



Met dank voor de gelegenheid brengen wij graag enkele punten onder de aandacht die wat ons betreft verbetering behoeven aan de opzet, werking en verantwoordelijkheden van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS).

De opzet is ons inziens te weinig democratisch. De leden van de MRS worden gekozen door bewonersorganisaties die een zeer beperkt bereik hebben onder dat deel van de bevolking dat te maken heeft met de overlast en vervuiling door (het vliegverkeer van en naar) Schiphol.

Deze organisaties hebben over het algemeen nauwelijks budget om bekendheid te geven aan de verkiezingen en de overheid heeft evenmin - voor zover wij weten - budget vrijgemaakt om een groter deel van de bevolking te bereiken. Daarmee is de verkiezing er eentje geworden die voor het grootste deel van de belanghebbenden verborgen blijft.

Afstappen van regio-indeling

De opzet met een onderverdeling van bewonersvertegenwoordigers per regio werkt interne onenigheid in de hand. Immers het voordeel van de een wordt het nadeel van de ander. De ene vertegenwoordiger zal moeten opkomen voor de belanghebbenden in zijn regio, waarmee het risico groot is dat dit ten koste gaat van de belangen van bewoners in een andere regio. Dit staat een afgewogen en evenwichtige besluitvorming in de weg en werkt verschuiving van de overlast en vervuiling in de hand in plaats van vermindering. Dit risico is eenvoudig uit te sluiten door vertegenwoordigers niet meer te koppelen aan een regio (aanvliegroute).

De MRS heeft slechts een adviesrecht, maar zou in onze optiek een vetorecht moeten hebben om ontwikkelingen tegen te kunnen houden die negatieve gevolgen krijgen voor grote groepen mensen in de regio Schiphol. Dat de minister bepaalde wijzigingen niet kan doorvoeren zonder positief advies van MRS is nu al een wassen neus gebleken, gezien de gang van zaken met het eerste en tweede advies van de MRS over de zogenaamde 'experimenteerregeling'. Daarin werd in een eerste advies negatief geoordeeld en in het tweede advies van enkele weken later en na overleg met het ministerie gesproken van 'mogelijk positieve gevolgen' van de regeling. Dat gebeurde ook nog eens op basis van verkeerde informatie. Zo werd in dit adviestraject de krimp van Schiphol groter voorgesteld aan de MRS dan nu het plan is.

Vertegenwoordigers niet opgewassen tegen de taak

Het dossier Schiphol is omvangrijk en complex en er vinden vrijwel dagelijks ontwikkelingen plaats. Een MRS met een tiental bewonersvertegenwoordigers die eens per drie maanden vergaderen en een zeer beperkt aantal deskundigen is niet opgewassen tegen de taak om de belangen van bewoners adequaat te behartigen. Wij pleiten er dan ook voor om de MRS een veel zwaardere personele bezetting te gunnen, waarbij de rol van de bewonersvertegenwoordigers wordt verschoven naar toezichthouder op de MRS in plaats van uitvoerend vertegenwoordiger.



In de huidige opzet wordt van relatief ondeskundige burgers gevraagd zich uit te laten over de complexe en omvangrijke materie in dit dossier. De meeste vertegenwoordigers zijn niet uitgerust om deze taak aan te kunnen. Wij pleiten ervoor om de MRS de status en invulling te geven van een raad als de Gezondheidsraad of de Veiligheidsraad. Ingevuld met deskundige en ervaren beleidsmakers en -adviseurs en gesteund door een toezichtsraad die bestaat uit de bewonersvertegenwoordigers.

De onafhankelijkheid van zo'n MRS dient te worden gewaarborgd met een wettelijk vastgesteld budget, te financieren uit een verhoging van de belastinginkomsten uit de luchtvaartsector. Het is immers deze sector die de instelling van de MRS noodzakelijk maakt.

Zo'n MRS moet gevraagd en ongevraagd bindend kunnen adviseren en in combinatie met het vetorecht de belangen van omwonenden adequaat behartigen.

Bedrijfsleven al ruim vertegenwoordigd in debat

In de huidige MRS is ruimte gegeven aan de belangenbehartiging van het bedrijfsleven, maar deze partijen zijn al uitstekend vertegenwoordigd in het maatschappelijke debat over Schiphol en de luchtvaart in het algemeen, onder meer via organisaties als VNO-NCW, MKB Nederland, Barin, IATA, et cetera.

Dit zijn allemaal organisaties, bestaande uit professionele belangenbehartigers die in betaalde banen hun volledige tijd en inspanningen kunnen richten op het nastreven van de eigen belangen. Dit is schril contrast met bewonersvertegenwoordigers die af en toe vergaderen en onmogelijk op de hoogte kunnen blijven van alle ins en outs vanwege de beperkte tijd die zij kunnen besteden aan het MRS-werk. Hiermee wordt ongelijkheid gecreëerd tussen professionals uit de sector en goedwillende, maar slecht toegeruste burgers. Dit staat het adequaat functioneren van de MRS in de weg.

De MRS zou - zoals de naam al zegt - in staat moeten worden gesteld een goede afweging te kunnen maken van de maatschappelijke belangen die spelen in het dossier Schiphol en niet, zoals nu al het geval lijkt met de instemming met de experimenteerregeling, het verkennen van wat maximaal mogelijk is om de luchtvaartsector te faciliteren. Dat is immers slechts één van de belangen - het financiële.

Belang luchtvaart niet gelijk aan maatschappelijk belang

Het belang van deze sector hoeft niet te worden ontkend, maar is niet gelijk aan het belang van de samenleving als geheel. Er zijn ernstige vraagstukken rond de huidige situatie, die verdienen te worden geanalyseerd en beoordeeld door ter zake kundige specialisten. We noemen voorbeelden als de grote hoeveelheden overstappers, de geluidsoverlast met gevolgschade op het gebied van de volksgezondheid en arbeidsproductiviteit (slapeloze nachten), de luchtverontreiniging met onder meer ultrafijnstof en zeer zorgwekkende stoffen, de opwarming van de aarde en de omvangrijke PFAS-verontreinigingen in de regio Schiphol.



Deze problemen vragen om een integrale beschouwing waarbij onconventionele oplossingen niet bij voorbaat uit de weg dienen te worden gegaan. Zoals MRS nu - en voorloper ORS voorheen - zijn 'gebruikt' is om te onderzoeken hoe draagvlak kan worden gecreëerd voor een maximale omvang van het vliegverkeer, niet voor het maximale maatschappelijke nut.

Gezien de historie van het Schiphol-overleg en de lessen die daaruit kunnen worden geleerd (meer dan 30 jaar overleg heeft slechts geleid tot meer overlast en vervuiling, niet minder), is het ons inziens onontkoombaar dat de MRS een veel steviger basis krijgt - in bevoegdheden en in menskracht - dan nu is opgenomen in de wetswijziging. De lobby (en de juridische slagkracht) van de internationale miljardenbedrijven in deze sector verdient een stevig en deskundig tegengeluid om de maatschappelijke balans te herstellen en daarmee het vertrouwen in de politiek en de overheid.

Mensenrechten voorop

In een democratisch bestel is het goed gebruik dat burgers in samenspraak met de politiek en de overheid de kaders bepalen waarbinnen een industrie kan opereren. Op dit moment - en met de installatie van een vleugellamme MRS - bepaalt de vliegindustrie in samenspraak met het ministerie wat er moet gebeuren ('Schiphol regeert'). Slechts de restjes die overblijven, vallen ten deel aan de honderdduizenden bewoners die dag in dag uit te maken hebben met de overlast en vervuiling van deze industrie. Dat is fundamenteel onjuist: het zijn de mensen die hun stem mogen uitbrengen op het (lands-) bestuur, het zijn de mensen die aanspraak mogen maken op mensenrechten, niet de bedrijven. Die hebben geen stemrecht en ook geen mensenrechten.