

Position Paper Toekomst overleg omgeving Schiphol
Ronde tafel Tweede Kamer Commissie I en W
28 januari 2021

1. Gebrekkig proces en onwil bij partijen leiden tot opzijzetten wettelijk adviesrecht van bewoners

Het Eindadvies *Schiphol Vernieuwd Verbinden* is het sluitstuk van een lang proces. In 2019 kwamen partijen in de ORS niet tot een unaniem advies over de ontwikkeling van Schiphol na 2020. Bewoners en bestuurders, dus 2 van de 3 delegaties, wezen groei tot 2023 af omdat het draagvlak onder de bevolking sterk was afgenomen. Bewoners en bestuurders trokken toen samen op.

In de daarna opgetuigde werkgroep 'Evaluatie ORS' hebben alle partijen tevergeefs naar een werkbaar model als opvolger van de ORS (o.l.v. bureau Berenschot) gezocht. Bewoners konden zich vinden in een verbeterd 'ORS 2.0' model, met o.a. versterking van de governance op een aantal punten, zoals de bescherming van minderheidsbelangen (secundaire banen). KCCA heeft in die periode verschillende verbeteringsuggesties voor 'ORS 2.0' gepresenteerd.

Toen geen van de 3 modellen op steun van de sector en de bestuurders kon rekenen, werd het nu gepresenteerde model ontwikkeld. Hierin wordt het huidige wettelijke adviesrecht (verankerd in de Luchtvaartwet) van de bewoners opzijgezet. Dat model kon wèl op steun van de sector en bestuurders rekenen. Maar niet op de steun van onze bewoners(organisaties). Deze gang van zaken resulteert wat ons betreft in een verkeerd uitgangspunt voor het nieuwe model. Omdat de analyse en de basis niet deugen zal de uitwerking door de kwartiermaker de onderliggende problemen in de ORS niet oplossen. Het loskoppelen en het onderbrengen van de partijen in twee zuilen, zoals nu wordt voorgesteld, zal nog grotere communicatieproblemen opleveren dan in de huidige ORS. Het is paradoxaal: de complexiteit van het onderwerp – inpassing van Schiphol in dichtbevolkt gebied - vergt dat alle partijen aan tafel zitten en er samen uitkomen. Maar het poldermodel wordt nu vervangen door een verzuild stelsel, dat partijen tegenover elkaar plaatst. De huidige bewonersorganisaties (met hun achterban van duizenden kiezers) lijken daarvan het slachtoffer te worden.

2. De noodzaak om de stem van bewoners te horen is alleen maar groter geworden!

In Uithoorn heeft 83% van de (30.000) bewoners overlast van vliegtuigen en is slechts 17 % voor groei; de rest wil krimp of pas op de plaats. Het plaatje op pagina 32 in het advies (zie bijlage) spreekt boekdelen: in de Zuidoosthoek (Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen) zijn ca. 4500 woningen niet (voldoende) geïsoleerd, terwijl dat wettelijk wel verplicht is. Daardoor staan dagelijks zo'n 14.000 (gemiddeld 3 personen per gezin) mensen bloot aan onaanvaardbare niveaus van geluidhinder. Hierin verschilt de Zuidoosthoek van de andere gebieden rondom Schiphol waar minder woningen staan of waar geluidisolatie al is uitgevoerd.

Intensief gebruik van de secundaire Aalsmeerbaan, waarvan de afstand tot de eerste huizen maar een paar honderd meter bedraagt, is noodzakelijk gebleken om de groei naar 500.000 vliegbewegingen per jaar mogelijk te maken. Bijna de helft van alle vliegbewegingen wordt

nu op een secundaire baan afgehandeld (zie Bijlage); daarvoor zijn deze banen, vanwege hun ligging in de dichtstbevolkte gebieden, nooit bedoeld geweest. Ook Schiphol directeur Dick Benschop heeft tijdens de huiskamerbijeenkomst met PUSH in februari 2020 erkend dat “het is misgegaan in de Zuidoosthoek”.

Indien de kosten voor geluidisolatie gemiddeld Euro 50.000,- per woning bedragen, dan ligt er een rekening van ruim Euro 200 miljoen op Schiphol en de overheid te wachten om de huidige bewoners te beschermen. Maar hier is geen zicht op, en isolatie lost bovendien de overlast buiten natuurlijk niet op. Sterker nog, het kabinet gaat gewoon door met het overbelasten van de omwonenden. De ontwerp Luchtvaartnota gaat uit van een jaarlijkse groei van 1,6 % van het aantal vliegbewegingen tot 2030 naar bijna 600.000. Experts verwachten dat de groei op de Aalsmeerbaan twee tot drie keer zo groot zal zijn. Kortom: De noodzaak voor effectieve bewonersparticipatie neemt alleen maar toe.

3. Verbreding en verwatering van de bewonersparticipatie ondermijnt het draagvlak

De samenstelling van de voorgestelde Maatschappelijke Adviesraad is zo breed, dat het consensusmodel in de praktijk niet haalbaar zal zijn. Alleen al het feit dat het huidige aantal clustervertegenwoordigers van 10 (2 per baan) wordt aangevuld met vijf uit de verre buitengebieden gaat problemen geven wat betreft visie en urgentie in hinderbeleving. Ook het feit dat het aantal partijen met andere belangen dat mee mag praten wordt uitgebreid zal het niet makkelijker maken om tot consensus te komen. Het wordt een “Poolse landdag” (niets ten nadele van onze gewaardeerde Europese medeburgers), waarin uiteindelijk de bewoners die het dichtst bij de banen wonen zullen worden overstemd.

4. Hoe nu verder?

- a. Pas de samenstelling van de Maatschappelijke Adviesraad aan; zet daarin een kleine kern van direct betrokkenen (ervaringsdeskundigen, die aantoonbaar in de getroffen buurten wonen, zoals huidige bewonersorganisaties).
- b. Geef de participatie van overige belanghebbenden op een andere manier vorm (Zie het KCCA Programma van Eisen voor het Burgerforum).
- c. Geef de Raad een duidelijk wettelijk mandaat om te adviseren over de inpassing en monitoring van de Schiphol operaties en verbeterplannen.
- d. Stel duidelijke regels op voor de besluitvorming, o.a. ter bescherming van minderheidsstandpunten, en leg deze vast in een reglement.
- e. Laat een onafhankelijke second opinion uitvoeren op het voorgestelde model.
- f. Laat de consequenties en wenselijkheid van het opzijzetten van het huidige wettelijke adviesrecht van bewoners (juridisch) toetsen.

Tenslotte hebben alle partijen er belang bij dat het draagvlak onder de bevolking niet verder afbrokkelt.

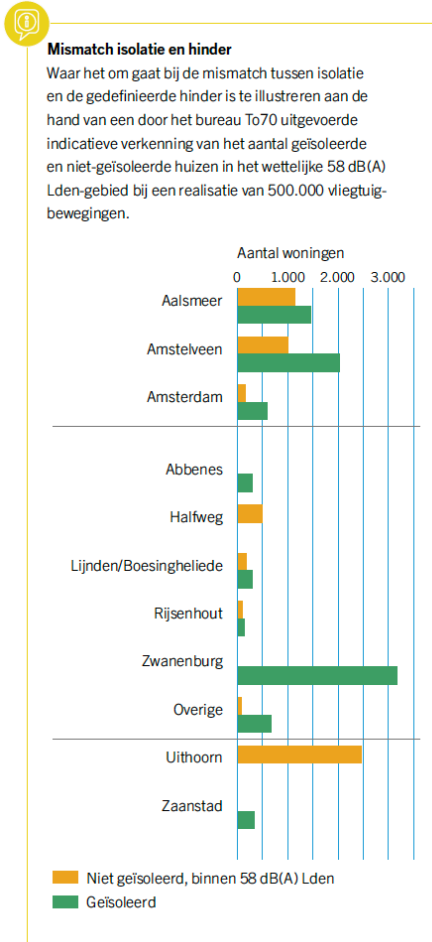
ORS Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan: kcca.orsbewoners@gmail.com

PUSH: pushuithoorn@gmail.com; website: www.pushuithoorn.nl

Gezamenlijk persbericht over Eindadvies: https://fc35d1b8-167d-416d-988a-b71ece28b409.filesusr.com/ugd/1844fa_d63ef28423bc4df083a254b9e3093bee.pdf

Bijlage

Plaatje uit Eindadvies *Schiphol Vernieuwd Verbinden* p. 32



Baangebruik in 2019 (realisatie)

Banen	Starts	Landen	Totaal
Polderbaan	61.293	95.759	157.052
Kaagbaan	79.325	39.220	118.545
Primaire banen	140.618	134.979	275.597
Aalsmeerbaan (Z)	62.575	31.158	93.733
Zwanenburgbaan N	19.565	38.891	58.456
Zwanenburgbaan Z	10.427	14.609	25.036
Buitenveldertbaan O	13.292	22.484	35.776
Buitenveldertbaan W	1.993	0	1.993
Oostbaan	26	6.032	6.058
Secundaire banen	107.878	113.174	221.052
Totaal			496.649