlem snel en gemakkelijk bereikbaar. Voor meer inwoners wordt het aantrekkelijk om met openbaar vervoer naar het werk te gaan.

Niet alleen vanwege de betere bereikbaarheid zijn inwoners blij met de komst van een station. Het aansluiten van Zwanenburg Halfweg op het spoorwegnet zal inwoners, die het gevoel hebben dat de dorpen zijn afgeschreven, het gevoel geven dat onze dorpen er weer helemaal bij horen. Dit gevoel kan worden versterkt door van de toegang tot het station iets meer te maken dan kale bruggen van beton en staal.

De langzaamverkeerbruggen bieden een unieke kans om het aanzicht van de dorpen te verbeteren. Als er geen aanvullende financiering komt zullen deze bruggen zo goedkoop mogelijk worden uitgevoerd in beton en staal en het dorpsaanzicht verder “verrommelen”. Door in het ontwerp van de bruggen aan te sluiten bij het karakter

van het industriële erfgoed (voormalige suikerfabriek) en deze s' avonds te verlichten kunnen de bruggen het aanzien van de dorpen aanzienlijk verbeteren.

In de plannen voor het station wordt geen rekening gehouden met een overdekte wachtruimte. Deze is echter wel zeer gewenst. Niet alleen voor de forensen maar vooral voor de jonge mensen die in het weekend en de (late) avonden van de trein gebruik maken is het wenselijk dat er een veilige, beschutte en goed verlichte plaats is waar men op de trein kan wachten.

Een langzaamverkeerbrug over de Ringvaart moet de Zwanenburgers een toegang geven tot het station. Dat brengt wel een probleem met zich mee. Als bezoekers van het Sugar City terrein ook gebruik gaan maken van de langzaamverkeerbrug over de Ringvaart om (gratis) te kunnen parkeren, is te voorzien dat langs de dijk en de daarop uitkomende straten aan de Zwanenburg zijde aanzienlijke parkeeroverlast zal ontstaan. Een langzaamverkeerbrug van het Sugar City terrein naar het station is nodig om de reizigers veilig over de N200 brengen.

Het is niet de bedoeling dat vanuit het convenant geld wordt gestoken in voorzieningen die door de projectontwikkelaar van Sugar City of vanuit het gemeentelijke budget gefinancierd behoren te worden. Het gaat om een voor de bewoners herkenbare en door hen gewaardeerde meerwaarde waardoor de toegang tot het station bijdraagt aan het aanzien van de dorpen en om extra voorzieningen die het gebruiksgemak van het station verhogen.

Wij stellen voor aanvullende middelen beschikbaar te stellen om

- de reeds geprojecteerde langzaamverkeerbrug (voetgangers, fietsers) over de Ringvaart van Zwanenburg naar het Sugar City terrein en de overdekte loopbrug van het Sugar City terrein naar de perrons een architectonische meerwaarde te geven die aansluit bij het karakter van het industriële erfgoed van de voormalige suikerfabriek en deze 's avonds op fraaie wijze te verlichten,
- in een bestaand gebouw op het Sugar City terrein een wachtruimte in te richten met een winkeltje, kiosk, buffet of als dat niet haalbaar is, automaten. In de nabijheid van de wachtruimte of het station moeten fietsen gestald kunnen worden. De projectontwikkelaar van Sugar City is bereid de daarvoor nodige ruimte beschikbaar te stellen,
- een meer adequate inrichting van het voorterrein van het station met fietsenstallingen, in- en uitstapplaatsen voor taxi's en overig autoverkeer en een halte voor openbaar busvervoer, dan zonder subsidiering mogelijk is,
- zodanige voorzieningen te treffen aan beide zijden van de Ringvaart dat parkeerproblemen kunnen worden voorkomen.

De waardering voor de eigen omgeving is een belangrijk aspect van leefbaarheid. Vooral voor inwoners van dorpen die geen al te positief beeld hebben van de omgevingskwaliteit. Als de toegang tot het station, aansluitend bij het bijzondere karakter van het industriële erfgoed van het voormalige fabrieksterrein, wordt benut om het aanzien van het dorp te verbeteren, zal de winst van dit project voor de leefbaarheid aanzienlijk zijn. Dat zal nog meer het geval zijn wanneer deze "sfeerlijn" wordt doorgetrokken naar de Ringvaartboulevard (zie 3.8).

3.3 Zwemmen in eigen dorp

Het verdwijnen van het openlucht zwembad wordt na vele jaren nog steeds als hét voorbeeld gezien van de achteruitgang van de dorpen. Zo bleek uit het leefbaarheidonderzoek. De volwassen geworden jeugd van toen, nu zelf vaders en moeders, praat nog steeds over de functie die het bad had als ontmoetingsplaats voor de jeugd van Zwanenburg en Halfweg en als recreatiemogelijkheid voor ouders met jonge kinderen. De sluiting van “Het zwembad”, inmiddels vele jaren geleden, staat nog steeds symbool voor alle nadelige effecten van Schiphol en ook voor het nalaten door de gemeente Haarlemmermeer om deze te voorkomen. Het onderwerp zit de inwoners zo hoog dat het tijdens door de gemeente georganiseerde informatiebijeenkomsten over een nieuw park nog steeds tot hoog oplopende emoties leidde. Letterlijk: “jullie willen een park, wij willen geen park, wij willen een zwembad. Dat kan in andere dorpen wel, waarom bij ons niet?”. De gemeente noemt dit onderwerp “het zwembadtrauma van Zwanenburg”.

Er is geen project denkbaar dat in de beleving van de inwoners sterker wordt geassocieerd met de gevolgen van de bouwbeperkingen dan “het zwembad”. Tegelijkertijd staat vast dat ook in deze tijd een soortgelijk zwembad voor de lokale bevolking in continuïteit met aanmerkelijke exploitatietekorten te maken zal krijgen. Vanuit deze realiteit zien wij twee mogelijkheden waarop een vurige wens “het zwembad terug” werkelijkheid zou kunnen worden.

De ene optie is het opnemen van een “spartelvijver” in het ontwerp voor het nieuwe park ten zuiden van Zwanenburg voor ouders met jonge kinderen en de jongere jeugd. Tijdens een door de gemeente Haarlemmermeer georganiseerde informatiebijeenkomst over het nieuwe park hebben inwoners met kracht hiervoor gepleit. Onlangs werd bekend dat het grondwater ter plaatse hiervoor niet geschikt is. Aan het verzoek zal geen gevolg worden gegeven o.a. omdat een dergelijke voorziening te kostbaar zou zijn. Het voor het park beschikbare budget is ontoereikend voor de aanleg- maar vooral voor de beheerskosten. Dit laatste in verband met de (terecht) hoge kwaliteitseisen die tegenwoordig aan zwemwater worden gesteld. Een bijdrage vanuit het convenant kan deze wens van de inwoners alsnog mogelijk maken. Wellicht is een verbinding naar wel geschikt natuurwater mogelijk of is het niet geschikte grondwater geschikt te maken.

De andere optie is de realisatie van een “zwemparadijs” op het Sugar City terrein, dat voorziet in de behoefte van inwoners van Haarlem, Amsterdam (West), Haarlemmermeer en de wijdere omgeving. Het zou méér gebruikers van het station betekenen en de inwoners van onze dorpen de gelegenheid bieden het “zwembadtrauma” achter zich te laten. Vanuit convenantmiddelen kan worden gefinancierd dat serieus gezocht wordt naar private partijen die hierin willen investeren. Ook kan ter stimulering een bijdrage geleverd worden aan een haalbaarheidsonderzoek en/of de planvorming als blijkt dat er interesse is. Om het “zwemmen in eigen dorp” alsnog mogelijk te maken kan gedacht worden aan een vanuit convenantmiddelen gesubsidieerd “dorpenabonnement” voor de inwoners van Zwanenburg en Halfweg. Het aantrekkelijke daarvan is ook dat de sportbeoefening door de jeugd wordt gestimuleerd en het gebruik wordt bevorderd van een voorziening die bijdraagt aan de gezondheid. Deze optie staat of valt uiteraard met het geïnteresseerd zijn van private partijen.

3.4 Verbetering openbaar vervoer

De helft van de inwoners van Halfweg en meer dan 70% van de Zwanenburgers vraagt om verbetering van het openbaar vervoer. Omdat de vergrijzing van de dorpen als gevolg van het bouwverbod nog niet is gestabiliseerd zal het aantal ouderen dat op openbaar vervoer is aangewezen de komende jaren nog toenemen.

Graag zien wij eerst een onderzoek door vervoersdeskundigen, met betrokkenheid van de provincie en de gemeenten, naar de openbaar vervoerbehoefte van de inwoners op termijn. In de volgende stap kan worden vastgesteld op welke punten deze behoefte niet wordt gedekt door bestaande vervoersmogelijkheden en die van het komende NS Station.

Vervolgens kan een plan worden gemaakt voor verbetering dat een stap verder gaat dan men normaliter, op basis van het inwonertal, zou doen. Behalve aan subsidiering van onrendabele busritten kan daarbij gedacht worden aan een buurtbus, al dan niet met inzet van vrijwilligers en een betere aansluiting op schooltijden en bezoektijden van ziekenhuizen. Of ook gedacht moet worden aan meer nachtbusritten voor de jeugd in het weekend vraagt om nader onderzoek omdat bekend is dat nachtbussen ook problemen met zich mee kunnen brengen.

3.5 Voorzieningen en programma's voor de jeugd

Het is niet duidelijk wat de oorzaken zijn van het meer dan gemiddeld voorkomen van problemen met de jeugd. Deze doen zich voornamelijk voor in Zwanenburg omdat jeugdgroepen, waarvan ook Halfwegse jongeren deel uitmaken, zich hier manifesteren. Of er een verband is met de historie van de dorpen, het gemiddeld lage inkomen, de nabije ligging van Amsterdam, dat er voor de jeugd te weinig te doen is en of er een relatie is met een negatief beeld van het eigen dorp door het achterblijven in ontwikkeling, werd nooit onderzocht. De signalen zijn echter zo duidelijk dat de gemeente Haarlemmermeer op verzoek van de dorpsraad een project is gestart om er iets aan te doen. Het terugdringen van het alcohol en drugsgebruik door jongeren is een belangrijke peiler onder het plan.

Het is evident dat er voor onze jeugd betere voorzieningen en meer ontspanningsmogelijkheden zouden zijn geweest als de woonkern Zwanenburg Halfweg net als de andere dorpen had kunnen groeien en bloeien. Compensatie hiervoor is mogelijk door (mede)financiering van gedragsbeïnvloedende en ontwikkelingbevorderende projecten, méér mogelijkheden voor ontspanning en zinvolle vrijetijdsbesteding, het optimaal inrichten (aankleding, meubilair, apparatuur) van het jeugdhonk en méér en betere jongeren ontmoetingsplekken (JOP's). Daarnaast kan worden gedacht aan verbreding van het aanbod van het jongerencentrum, het aanstellen van een extra jongerenwerker en verruiming van de openingstijden.

Voor het verdwijnen van het vervolgonderwijs uit Zwanenburg is compensatie mogelijk door de verbetering van basisonderwijs en kinderopvang. Het inwonertal is te laag voor de invoering van een "brede school". Door samenwerking van bestaande

scholen is het wellicht toch mogelijk de voordelen daarvan voor kinderen en ouders binnen het bereik van onze dorpen te brengen. Een onderzoek naar de vraag of dat mogelijk is en of bij de scholen van verschillende signatuur daartoe de bereidheid bestaat, hoeft niet veel te kosten. Als uit dit onderzoek blijkt dat de bereidheid daartoe bestaat maar dat het alleen mogelijk is met aanvullende financiële middelen dan biedt het convenant de mogelijkheid om toch één of meerdere “brede scholen” in onze dorpen te realiseren.

Er is geen betere investering in de toekomst van onze dorpen denkbaar dan door te investeren in onze jeugd.

3.6 Overlast bezorgende bedrijven uit de woonwijk

Op meerdere plekken in Zwanenburg bevinden zich bedrijven die, door verkeerslawaaï, schade aan wegen en huizen door zwaar vrachtverkeer, verkeersonveiligheid en belemmering van de doorstroming van het verkeer voor overlast zorgen. De bedrijven gaan niet weg omdat de grond die wordt achtergelaten te weinig opbrengt door het verbod om hierop woningen te bouwen. De inwoners, die de dorpsgebonden bedrijvigheid op zich een goed hart toedragen, hebben daarvoor begrip maar vinden het niettemin wenselijk dat de bedrijven worden voortgezet op een plek waar zij minder overlast veroorzaken.

Dat in het leefbaarheidonderzoek een kleiner deel van de inwoners heeft gepleit voor het verplaatsen van bedrijven naar buiten het dorp, is logisch. Het aantal van de bewoners aan de Dennenlaan en in de omgeving van de IJweg die de meeste overlast van het vrachtverkeer van deze bedrijven ondervinden is kleiner dan het aantal inwoners dat van de meer algemene problemen de nadelen ondervindt.

Toch is het voor het hele dorp Zwanenburg van belang dat deze bedrijven worden verplaatst. Het voor de binnenwegen te zware vrachtverkeer vernielt veel. Vrachtverkeer in een drukke winkelstraat, dat daar niet hoeft te zijn, zorgt onnodig voor onveilige situaties voor voetgangers en fietsers. De verplaatsing van de bedrijven is ook nodig om de opstapeling tegen te gaan van de geluidshinder van lokaal vrachtverkeer, sluipverkeer, de snelweg, de trein en het vliegverkeer.

Bedrijven zullen niet zonder stimulans of drang van gemeentezijde besluiten om hun activiteiten elders voort te zetten is. Hoe kan worden bereikt dat dit toch gebeurt, is een zaak van de gemeente. Voor zover daar geld voor nodig is dat niet (geheel) uit gemeentebudget kan komen, zijn convenantmiddelen nodig.

Indien in het kader van een eenmalige aanpassing van het woningenbestand (zie 4) senioren- of starterwoningen worden gebouwd zijn de terreinen die door deze bedrijven worden verlaten uiteraard de eerste in aanmerking komende locaties.

3.7 Park Zwanenburg

In het kader van het Raamplan Haarlemmerméér Groen van de Provincie Noord-Holland wordt ten zuiden van Zwanenburg een park aangelegd. Voor de completering van dit park en het bereiken van het gewenste kwaliteitsniveau

ontbreken nog de middelen. Zo ook voor de aanleg en de inrichting van de tweede fase aan de overzijde van de IJweg.

Voor een spartelvijver in het park zie 3.3. zwemmen in eigen dorp.

3.8 Ringvaartboulevard

Met dit project, dat aansluit op het project voor de toegang van het station, kan de verbetering van het dorpsaanzicht langs de Ringvaart worden voltooid. Door de stijl waarin de langzaamverkeerbrug wordt gebouwd en de verlichting daarvan, welke aansluit op het karakter van het industriële erfgoed op het voormalige fabrieksterrein, door te trekken naar de inrichting van dit deel van de dijk ontstaat een karakteristiek en harmonieus geheel.

Het idee is om dit gedeelte van de dijk het karakter te geven van een gezellige wandelboulevard langs het water. Gedacht kan worden aan houten platforms in het water van de Ringvaart met hekjes, bankjes, plantenbakken, dezelfde (fraaie) straatlantaarns die ook gebruikt worden voor de verlichting van de langzaamverkeerbrug en ander bijpassend straatmeubilair en boompjes.

De aantrekkelijkheid van deze wandelroute voor inwoners en bezoekers kan worden verhoogd door de toevoeging van een reeks op enige afstand van elkaar langs het water opgestelde kunstwerken/werkjes. In Zwanenburg en Halfweg wonen en werken relatief veel kunstenaars. Door hen als collectief op te dragen dit object te verzorgen wordt het aanzien van de boulevard verbonden met de eigenheid van de lokale gemeenschap.

Voor de inwoners van Halfweg en Zwanenburg is de boulevard een mooie gelegenheid voor een wandeling langs de Ringvaart. Voor voetgangers en fietsers worden het Sugar City terrein en het station op een aantrekkelijke manier verbonden met het winkelgebied in Zwanenburg. Voor de passerende pleziervaart is het een uitnodiging om aan te leggen voor een tussenstop. Een welkome stimulans voor horeca en winkels. In combinatie met een fraai uitgevoerde langzaamverkeerbrug zal het aanzien van dit deel van het dorp aanzienlijk worden verbeterd, vooral wanneer 's avonds de verlichting van de brug zich voortzet langs "de boulevard" tot aan de oude brug. De inwoners zullen een goede reden hebben om weer trots te zijn op hun dorp.

3.9 Versterking van gemeenschapszin

Een groot aantal verenigingen en (lokale afdelingen van) vrijwilligersorganisaties spelen een belangrijke rol in het behoud van de gemeenschapszin en daarmee voor de leefbaarheid van de dorpen. Hoewel de meesten zich financieel redelijk kunnen redden, staat vast dat een bijdrage vanuit het convenant aan het versterken van deze rol door de inwoners zal worden herkend en gewaardeerd.

Een zeer goede mogelijkheid daartoe biedt de wens van de onlangs uit een fusie van twee verenigingen ontstane voetbalvereniging Zwanenburg om de twee verouderde clubgebouwen te vervangen door een eigentijds gebouw met clubrestaurant, kleedkamers, bestuursruimte enz.

Een andere is de aanleg van een evenemententerrein in het nieuwe park en uitrusting voor de Stichting Mebar die in de zomer een 4 daags evenement organiseert dat zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot een hoogtepunt in het dorpsleven.

4 Beleidsmatige ondersteuning duurzaam woningenbestand

Goed wonen is een belangrijk aspect van leefbaarheid. Door de combinatie van de afname van het aantal bewoners per huis en de bouwbeperkingen dekt het woningenbestand de behoefte niet meer. Het leefbaarheidonderzoek toonde aan dat er een tekort is aan starterwoningen en voor senioren geschikte woningen, zowel in de koop- als de huursector. Ouderen, die kleiner willen gaan wonen, moeten daarvoor het dorp waar zij soms hun hele leven hebben gewoond, verlaten. Het zelfde geldt voor jonge stellen die geen betaalbare woning kunnen vinden.

Wij bepleiten een onderzoek naar de behoefte aan de verschillende typen en prijsklassen koop- en huurwoningen bij een min of meer gelijkblijvend inwoneraantal op middellange termijn en een matching van deze behoefte aan het huidige woningenbestand. Vervolgens kan een meerjarenplan worden gemaakt om de behoefte en de beschikbaarheid op elkaar af te stemmen. Voor wat de huurwoningen betreft, is dat een zaak voor de woningbouwcorporaties Ymere en Woonzorg, voor de koopwoningen een zaak voor de gemeenten.

Het onderzoek zal naar verwachting uitwijzen dat eenmalig een beperkt aantal starter- en seniorenwoningen moeten worden bijgebouwd. Mocht dat niet binnen een ruimhartige toepassing van de regels in het LIB mogelijk zijn, dan vragen wij de minister van VROM om deze aan te passen. Daarbij moet de gedachte zijn dat grootschalige nieuwbouw in gehinderd gebied onmogelijk moet blijven maar dat een gezonde toekomst van dorpen niet onnodig de pas mag worden afgesneden.

De woningbouwcorporatie Woonmaatschappij, thans gefuseerd met Ymere, aarzelde vele jaren of delen van het bestand huurwoningen in Zwanenburg moesten worden gerenoveerd of vervangen. Deze aarzeling heeft te maken met de telkens weer opduikende berichten over sloop en uitkoop. In het kader van een besluit over de groei van Schiphol op middellange termijn is de woningcorporatie mogelijk bereid substantieel in Zwanenburg te investeren. Daarmee wordt een verdere langzame veroudering en achteruitgang van het huurwoningenbestand voorkomen.

Het is cruciaal dat plannen van gemeenten en woningbouwcorporaties voor de gezondmaking van het woningenbestand goed op elkaar worden afgestemd. Hier kan de Stichting die het convenant uitvoert een belangrijke rol spelen. Mogelijk heeft de verhouding tussen koop- en huurwoningen een correctie, daarvoor is samenwerking tussen gemeente en corporatie noodzakelijk. Als afstemming van behoefte en bestand moet leiden tot bijbouwen op beperkte schaal dan moet voor mogelijke locaties eerst gekeken worden naar bedrijventerreinen van overlast veroorzakende bedrijven. Voor het afstemmen van behoefte op voorraad moet over de gemeentegrens heen worden gekeken.

Zonder medewerking van de minister van VROM zal het niet mogelijk zijn om het woningenbestand van onze dorpen af te stemmen op de behoefte in de toekomst.

5 Beleidsmatige ondersteuning welslagen Sugar City project

Leefbaarheid en bedrijvigheid hangen samen.

Meerdere grotere bedrijven hebben de dorpen verlaten en de industrieterreinen hebben te maken met leegstand. Het Sugar City project in Halfweg is na vele jaren van geleidelijke teruggang de eerste en enige mogelijkheid voor verdere economische ontwikkeling voor de woonkern Zwanenburg Halfweg.

Het project brengt werkgelegenheid, maakt de komst van een station haalbaar en kan, mits geen concurrerende maar completerende bedrijvigheid wordt aangetrokken, ook een gunstig effect hebben voor andere bedrijvigheid in de dorpen.

Maar ook hier vormen de beperkingen van Schiphol, dit keer in verband met het groepsrisico, een belemmering. Strikte toepassing van de regels in het LIB verbiedt een bestemming voor de oostelijke silo en enkele gebouwen waarbij zich een groot aantal mensen in dit gebouw bevinden. Daarmee is de bijdrage die het project kan leveren aan de toekomst van Zwanenburg Halfweg en de komst van het station in gevaar.

Het is aan de bewoners niet uit te leggen dat het project niet van de grond komt, omdat wat in de ene silo is toegestaan, in de andere die daar vlak naast staat niet mag. Een paar honderd mensen in een kantoor mogen niet worden blootgesteld aan het gevaar van een neerstortend vliegtuig, duizenden Zwanenburgers aan de andere kant van de Ringvaart, die in wijken van honderden mensen leven die ook getroffen kunnen worden, mogen dat wel.

Wij doen een dringend beroep op de minister van VROM om dit probleem op te lossen.

Als Sugar City niet tot ontwikkeling komt zal ook het station er niet kunnen komen. Daarmee is het welslagen van dit project niet slechts van belang voor de projectontwikkelaar maar voor alle inwoners van Halfweg en Zwanenburg. Mocht niet worden ingestemd met bestemmingen van het Sugar City terrein die voldoende reizigers aantrekken dan is een compenserende subsidiering van het station nog de enige mogelijkheid.

6 Infrastructurele maatregelen

6.1 Stapeling van nadelige effecten voor de leefbaarheid

Dwars door Halfweg loopt een 4 baans autoweg, de zeer drukke N200. Daarlangs loopt de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. De aanleg van de Westrandweg is in voorbereiding. Deze komt direct langs Zwanenburg en Halfweg te lopen. Dan is er nog de overlast van het aanzienlijke sluipverkeer door de dorpen.

Majeure beslissingen over de aanpassing van de wegeninfrastructuur worden genomen op basis van overwegingen die met mobiliteit te maken hebben. In het geval van de woonkern Zwanenburg Halfweg is het op zijn plaats dat deze beslissingen genomen worden in de context van de opeenstapeling van nadelige effecten van de verschillende bronnen voor de leefbaarheid: het vliegverkeer, de trein, twee drukke autowegen en aanzienlijk sluipverkeer.

6.2 N200 Vierbaans autoweg uit de woonkern

Per etmaal veroorzaken 35.000 auto's, waarvan 11,2% zwaar vrachtverkeer, verkeerslawaaï, uitstoot van uitlaatgassen en trillingen. Meer dan 90% is doorgaand verkeer. Dagelijks veroorzaken veel te hard, en door rood licht rijdende auto's onveilige situaties voor overstekende bewoners, waaronder schoolkinderen die gebruik maken van het openbaar vervoer en kinderen die van de ten noorden van de weg liggende woonwijk naar de basisschool gaan. Sinds jaar en dag wordt vergeefs geprobeerd de verkeersregels te handhaven. De N200 belemmert de bereikbaarheid van Halfweg en Zwanenburg. Een weg met zoveel overlast hoort niet in een woonkern thuis.

Dat geldt niet alleen voor Amstelveen en voor Badhoevedorp, waar de wegen worden omgelegd, dat geldt ook voor Halfweg. Op een oplossing wordt sinds 1987 gestudeerd. Over de trajectnota/MER N200 van 1998 is na 10 jaar nog geen uitspraak gedaan door de minister. De nota erkende voornoemde problemen en geeft aan dat de weg de leefbaarheid bedreigt en problemen van sociaalmaatschappelijke aard veroorzaakt. In de nota staan twee oplossingen: een zuidelijke omlegging en een tunnelvariant. De nota wekte bij bewoners de verwachting dat de problemen zouden worden aangepakt maar zij kwamen bedrogen uit. Het tracebesluit 2008 vermeldt niets over de problematiek in Halfweg. De aanvankelijk geplande aansluiting van de N200 op de Westrandweg werd door Rijkswaterstaat geschrapt.

Wat resteert is een voornemen om de weg af te schalen tot 2 x 1 rijstrook maar niet eerder dan de Westrandweg in gebruik is en afhankelijk van de verkeersintensiteit. De verkeerstrook zal door het dorp blijven gaan, omleidende bewegwijzering zal dat niet voorkomen. Wij vrezen dat wanneer de A9 van spitsstroken wordt voorzien dit nog meer verkeer zal aantrekken. Als er geen structurele maatregelen genomen worden zal het doorgaande verkeer, zoals water het laagste punt zoekt, de kortste weg blijven kiezen en de leefbaarheid van Halfweg blijvend aantasten.

Kortgeleden hebben de inwoners met een handtekeningenactie bij de minister van Verkeer en Waterstaat gepleit voor een zuidelijke omlegging of een tunnelvariant.

6.3 Verdiepte aanleg van de Westrandweg

De Westrandweg wordt de volgende bron voor geluidshinder en luchtverontreiniging in het oostelijke deel van Zwanenburg en Halfweg. De verhoogde aanleg betekent daarnaast een aantasting van het polderlandschap en doet afbreuk aan het karakter van het ten zuiden van Zwanenburg geprojecteerde park. Op de wens van de bewoners om de weg verdiept aan te leggen is nauwelijks gereageerd. Het bleef bij de constatering dat daar 100 miljoen Euro gemoeid is.

Voor de inwoners van Zwanenburg Oost vrezen dat het in hun wijk onleefbaar wordt wanneer ook de vlieghinder nog aanzienlijk toeneemt door het routebesluit na de proef parallel starten en de voorziene groei van Schiphol. Ook vrezen zij gevolgen voor de waarde van hun woningen. Er bestaan weliswaar regelingen voor de gevolgen van wegeaanleg en vlieghinder maar er bestaat geen regeling die rekening houdt met de stapeling van effecten. Potentiële kopers doen dat wel.

Verdiepte aanleg van de Westrandweg, met een aquaduct onder de Ringvaart door, voorkomt dat dit al zwaar belaste gebied nog meer te verduren krijgt. Wat op meerdere plaatsen elders in de Haarlemmermeer mogelijk is moet ook hier kunnen.

6.4 Terugdringen verkeersoverlast en verbeteren bereikbaarheid

Het sluipverkeer dat de drukte in de spits probeert te vermijden vormt een belemmering voor de verkeersdoorstroming binnen Zwanenburg en in Halfweg. Het maakt gebruik van beide bruggen, van de dijk en de door de dorpen lopende wegen. Sluipverkeer draagt bij aan de opstapeling van de verschillende vormen van overlast. Zwaar vrachtverkeer vernielt wegen en zorgt voor scheuren in huizen. Nader onderzoek moet duidelijk maken wat de meest effectieve maatregelen zijn voor het terugdringen van het sluipverkeer.

Afhankelijk van meer structurele oplossingen, zoals het omleggen van de N200, kan een tweebaans halve ring van dijk tot dijk ten zuiden van het nieuwe park, met een aansluiting op de IJweg en de Weerenbrug het sluipverkeer uit de dorpen houden.