

Aan de gemeenteraadsleden Haarlemmermeer
Raadsplein 1
2132 TZ HOOFDORP

Hoofddorp, 12 december 2017

Geachte gemeenteraadsleden,

Gemeenteraden onjuist voorgelicht over versoepeling bouwplannen rond Schiphol.

Vanaf begin volgend jaar zullen bewoners bij aankoop van een nieuw huis hiervoor moeten tekenen. Het verplichten van potentiële eigenaren om een handtekening te zetten bij aankoop van een nieuw huis is:

- immoreel: bewoners weten immers niet wat vliegtuiglawaai feitelijk inhoudt en hieraan een hele juridische constructie is gekoppeld, bedacht door Provincie en de landsadvocaat; men weet dat in de omgeving van Schiphol vliegtuiglawaai aan de orde is, echter, niet in welke mate,
- onethisch: omdat, met deze zogenaamd onschuldige handtekening, dit bewoners kansloos maakt bij het indienen van claims (ook in de toekomst), in tegenstelling tot mensen die in bestaande huizen wonen,
- pervers: bewoners kunnen niet weten of zichzelf of huisgenoten tot de 10-30% van de ernstig gehinderden gaat behoren.

Indien deze immorele en onethische constructie bij de rechter geen stand houdt - de luchtvaartpartijen houden daar ernstig rekening mee - dan hebben de luchtvaartpartijen hiermee hun financiële risico's, die door deze constructie kan worden veroorzaakt en die in de miljoenen kan lopen, volledig op de gemeentes en provincies afgewenteld.

De wethouder heeft over deze grote financiële risico's voor de gemeente en over de achterliggende consequenties van de zgn. "onschuldige" handtekening met geen woord gerept, wat in gewoon Nederlands misleiding genoemd kan worden.

Wij rekenen het tot onze taak om u daarvoor ernstig te waarschuwen en u te bezinnen voor u begint.

Bovenstaande argumenten geven u een duidelijker beeld van wonen en vliegen rond Schiphol dan door uw wethouder wordt geschetst. Wij onderstrepen het belang van woningbouw, echter niet onder aan en uitvliegroutes van Schiphol. Immers, kopers hebben geen idee wat geluidshinder betekent en in hoeverre zij hieraan blootgesteld worden.

U begrijpt dat de bewonersvertegenwoordigers in ORS deze gang van zaken ten zeerste afkeurt en alles in het werk zal stellen om deze regeling uit het LIB te krijgen; deze regeling zal vanaf begin 2018 in werking treden.

Met vriendelijke groet,

ORS Clustervertegenwoordiging Zwanenburgbaan, Kaagbaan en Polderbaan
Jaap Kroon / Gerard Jägers
Arnoud Hendriks
Kees van Ojik / Ciska Spikker

Bijlage: 1.

De komende jaren moet in de Randstad nog enkele honderdduizenden woningen worden gebouwd. Als het aan Schiphol ligt komen er nog grote aantallen vluchten bij. Omdat dit niet beide tegelijk kan, hebben de luchtvaartsector en de overheden naar mogelijkheden gezocht om dit probleem op te lossen. Zij hebben die gevonden in een wijziging van het LIB (Luchthaven Indeling Besluit) dat de hindercontouren en de daarbinnen geldende bouwvoorwaarden vastlegt.

Die oplossing deugt niet: het probleem wordt namelijk “opgelost” door het bestaan ervan te ontkennen! Wij zijn niet tegen bouwen als zodanig, maar wel tegen de voorwaarden waaronder. Nu blijkt dat de gemeenteraden onjuist worden voorgelicht over de gevolgen van dit wijzigingsbesluit, hebben wij besloten de gemeenteraadsleden van Haarlemmermeer hierover in te lichten.

Wat houden de bouwplannen in?

- bouwmogelijkheden binnen de hindercontouren worden versoepeld.
- gemeenten moeten “rekenschap geven van de geluidsbelasting ter plaatse”.
- kopers van nieuwe woningen moeten tekenen dat ze weten dat ze geluidshinder kunnen ondervinden, ook in de toekomst.
- kopers moeten dat als kettingbeding in de koopovereenkomst laten opnemen op straffe van een boete.
- kopers kunnen geen aanspraak maken op subsidieregelingen of schadevergoedingen
- kopers kunnen niet meer klagen bij de vervuiler maar moeten bij de gemeente zijn, die er niets mee doet.
- de luchtvaartsector wordt gevrijwaard van klachten en aansprakelijkheid voor nadeel of schade.
- mochten er toch met succes claims worden ingediend, dan draaien in dat geval de gemeenten op voor de kosten.
- de luchtvaartsector belooft geen bezwaar te maken tegen bouwplannen.
- gemeenten beloven geen verzoeken om routeverlegging bij ORS (Omgevingsraad Schiphol) te ondersteunen.

Wat zijn de bezwaren daartegen?

- met de fictie van “voorzienbaarheid” wentelen luchtvaartsector en overheid tezamen hun eigen verantwoordelijkheid af op de zwakste partij: de omwonende.
- niemand weet van tevoren of hij gehinderd of zelfs ziek wordt; uit internationaal onderzoek blijkt dat een derde van de omwonenden hinder ervaart.
- door de groei van het luchtverkeer neemt hinder verder toe en treedt verplaatsing op a.g.v. routewijziging en herindeling luchtruim (met verschuiving van hindercontouren als gevolg).
- met het “klaagverbod met boetebeding” erkent de overheid impliciet dat zij zich ervan bewust is dat vliegtuigoverlast (herrie, luchtvervuiling, onveiligheid) nadeel en schade kan opleveren.
- met de “vrijwaring van de luchtvaartsector” neemt de overheid de aansprakelijkheid voor schade op zich zonder enig idee over de omvang van dat risico (dat ten laste komt van de belastingbetaler).
- de informatievoorziening over vliegtuighinder schiet schromelijk tekort omdat de berekende gemiddelde geluidsbelasting verschilt van de gemeten ervaren hinderbeleving.
- onduidelijk blijft voor welke huizen dit regime precies geldt (niet alleen nu maar ook in de toekomst); dit leidt tot ongelijke behandeling met bestaande woningen.
- behalve dat deze aanpak bestuurlijk onbehoorlijk en moreel verwerpelijk is, ondermijnt deze ook de systematiek van hinderbepaling. Deze gaat namelijk uit van aantallen vliegtuigen in relatie tot aantallen gehinderden (geluid belaste woningen, ernstig gehinderden, slaapverstoorden).
- door de nieuwe gehinderden niet mee te tellen “spookgehinderden” ontstaat ten onrechte extra groeiruimte voor verkeersvolume.
- door burgers de facto hun klachtrecht te ontnemen schendt, de overheid haar zorgplicht.
- gemeenten zien af van hun recht (en plicht) om op te komen voor de belangen van hun inwoners.
- het LIB dat is bedoeld om de omgeving te beschermen, wordt misbruikt om de omgeving buiten spel te zetten.
- deze korte-termijnregeling gaat verder dan verwoord in het ontwerp-LIB zoals dat aan de Tweede Kamer is voorgelegd.
- deze korte-termijn regeling loopt vooruit op middellange termijn regeling waarover de ORS nog moet adviseren.
- door het uitsluiten van schadevergoeding houdt de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS) geld over. Vooruitlopend op dit LIB is de Rijksbijdrage van 10 miljoen euro (die mede bedoeld is voor individuele nadeelcompensatie) overgeheveld naar collectieve projecten die ten goede komen aan de gemeenten.