

## Versterk gezamenlijk bestuurlijk optreden en publieke participatie Schiphol

Alle bestuurslagen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten meer als één overheid naar buiten toe optreden bij besluitvorming over Schiphol en omgeving. Daarnaast is het van belang om de participatie van omgevingspartijen bij besluitvorming over Schiphol te verbreden en meer structuur te geven. Evenals de Commissie Cohen eerder dit jaar, zie ik daarbij geen toekomst meer weggelegd voor de huidige Omgevingsraad Schiphol (ORS). Tot die conclusie kom ik – na 1,5 jaar interim-voorzitterschap van de ORS en vele gesprekken met alle betrokkenen – in mijn advies *Schiphol vernieuwd verbinden. Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025* aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Het economische en werkgelegenheidsbelang van Schiphol verbinden met leefkwaliteit voor inwoners, zou bij uitstek een onderwerp voor een poldermodel zijn. Dat veronderstelt dan wel onderkenning van een gemeenschappelijk belang, bereidheid om compromissen te sluiten en die ook te verdedigen en goede persoonlijke verhoudingen. Aan al deze voorwaarden wordt op dit moment niet voldaan. Het bureau Berenschot heeft dit de achterliggende maanden onderstreept. De inhoudelijke complexiteit is groot, terwijl bestuurlijke coördinatie ontbreekt. Bovendien laten de onderlinge verhoudingen te wensen over.

### Noodzaak reset

Een *reset* is noodzakelijk. Met als doel een versterkte regie op de verbetering van de leefkwaliteit en het vertrouwen van de omgeving. Om daar te komen is het uit elkaar halen van de ‘interbestuurlijke kolom’ en de ‘participatiekolom’ – zoals die nu in de ORS verweven zijn – noodzakelijk. Het is daarbij als eerste aan de rijksoverheid om inhoudelijk de kaders te stellen. Dat betekent onder meer het invullen en borgen van een basisleefkwaliteit, basisparticipatiekwaliteit en basisinformatiekwaliteit. In aansluiting op die kaderstelling zie ik de volgende drie meest acute en cruciale vraagstukken die om invulling vragen:

1. De bestuurlijke lagen beter met elkaar verbinden: Rijk, provincie en gemeenten.
2. Belangrijke inhoudelijke vraagstukken op het raakvlak van het nationale en regionale niveau definiëren en adresseren.
3. De participatie en de informatievoorziening versterken.

### 1. Samenwerking Interbestuurlijk Programma Schiphol

Het is van belang dat het Rijk en de regionale overheden als één overheid werken: opgavegericht, met sterke regie (via een programmateam) op de maatschappelijke opgaven, uitgaande van gelijkwaardig partnerschap tussen overheden. De diverse overheden doen dit door hun lokale, regionale en nationale kennis, expertise en bevoegdheden te bundelen in een Interbestuurlijk Programma Schiphol, vergelijkbaar met de MIRT-aanpak. De vertaling van de rijksvisie en -kaders vindt plaats door het Rijk én het regionaal bestuur. Dat doen zij in een samenhangende gebiedsagenda. Daarin wordt voor de komende jaren de inpassingsdoelstelling en -opgaven voor het gebied beschreven. Op basis daarvan worden samenhangende jaarprogramma's voor de regio Schiphol uitgevoerd. Naast een concrete doorvertaling van het rijksluchthavenbeleid gaat het daarbij om de verbinding met andere nationale opgaven (zoals duurzaamheid en volkshuisvesting). Voor die samenhang en de doorvertaling naar regiospecifieke maatregelen is regionale kennis en betrokkenheid onontbeerlijk. Een onafhankelijke rapporteur moet daarbij jaarlijks een externe review geven van de voortgang waarmee de Kamer actief kan worden geïnformeerd.

## 2. Inhoudelijke kwaliteitsslag

Het Interbestuurlijk Programma Schiphol is noodzakelijk om tot inhoudsvolle resultaten te komen. Die resultaten zijn nodig, omdat anders elk 'participatie-activisme' in het streven naar het herstel van vertrouwen van de omgeving tot mislukken gedoemd is. In de participatie zullen inhoudelijk uitgewerkte voorstellen en opties die verschil maken voorgelegd moeten worden. Alleen op die manier is het mogelijk om een antwoord te bieden op de breed gewortelde scepsis in de omgeving, gevat in het motto 'eerst zien, dan geloven'. Met die overtuiging ben ik in het eindadvies nadrukkelijk ingegaan op de inhoud door concrete inhoudelijke agendapunten aan te reiken, zoals:

- Definitie van een minimum leefkwaliteit voor omwonenden in het gebied en onafhankelijk toezicht en borging hiervan;
- Uitwerking van de sturing waarbij Schiphol groei kan verdienen door hinderreductie;
- Afstemming van woningbouw met de ontwikkeling van de luchtvaart;
- Implementatie van de voorgenomen luchtruimherziening;
- Diverse route-optimalisaties en maatregelen voor versterking van de leefkwaliteit;
- Bundeling en versterking van de informatievoorziening waaronder met name een versterkte rol van metingen naast berekeningen.

## 3. Brede en intensieve participatie

De overheden hebben een verplichting om participatie te organiseren rond alle besluiten met impact op de leefomgeving. Ik bepleit daarbij een verbreding van het betrekken van belanghebbenden én een bundeling van de participatie en informatievoorziening zodat er meer structuur en overzicht voor belanghebbenden ontstaat. De inrichting van een Maatschappelijke Raad Schiphol kan daarbij een belangrijk ankerpunt zijn voor de dialoog met de omgeving. Daarin krijgen bewoners (waaronder jongeren), maatschappelijke groeperingen en inhoudelijke experts een plek. De weging van de uitkomsten van deze dialoog is een taak van de bestuurlijke partijen. Zij zijn er op toegerust om publieke belangen te wegen en zich daarover democratisch te verantwoorden. Geen andere partij kan deze bevoegdheid en daarmee gepaard gaande verantwoordelijkheid overnemen: geen (publieke) uitvoeringsorganisatie noch een belanghebbende.

### Urgentie

Mijn concreet voorstel is om zo spoedig mogelijk een onafhankelijk bestuurlijk kwartiermaker te benoemen, die ermee belast wordt om in nauw overleg met alle bevoegde organen te komen tot een invulling van de voorgestelde aanpak in beide 'kolommen'. De werkzaamheden zouden er op gericht moeten zijn om het Rijk op basis van de uitwerkingsvoorstellen in de zomer van 2021 een weloverwogen besluit te kunnen laten nemen over de toekomstige inrichting van de governance en participatie rond Schiphol.

Een *reset* op korte termijn is onmisbaar. De noodzaak en urgentie wordt door de Covid-19-crisis niet verminderd, nu uit onderzoek van Motivaction (november 2020) blijkt dat "de bereidheid om post-corona minder te gaan vliegen dan men gewend was, niet [is] gestegen ten opzichte van de bereidheid pre-corona". Wel biedt de Covid-19-crisis een adempauze die niet onbenut mag blijven. Deze zal straks nog crucialer blijken te zijn bij de doorstart van het luchtvaart, nu hetzelfde recente onderzoek aangeeft dat het draagvlak voor (groei van) de luchtvaart in de omgeving erodeert. Ik benadruk de urgentie temeer omdat de huidige structuur en werkwijze geen resultaten meer oplevert en enkel verder afbreuk kan doen aan de verhoudingen tussen partijen. Bovendien gaat met uitstel kostbare tijd verloren voor het noodzakelijke herstel van bestuurlijke en maatschappelijke verbindingen.