

Antwoorden op vragen aan de Kerngroep ZH

Vraag 1: Wat vond je van het eerste kerngroepoverleg? Wat ging goed, wat kan beter?

Reactie ORS-bewonersdelegatie:

Wij hebben grote twijfel over de toegevoegde waarde van een (regionale) kerngroep. Behalve dat luchtvaartbeleid in wezen nationaal is, overstijgt ook de invloed van een luchthaven al gauw de provinciegrenzen. Beter is aan te sluiten bij de schaal van de relevante luchthaven. Daarvoor bestaat een wettelijke constructie in de vorm van de CRO. De Omgevingsraad bij Schiphol is daar een verbeterde vorm van. Bij de evaluatie van de ORS zal onder meer aan de orde komen dat de contouren een minder logische afgrenzing zijn (en dat routes een betere schaal bieden voor relevante betrokkenheid).

De huidige taak en samenstelling van een kerngroep zijn ook te beperkt voor veelzijdige betrokkenheid van de omgeving, zowel wat het aantal omwonenden als gemeenten betreft.

Nog los van het feit dat de provincie Noord-Holland geen kerngroep gaat instellen, hechten wij in ieder geval voor Schiphol aan voortzetting (in aangepaste vorm) van het Omgevingsraad-model.

Reactie BTV:

Wij zien wel de toegevoegde waarde van de kerngroep. In de CRO zitten alleen wettelijke benoemde bewonersvertegenwoordigers. BTV en haar leden worden dan ook niet direct door de CRO vertegenwoordigd. Ook LBBL en Stichting Abrel vertegenwoordigen niet de belangen van de BTV leden.

Vraag 2: Wat is de rol van de regio in de maatschappelijke participatie voor LVN en LRH?

Reactie ORS-bewonersdelegatie:

Allereerst zijn er meer (deel)projecten dan de genoemde LVN en LRH. Voor de omwonenden is bijvoorbeeld het project Meten en Berekenen de sleutel voor herstel van vertrouwen. Dit onderwerp is op ons voorstel ook toegevoegd aan de agenda van de eerste kerngroep. Ten onrechte wordt daarover gemeld dat er participatie heeft plaatsgevonden. Dat geldt evenmin voor de LRH voordat het projectplan is afgerond.

Participatie kent een aantal gradaties van beïnvloeding. Het is de moeite waard om de toepassing van de hoogste treden van de participatieladder te verkennen. De huidige opzet ademt onnodige terughoudendheid.

In ieder geval dient participatie te beginnen bij het formuleren van de probleemstelling. Zorgvuldige terugkoppeling en verantwoording zijn bepalend voor het succes.

Reactie BTV:

Wij sluiten ons aan bij de bovenstaande reactie van dhr. Poelmans.

Vraag 3: Vindt er voldoende participatie plaats tot einde 2019:

- a. Maatschappelijke participatie?
- b. Vanuit de regio?
- c. Voor LVN en LRH?

Reactie ORS-bewonersdelegatie:

Participatie mag niet worden verward met het indienen van zienswijzen Participatie zoals hierboven opgevat betekent dat er tijdig en permanent gelegenheid moet zijn voor burgerinitiatieven en veelsoortige inbreng vanuit de samenleving. Vooral bij bescherming van de omgeving (leefbaarheid, gezondheid) zit de ervaringsdeskundigheid bij omwonenden. Hinder blijft overigens niet beperkt tot geluid.

Participatie moet ook plaatsvinden bij concepten van MER, LVB, LIB etc. Bijzondere aandacht dient er te komen voor het vraagstuk wonen & vliegen.

Reactie BTV:

Ons inziens dient er inderdaad een duidelijk onderscheid te zijn tussen de algemene participatie die elke burger van Nederland kan doen, zoals het indienen van een zienswijze en een meer 'iteratief proces' van participatie van bewonersverenigingen zoals in de kerngroep. Hiervoor is o.a. noodzakelijk dat er ook zichtbaar wordt gemaakt wat er met onze input gedaan wordt, bijvoorbeeld met een wijzigingsblad e.d. E.e.a. is ook in de vergadering besproken.

Vraag 4: Is er behoefte aan een extra kerngroepoverleg? Zo ja, wat dient daar besproken en besloten te worden?

Reactie ORS-bewonersdelegatie:

Het succes van participatie (betrokkenheid) is afhankelijk van de duidelijkheid over governance (besturing). Helaas ontbreekt het daaraan in het luchtvaartbeleid. Wij zullen een voorstel doen voor de opzet van een effectieve Governance & Participatie.

De participatie in het omgevingsraadmodel is met name mislukt omdat toezeggingen en afspraken niet zijn nagekomen. Geen enkele vorm van bedrijvigheid die grote nadelen veroorzaakt voor de omgeving kan functioneren zonder acceptatie van omwonenden. Om vertrouwen te herwinnen en te behouden dienen afspraken concreet en handhaafbaar te worden geformuleerd.

Reactie BTV:

Wij hebben dezelfde ervaring als hierboven beschreven wat mislukte participatie betreft. In 2001 (met aanvullingen in 2005) is er voor RTHA een 'onderhandelaarsakkoord' gesloten. Geen enkel punt is hiervan door de politiek en RTHA nagekomen. Later blijkt dan dat deze toezeggingen onvoldoende tot geen juridisch kader bieden om op te handhaven. Alle vertrouwen is hierdoor teniet gedaan.

Vraag 5: Wie zou je aandragen voor de luchtvaartcommunity Zuid-Holland?

Reactie ORS-bewonersdelegatie:

Doel en opzet van de luchtvaartcommunity is onduidelijk. Creativiteit is bij de samenstelling belangrijker dan representativiteit. Deelname moet mogelijk zijn zonder voorwaarden anders dan correcte omgangsvormen. De discussie behoort onder onafhankelijke moderatie te staan. Wij hebben een sterke voorkeur voor een openbaar debat.

Reactie BTV:

Wij sluiten ons aan bij bovenstaande en zien graag aangevuld dat het voor ons duidelijk is dat input van mensen die de lasten ervaren, zwaarder zou moeten wegen dan input van mensen die alleen de lusten ervaren. Laatste groep heeft ons inziens geen recht van spreken als het om inbreuk van rechten van de eerste groep gaat.