

Beste meneer Harbers,

U vraagt om een reactie op een van uw nieuwe ideeën, dit keer op het gebied van “inspraak” en “overleg” over ons nationale probleem Schiphol, ook wel Schiphol genoemd. Er moet een Maatschappelijke Raad komen voor onze Nationale Hinderplek.

De omgevingsraad zou niet meer werken, overigens net als al die andere CRO-achtige constructies die u aan vliegvelden hebt verbonden. Neem bijvoorbeeld de CRO-RTHA, waar zeer recent de voorzitter nog opstapte omdat hij constateerde dat zijn CRO meer en meer hapert omdat grote belangentegenstellingen niet zijn te overbruggen. En inderdaad, de belangen van de Schipholgroep en de vliegindustrie zijn in deze tijd niet meer te verenigen met de belangen van een steeds grotere groep Nederlanders die fysiek en mentaal slachtoffer zijn geworden van iets dat zo langzamerhand de omvang heeft aangenomen van de beruchte Toeslagenaffaire en de Groningse Gasaffaire.

Wilt u op dit gebied echt iets doen, kijkt dan serieus naar de ideeën die bewonersbelangenorganisaties als Schipholwatch aandragen voor omvorming van de nieuw te vormen MRS naar een Nationale Raad Luchtvaart Raad (NRL), in lijn met raden als de OVV, PBL enz. Zo'n NRL zou breder werken dan alleen voor Schiphol en kunnen fungeren als het adviesorgaan voor het totale luchtvaartbeleid in Nederland, primair gericht op het borgen van de belangen van de inwoners van dit land. Nu praktisch alles wat vliegt in Nederland is overgenomen door de Schipholgroep, zo het ook passen om daar een nationaal stevig adviesorgaan tegenover te stellen.

In zo'n opzet staan de Schipholgroep en de luchtvaartindustrie voor hun belangen en toetst de NRL deze in gevraagde en ongevraagde adviezen en standpunten aan het algemeen gezondheids- en natuurbelang van alle Nederlanders. Dan staat niet meer, zoals nu, alleen het economisch belang van deze vervuulende en ziekmakende industrie op de voorgrond en is er een kans dat Nederland en de luchtvaart weer een beetje met elkaar in evenwicht komen. Het is ook zuiver om zo te werken: de industrie staat voor een belang en dat moet transparant worden afgewogen tegen het algemeen belang, dat zeker niet altijd in lijn is met dat van de industrie!

En wie weet, doet u nu eens iets anders dan al die andere keren: u gaat mijn zienwijze en die van anderen met aandacht serieus lezen en gooit het niet in één keer in de prullenbak, omdat u eigenlijk toch gewoon uw eigen zin doet en zienswijzen van mij en anderen eigenlijk alleen maar nodig hebt om een vinkje te kunnen zetten voor de vraag: is er burgerparticipatie geweest.

Geïnspireerd door het goede werk dat door de burgervertegenwoordigers van Schipholwatch is gedaan zijn dit de ideeën voor een Nationale Raad Luchtvaart (NRL) die ik vol overtuiging van harte in uw aandacht aanbeveel:

- De MRS wordt omgedoopt in Nationale Raad Luchtvaart (NRL)
- De NRL wordt een nationale luchtvaartraad, niet alleen voor Schiphol, maar treedt in de plaats van de diverse CRO's en andere overlegafels op het gebied van luchtvaart
- De NRL wordt zodanig wettelijk verankerd dat hij volledig objectief en onafhankelijk kan opereren en adviseren en dat maximaal optimale inbedding wordt verkregen om zijn adviezen en bevindingen ook politiek uitvoerbaar te krijgen
- Deze NRL brengt gevraagd en ongevraagd advies over luchtvaartgerelateerde onderwerpen uit aan de regering; hij kan zo nodig dwingende adviezen uitbrengen over belangrijke ontwikkelingen in het luchtvaartbeleid.
- De NRL is ook vraagbaak voor burgerorganisaties in de luchtvaart (expertisecentrum).
- De overheid wordt verplicht advies van de NRL te vragen over nieuwe beleidsplannen die raken aan de luchtvaart.

- De NRL heeft het recht en moet ook worden gefaciliteerd om bij alle voor haar relevante instanties (incl. ministeries) informatie kunnen opvragen en verkrijgen.
- De voorzitter van de NRL moet een politiek zwaargewicht zijn, met een maximale termijn van twee maal vier jaar, iemand die de weg kent in de politiek en de standpunten van MRS over het voetlicht kan brengen.
- De directeur van de NRL moet een zwaargewicht zijn in behartiging van burger- en/of milieubelangen (Consumentenbond, milieuorganisatie).
- De NRL zou eenzelfde status moeten krijgen als bijvoorbeeld de Gezondheidsraad het Planbureau voor de Leefomgeving, het KiM of de Ombudsman.
- De NRL krijgt een multidisciplinaire, professionele staf, bestaande uit oa: medici, geluidsdeskundigen, milieudeskundigen, technici, ervaringsdeskundigen, economen, veiligheidsexperts, klimaatexperts.
- Leden van de staf van de NRL hebben geen banden met partijen in de luchtvaartindustrie
- In de staf van de NRL hebben goedwillende onbetaalde burgers geen rol; wel moet er een wettelijk verankerde burgeradviesraad of klankbordgroep komen, die de NRL zwaarwegende verzoeken kan doen.
- In de wettelijke verankering van de NRL wordt ook vastgelegd hoe continue monitoring van uitwerking van NRL-adviezen in de praktijk gestalte krijgt.
- De NRL start zijn werkzaamheden met een onderzoek naar de huidige stand van zaken in de participatietrajecten van I&W inzake luchtvaart, teneinde boven water te krijgen wat moet worden gedaan om het vertrouwen van burgers in de overheid ter zake van het luchtvaartdossier te herstellen. Bij voorkeur krijgt een dergelijk onderzoek de vorm van een parlementaire enquête naar het luchtvaartbeleid in Nederland sinds 1980.
- De NRL krijgt een ruim budget voor extern onderzoek (door bv RIVM/GGD GHOR/TNO/bureaus), voor de ondersteuning van burgerinitiatieven, voor het oplossen van knelpunten in de leefomgeving (bijvoorbeeld isolatieprojecten), voor een uitputtende studie (dus geen quick scan) naar alternatieven zoals de verhuizing Schiphol, de haalbaarheid van magneettreinverbindingen, een MKBA voor Schiphol zonder hubfunctie en voor aanleg van goede HSL-alternatieven.
- Bovenbedoeld budget drukt niet op de begroting I&W, maar bijvoorbeeld op die van Financiën of Binnenlandse Zaken.
- Het budget wordt betaald uit een opslag op vliegbelastingen en/of belastingheffing op kerosine of andere brandstoffen (de vervuiler betaalt).
- De NRL wordt gevestigd in de provincie Zeeland, ter ondersteuning van het regionaal belang van deze provincie en ook omdat Zeeland als “luchtvaartarme” provincie een objectieve basis kan zijn voor een instituut als een NRL.
- De NRL legt jaarlijks verantwoording af via inhoudelijk jaarverslag, dat op zijn beurt weer inhoudelijk wordt gecontroleerd door een onafhankelijke auditcommissie.
- De NRL heeft periodiek overleg (ten minste eens per zes maanden) met de Vaste Kamercommissie voor I&W van de Tweede Kamer en heeft regelmatig en gestructureerd overleg met I&W, VWS, Volkshuisvesting, ILT, BRS, GGD-GHOR, Arbeidsinspectie et cetera.
- En last but not least. In de NRL is er géén invloed van de vliegindustrie! Burgers, NRL en overheid bepalen samen de kaders waarbinnen de industrie kan en mag opereren.

Moordrecht, 20 februari 2023,
GHC Houdijk.