



PERSBERICHT 14/12/2020

Eindadvies Van Geel maakt bewoners Aalsmeer en Uithoorn definitief vogelvrij

Bewonersdelegatie stemt niet in met eindadvies

Het eindadvies van Van Geel over de evaluatie van de ORS schiet op belangrijke punten ernstig tekort. Dat vinden de ORS-bewonersdelegatie Aalsmeerbaan (KCCA) en de bewonersorganisaties PUSH, BWA en de wijkoverleggen Aalsmeer. Daarom stemmen zij niet in met het advies. De instemming die de ORS-bewonersdelegatie op 11 december heeft gegeven is uitdrukkelijk niet namens de vertegenwoordigers van de Aalsmeerbaan gedaan. Sinds oktober vormen zij een zelfstandige delegatie binnen de ORS (KCCA) en verzorgen zij hun eigen woordvoering.

De bezwaren van bewoners in Aalsmeer en Uithoorn

1. De nieuwe Maatschappelijke Adviesraad Schiphol wordt zó verbreed en uitgebreid, dat de stem van de bewoners van de Zuidoosthoek verdwijnt. Dit is de **Van Geel-doctrine: groei mogelijk maken door de stem van de meest getroffen bewoners te smoren**.
2. Het advies is een advies op hoofdlijnen. Maar de contouren leveren op alle punten een verslechtering van de positie van de bewonersorganisaties en dus van de stem van inwoners van Uithoorn en Aalsmeer.
3. Het huidige wettelijke adviesrecht van bewoners in de Luchtvaartwet wordt vervangen door een zwak ad hoc participatierecht.
4. De Zuidoosthoek wordt afgeschreven als een gebied waarvoor geen perspectief meer bestaat. Het geschetste beeld van sloopzones en isolatieprojecten is onaanvaardbaar voor bewoners.
5. Het advies start met de conclusie dat polderen in de huidige ORS niet meer werkt 'omdat de verhoudingen verhard zijn'. Maar deze conclusie haalt oorzaak en gevolg door elkaar.
6. Het advies bevat een veelzeggende cruciale fout door uit te gaan van '2 + 2 baangebruik' terwijl de minister opdracht gaf uit te gaan van het huidige baangebruik van 2 + 1.



7. In de huidige ORS is het vanwege de grote belangen en stemverhoudingen niet mogelijk om tot consensus te komen en worden minderheidsstandpunten niet beschermd. Het advies bevat geen enkele indicatie hoe dat anders zal worden in de nieuwe Raad.
8. Van Geel omarmt het eeuwige 'groeiverdienmodel' uit de Luchtvaartnota, terwijl voorganger Hans Alders al constateerde dat dit model niet werkt: een paar dB minder per toestel maar meer vluchten over je dak leidt alleen maar tot meer geluidhinder in de dichtstbevolkte gebieden (Alders-paradox).
9. Bij de inrichting van de Maatschappelijke Adviesraad wordt leeftijdsdiscriminatie toegepast, gebaseerd op foute aannames en bovendien wettelijk verboden.

De gezamenlijke bewonersorganisaties stemmen daarom niet in met het advies. Het ORS Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan (KCCA) overweegt stappen te nemen om uit de Omgevingsraad Schiphol te treden.

TOELICHTING

1. De nieuwe Maatschappelijke Adviesraad Schiphol wordt zó verbreed en uitgebreid, dat de stem van de bewoners van de Zuidoosthoek verdwijnt. Dit is de **Van Geel-doctrine: groei mogelijk maken door de stem van de meest getroffen bewoners te smoren.**
De huidige Aalsmeerbaanvertegenwoordigers hebben nu 2 zetels in het ORS-bewonerscollege van 10. Dat zijn er straks 2 in de raad van 30. Daarin zitten ook nog eens 5 vertegenwoordigers die ver buiten de overlastgebieden wonen; zij hebben straks eenzelfde stem als onze bewoners die op 350 meter van de startbaan wonen. Dat is onaanvaardbaar. Deze Van Geel doctrine is in tegenspraak met het rechtsprincipe dat de meest kwetsbaren juist extra bescherming verdienen.
2. Het advies is een advies op hoofdlijnen. Maar de contouren leveren op alle punten een verslechtering van de positie van de bewonersorganisaties op en dus van de stem van inwoners van Uithoorn en Aalsmeer.
Zo is onduidelijk welke onderwerpen voor advies en welke voor informatie aan de nieuwe Raad moeten worden voorgelegd. Een heldere 'onderwerpenkalender' ontbreekt. De verhouding met de Interbestuurlijke kolom is onduidelijk. Adviezen hebben geen rechtskracht maar moeten 'meegenomen' worden in de afweging en 'er moet iets mee gedaan worden'.



3. Het huidige wettelijke adviesrecht van bewoners in de Luchtvaartwet wordt vervangen door een zwak ad hoc participatierecht.
Bovendien wordt de participatie van de Raad ingebed in veel bredere participatievormen, waarbij de keuze van onderwerpen en vorm van participatie niet van tevoren vaststaat maar ad hoc wordt vastgesteld door de overheid. Dit holt de huidige sterke positie van de bewonersorganisaties uit.
4. De Zuidoosthoek wordt afgeschreven als een gebied waarvoor geen perspectief meer bestaat. Het geschetste beeld van sloopzones en isolatieprojecten is onaanvaardbaar voor bewoners.
Citaat pag. 32: “.....duidelijk is dat er geen hoge verwachtingen meer mogen zijn van hinderreductie als gevolg van operationele maatregelen. Dan rest dus – bij een gegeven volume – alleen nog de mogelijkheid om te investeren in de versterking van leefkwaliteit door middel van maatregelen als isolatie of compensatie.”
5. Het advies start met de conclusie dat polderen in de huidige ORS niet meer werkt ‘omdat de verhoudingen verhard zijn’. Maar deze conclusie haalt oorzaak en gevolg door elkaar.
De verhoudingen zijn verhard omdat het onmogelijk is om 500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol in te passen in zo’n dichtbevolkt gebied. De secundaire Aalsmeerbaan (ca. + 70% vtb’s sinds 2013) is misbruikt om de explosieve groei op te vangen. Vele duizenden inwoners van Uithoorn en Aalsmeer hebben onbeschermd deze groei over hun dak gekregenⁱⁱ. Er was geen rechtsbescherming, en bij overtredingen van regels werd er niet gehandhaafd. Bovendien werden gedane beloftes van hinderbeperking niet nagekomen.
6. Het advies bevat een veelzeggende cruciale fout door uit te gaan van ‘2 + 2 baangebruikⁱⁱⁱ’ terwijl de minister opdracht gaf uit te gaan van het huidige baangebruik van 2 + 1.
In 2019 gingen er al meer starts van de secundaire Aalsmeerbaan dan van de primaire Polderbaan. Dat is volstrekt tegen de bedoeling van het banenstelsel in, dat bescherming van de leefomgeving rond secundaire banen beoogt. De groeiambitie naar 540.000 vtb’s kan niet gerealiseerd worden met het huidige stelsel waarin de Aalsmeerbaan secundair is, en is daarom onhaalbaar.
7. In de huidige ORS is het vanwege de grote belangen en stemverhoudingen niet mogelijk om tot consensus te komen en worden minderheidsstandpunten niet beschermd. Het advies bevat geen enkele indicatie hoe dat anders zal worden in de nieuwe Raad.
De Raad gaat adviseren op basis van consensus, maar ook bij meerderheid, volgens de mondelinge toelichting. Adviezen moeten gedragen worden door alle partijen, dus niet alleen door de bewonersorganisaties, maar ook door werkgevers, jongeren, en organisaties als de vereniging van cabinepersoneel of vliegtuigmonteurs en milieuorganisaties.



8. Van Geel omarmt het eeuwige 'groeverdienmodel' uit de Luchtvaartnota, terwijl voorganger Hans Alders al constateerde dat dit model niet werkt; een paar dB minder per toestel maar meer vluchten over je dak leidt tot meer geluidhinder in vooral de dichtbevolkte gebieden bij de secundaire banen (Alders-paradox).
9. Bij de inrichting van de Maatschappelijke Adviesraad wordt leeftijdsdiscriminatie toegepast, gebaseerd op foute aannames en bovendien wettelijk verboden.
Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar de leeftijdsopbouw van de huidige bewonersorganisaties zodat de voorgestelde leeftijdsdiscriminatie gerechtvaardigd zou kunnen zijn. Jongeren zijn niet uitgesloten van deelname aan de huidige bewonersgroepen, en onze groepen hebben aantoonbaar grote steun onder jongeren.

Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan: kcca.orsbewoners@gmail.com
Contactpersoon: Bewonersdelegatieleider KCCA Mirella Visser : 06 2012 7511

BWA: info@aalsmeerbaan.nl
PUSH: pushuithoorn@gmail.com; website: www.pushuithoorn.nl
Wijkoverleg Stommeer: wrstommeer@gmail.com

ⁱ Pag. 31 Eindadvies <https://www.omgevingsraadschiphol.nl/wp-content/uploads/2020/12/Eindadvies-Schiphol-Vernieuwd-Verbinden.pdf>

ⁱⁱ Pag. 32 Eindadvies

ⁱⁱⁱ Pag. 31 Eindadvies