

Ik ben niet tegen een Vorming Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), maar maak me ernstige zorgen of deze wel een sterke positie zal krijgen.

U lijkt volledig geïndoctrineerd door de luchtvaartbedrijven en hun lobby en ziet alleen cijfers van financiële winsten.

Maar de omwonenden van Schiphol, wij zijn MENSEN. We hebben last van Schiphol op een menselijke manier. Onze samenleving bestaat uit mensen en de mogelijkheid om een menswaardig bestaan te kunnen leven valt onder uw verantwoordelijkheid.

Wanneer werd het kantelpunt bereikt dat voor financiële winsten mensenlevens verwoest mogen worden? Okee, we zien het de grote, machtige bedrijven in het buitenland niet anders doen. Dat is schandelijk en wordt door de-mensen-met-macht gedoogd. Maar wilt u dit echt ook toestaan dichtbij huis, in uw eigen land? Dit is geen ver-van-mijn-bed-show!

365 nachten per jaar wordt mijn nachtrust verstoord. Door een bedrijf dat daar geen enkele verantwoordelijk voor hoeft te nemen. Nog geen gratis oordopjes krijg ik. Hoe kunt u dat toestaan? Zonder mijn nachtrust ben ik lichamelijk en mentaal een gebroken mens. Is u dat niets waard?

Enne, ik ben niet de enige, hè. Heeft u al eens gekeken naar hoe groot het gebied is waar ernstige vlieghinder wordt ervaren? Heeft u al eens stilgestaan bij hoeveel mensen daar wonen?

U gaat door en door en door met ons steeds meer te kwellen en te martelen. En waarom? Ik heb echt geen idee. Maar u maakt sterk de indruk dat u wel luistert naar de argumenten van de luchtvaarhobby en nooit echt luistert naar wat de 'omwonenden' (= half Holland en een deel Utrecht) te melden hebben.

Ik ben bang dat deze nieuwe manier van inspraak voor omwonenden helemaal niets zal uitmaken. Ik ben niet thuis in de materie en vind uw documenten lastig om te interpreteren. Ik wil u vragen het voorgestelde beleid zodanig aan te passen dat de stemmen van de omwonenden net zo luid en krachtig bij u binnenkomen als de stemmen van de luchtvaart(lobby). Omdat ik zelf niet goed kan verwoorden wat 'krachtig genoeg' inhoudt, citeer ik Schipholwatch:

## Nationaal kennisinstituut

Wij zijn van mening dat de MRS een nationaal kennisinstituut moet worden dat de belangen behartigt van alle omwonenden van vliegvelden, als tegenwicht voor de eenzijdige wijze waarop de belangen van de vliegindustrie nu keer op keer voorop blijken te staan. Geen Schipholraad dus, maar een Luchtvaartraad met de status van gerenommeerde adviesorganen als de Gezondheidsraad, het Planbureau voor de Leefomgeving en de Ombudsman.

De MRS moet gevraagd en ongevraagd adviezen kunnen geven aan de regering. Dat adviesrecht moet worden vastgelegd in de wet en mag zelfs een adviesplicht worden: de minister wordt dan gedwongen bij iedere wijziging in beleid dat raakt aan de luchtvaartsector advies te vragen aan de MRS.

Idealiter hoort daar ook een vetorecht bij. Als nieuw beleid een te grote inbreuk maakt op de belangen van omwonenden, natuur of klimaat, dan moet de MRS keihard 'nee' kunnen zeggen tegen de snode plannen.

## Recht op informatie

Om de belangrijke taken goed uit te voeren, krijgt de MRS informatierecht: de raad kan bij alle relevante instanties – inclusief ministeries – informatie opvragen. De MRS krijgt zo inzage in de beslisprocessen die leiden tot nieuw beleid en de afwegingen die worden gemaakt, het overleg dat eraan vooraf ging – intern danwel extern met partijen uit de vliegindustrie.

De MRS is op papier de opvolger van de [Omgevingsraad Schiphol](#) – een overlegtafel waar burgers, bestuurders en de vliegindustrie met elkaar overlegden. De MRS sluit de vliegindustrie uit, omdat gebleken is dat met deze partij geen vruchtbaar overleg mogelijk is. De belangen van burgers en sector lopen te ver uiteen.

Wij vinden dat de MRS veel ambitieuzer van opzet moet zijn. Geen goedwillende burgers meer aan tafel die als onbetaald vrijwilliger hun mening geven, maar een organisatie van betaalde professionals uit verschillende disciplines: geluids- en milieudeskundigen, technici, economen, veiligheidsexperts en klimaatwetenschappers komen in vaste dienst van de nieuwe organisatie om structurele oplossingen te formuleren voor de overlast en vervuiling door de vliegindustrie en op te komen voor de belangen van omwonenden, milieu en klimaat.

## Goed gefinancierd, de vervuiler betaalt

Het nieuwe instituut moet daarom kunnen beschikken over een groot en gedegen gefinancierd budget. Dat is eenvoudig te realiseren via een extra tickettaks voor de tientallen miljoenen reizigers die ieder jaar via Nederlandse luchthavens op pad gaan. Een paar euro per ticket brengt voldoende geld in het laatje om de organisatie budgetneutraal op te tuigen en in stand te houden.

Dat budget moet groot genoeg zijn om velerlei activiteiten te ontplooien, zoals het financieren van onderzoek (intern én extern), het ondersteunen van belangrijke burgerinitiatieven, het toekennen van gelden om de schade aan de leefomgeving te repareren.

De MRS kan zo de taken overnemen van Schiphols eigen leefbaarheidsfonds dat veel te afhankelijk is van de nukken van de vliegsector.

Belangrijke onderzoeken die de MRS dient op te zetten zijn een breed en diepgaand onderzoek naar mogelijkheden om de schade van de vliegindustrie in te perken, medisch research in verband met de kankerverwekkende uitstoot van vliegtuigen en economisch onderzoek waarin uiteindelijk ook de negatieve effecten van vliegverkeer worden meegenomen.

Onderzoek naar participatie in de luchtvaart

De MRS zou bovendien onderzoek moeten opstarten naar de stand van burgerparticipatie in het luchtvaartdossier. Omwonenden wantrouwen deze trajecten omdat keer op keer niets met de uitkomsten wordt gedaan en slechts rekening wordt gehouden met de belangen van de vliegindustrie. De raad zoekt uit wat hier steeds misgaat en kan vervolgens aangeven hoe de participatie beter kan.

De MRS moet ook een belangrijke rol gaan spelen in het aanslingeren van een parlementaire enquête naar de totstandkoming, de uitvoering en de resultaten van het luchtvaartbeleid in de afgelopen dertig jaar. Alle dromen van toen hebben geleid tot een ernstige aantasting van leefomgeving, milieu en natuur. Was dat het waard en hoe kunnen we in de toekomst de blunders uit het verleden voorkomen?

Om de verbondenheid met de samenleving te behouden, krijgt de MRS een klankbordgroep bestaande uit ervaringsdeskundigen: omwonenden, maar ook milieu- en natuurorganisaties. Deze groep kan de MRS verzoeken bepaalde onderzoeken op te starten en kan invloed uitoefenen op de prioriteiten van de raad.

Frequent overleg met Tweede Kamer

Om anderszijds de verbinding te houden met het landsbestuur heeft de MRS periodiek overleg met relevante ministeries (infrastructuur, volksgezondheid, volkshuisvesting). Met de Kamercommissie voor Infrastructuur, met regionale en lokale bestuurders (Bestuurlijke Regie Schiphol) en met de controlerende instanties zoals de Inspectie Leefomgeving & Transport en de Arbeidsinspectie.

Om de transparantie van de MRS te waarborgen, stelt de raad ieder jaar een verslag op met daarin de verantwoording over de activiteiten van het afgelopen jaar en de plannen voor de komende periode.

Het is een ambitieuze wensenlijst die wij hebben opgesteld, maar goed realiseerbaar met een gedegen financiering uit een extra taks op het vliegverkeer.

Peanuts

Een budget van pak 'm beet zo'n 200 tot 300 miljoen euro per jaar staat in geen enkele verhouding tot de jaarlijkse subsidies die de vliegindustrie ontvangt, via onder meer de accijnsvrije kerosine, het nultarief voor de btw en de forse onderzoekssubsidies.

Dat gaat jaarlijks om ten minste 2,5 miljard euro voor een sector met zo'n 40.000 directe werknemers. Enkele honderden miljoenen euro's voor een instituut dat de belangen

behartigt van meer dan 2 miljoen Nederlanders die te maken hebben met overmatige overlast en vervuiling van de vliegindustrie is dan peanuts.