Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2024–2025

36 655

Wijziging van de Wet luchtvaart en van de Wet van 9 maart 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (Stb. 2016, 119-n1) in verband met de verankering van de Maatschappelijke Raad Schiphol en de versterking van de commissies regionaal overleg van overige burgerluchthavens van nationale betekenis

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 17 januari 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Algemeen	2
Inleiding	2
MRS – *Aanleiding*	*3*
Wettelijke verankering	*3*
Relatie met wetswijziging 2016	*3*
Inhoud voorstel	*3*
Probleemomschrijving en aanpak	*6*
CRO	6
Aanleiding	*6*
Gevolgen	7
MRS	7
Participatie	*7*
Financiën	*7*
Lidmaatschap gemeenten koppelen aan het beperkingengebied 48 L_{den}-geluidbelasting	*8*
ARTIKELSGEWIJS	8
ARTIKEL I – Onderdeel A	8
Onderdeel B, Artikel 8.35 *Eerste lid*	*8*
Artikel 8.36	9

kst-36655-5
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2025

Artikel 8.37 10
Artikel 8.38 10
ARTIKELEN IV EN V 10

Algemeen

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken behorend bij het wetsvoorstel en hebben hierover nog vragen en/of opmerkingen.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij zijn positief over het wettelijk verankeren van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en het versterken van de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) van de overige burgerluchthavens van nationale betekenis. Wel hebben zij hierover nog de volgende opmerkingen en vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij uiten echter zorgen over de representativiteit, evenwichtigheid en slagkracht van deze organen. Deze leden constateren dat er altijd een spanningsveld zal zijn tussen het verbeteren van de leefkwaliteit in de regio rondom Schiphol en burgerluchthavens en het streven om omwonenden en andere belanghebbenden een stem te verlenen in het besluitvormingsproces over het luchtvaartbeleid aan de ene kant en aan de andere kant het belang van Schiphol en de overige burgerluchthavens. In dit spanningsveld kunnen de MRS en CRO bijdragen aan een luchthaven met draagvlak in de regio.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn verheugd dat de MRS een officieel orgaan wordt binnen de Wet luchtvaart. Zij maken zich nog wel zorgen of met de huidige opzet de belangen van omwonenden en maatschappelijke organisaties genoeg geborgd worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarbij op dit moment geen verdere vragen.

Het lid van de JA21-fractie heeft kennisgenomen van het wetsvoorstel.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie vinden het onwenselijk als er een woud aan allerlei verschillende overlegstructuren ontstaat. Juist bij een dossier als dit zijn we gebaat bij landelijke afstemming. Deze leden vragen in hoeverre de regering deze zorgen deelt en hoe zij aankijkt tegen een landelijke overlegtafel met alle betrokken partijen om de verschillende belangen rondom het luchtvaartbeleid te waarborgen.

De leden van de BBB-fractie vragen de regering hoe bij de CRO's gewaarborgd wordt dat de toevoeging van gebruikers van de luchthaven (zoals luchtvaartmaatschappijen of vertegenwoordiging van de kleine

luchtvaart) en vertegenwoordigers van de Minister niet ten koste gaat van de aandacht voor de belangen van omwonenden. Wordt er voldoende evenwicht gecreëerd tussen de verschillende belangen of dreigt de CRO een platform te worden waarin economische belangen en die van de overheid de boventoon voeren? In hoeverre wordt ervoor gezorgd dat de omwonenden die direct of indirect te maken hebben met de gevolgen van de luchthaven, voldoende gehoord en vertegenwoordigd worden in de CRO?
De leden van de BBB-fractie merken op dat de wet een aantal taken en verantwoordelijkheden voor de MRS formuleert. Wat gebeurt er concreet met de adviezen en standpunten die door de MRS worden aangedragen?

MRS

Aanleiding

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de uitsluitingsgronden voor personen en/of organisaties uit de luchtvaartsector zich verhouden tot het eindadvies van Van Geel om van een Omgevingsraad Schiphol (ORS) te schakelen naar een MRS met brede participatie. Is de regering het met deze leden eens dat ongeacht de formele of informele werkzaamheden van omwonenden, zij allemaal welkom /verkiesbaar moeten kunnen zijn? Waarom wel? Waarom niet?

De leden van de NSC-fractie lezen dat het Rijk als regisseur fungeert en de belangen van elke kolom verzamelt alvorens een belangenafweging te maken ten behoeve van de besluitvorming. Deze leden vragen of concrete voorbeelden gegeven kunnen worden van hoe dit proces in zijn werk gaat en of daarbij alle drie de kolommen in gelijke mate gehoord worden. Hiernaast vragen deze leden om een nadere uitleg van hoe de andere kolommen ingericht zijn, dan wel gaan worden. Ten derde vragen deze leden op welke manier er wordt ingezet op onderling begrip tussen de drie kolommen (voor standpunten en afweging) en op welke manier er wordt gewerkt aan goede onderlinge verhoudingen binnen en tussen de drie verschillende kolommen.

Wettelijke verankering

De leden van de PVV-fractie vragen of met de oprichting van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en de MRS en met het verdwijnen van de Alderstafel er nu geen sprake meer is van een centraal overlegorgaan.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de MRS een wettelijk verankerde positie krijgt, terwijl zij een groot deel van de omwonenden rondom Schiphol, te weten omwonenden werkzaam in de luchtvaart, niet toestaat om een actieve rol op te pakken in de MRS.

Relatie met wetswijziging 2016

De leden van de NSC-fractie vragen wanneer de regering verwacht dat het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit Schiphol in werking zal treden.

Inhoud voorstel

De leden van de PVV-fractie vragen of het doel van de MRS niet moet zijn om de stem van alle omwonenden te laten horen. Op welke wijze is dit nu gewaarborgd?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de inspraakreacties zorgen over de informatievoorziening aan de MRS. Deze leden begrijpen

en delen deze zorgen. Het Schipholdossier heeft een lange geschiedenis van schimmige omgang met informatie, feiten en onderzoeken, waarbij achteraf vaak bleek dat omwonenden, de Kamer en soms ook de Minister verkeerd bleken te zijn geïnformeerd. Vertrouwen van omwonenden in het proces kan alleen maar op basis van goede informatie. Inclusief het slechte nieuws. Deze leden vrezen dat informatie als minder betrouwbaar en minder volledig wordt ervaren, als de Minister de partij is die de relevante informatie voor de MRS selecteert en filtert. De Minister wordt immers door veel omwonenden en MRS-leden als een belanghebbende partij gezien, niet als onafhankelijk of neutraal. Deze leden denken dat alleen het tijdig en ongefilterd beschikbaar zijn van alle informatie kan leiden tot vertrouwen, transparantie en draagvlak.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de MRS zal bestaan uit vertegenwoordigers van bewoners, experts/wetenschappers, en een brede maatschappelijke schil bestaande uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties van wie de belangen of achterban direct of indirect geraakt kunnen worden door de taken van de MRS. Deze leden vragen waarom er in het voorstel geen sprake is van gelijke en gelijkwaardige behandeling van alle partijen. Zij denken hierbij aan de gemeenten, provincies, Schiphol en de luchtvaarmaatschappijen naast de bewoners. Deze leden vragen om een toelichting.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat er ruimte moet zijn voor het invoeren van experimenten waaruit moet blijken of, en in welke mate, de hinder(beleving) kan worden teruggedrongen. Hier zijn zowel omwonenden als de luchtvaartsector bij gebaat. Echter, deze leden zijn wel van mening dat dit niet ten koste zou moeten gaan van de capaciteit van Schiphol. Om die reden vragen deze leden of de regering kan bevestigen dat een experiment niet ten koste mag gaan van de capaciteit op luchthaven Schiphol. Zo nee, waarom niet? Deze leden vragen waarom niet expliciet is aangegeven dat een experiment getoetst wordt aan het effect op de hinderbeleving met behoud van capaciteit. Zij vragen via welke weg een garantie kan worden gegeven dat experimenten niet worden vastgesteld alvorens zeker is dat het voorgenomen experiment geen nadelige gevolgen heeft voor de capaciteit op de luchthaven. Waarom wordt dat niet op gelijke wijze gewaarborgd als het gunstige effect op de hinderbeleving?

De leden van de VVD-fractie lezen dat personen die niet per se een specifieke achterban vertegenwoordigen door de voorzitter kunnen worden benaderd om inbreng te leveren op specifieke vraagstukken, zoals jongeren, belangengroepen en vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de zogenaamde open schil. Deze leden vragen of er een kader is voor de voorzitter om te bepalen wanneer deze gebruikmaakt van de inbreng van deze personen in de open schil. Zo ja, hoe is dit kader tot stand gekomen?

De leden van de VVD-fractie lezen bovendien dat Van Geel in zijn advies schreef dat het essentieel is dat informatie over Schiphol en omgeving transparant, centraal vindbaar, begrijpelijk en compleet is, en dat een belangrijke taak van de MRS is om bij te dragen aan toegankelijke en onafhankelijke informatie over de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol en deze begrijpelijk te maken. Deze leden vragen of informatie over Schiphol en omgeving compleet kan zijn, als de luchtvaartsector zelf geen deel uitmaakt van de MRS.

De leden van de NSC-fractie lezen dat een verplichting van de Minister wordt voorgesteld om uiterlijk binnen acht weken een standpunt uit te brengen over de visies en standpunten die gevraagd of ongevraagd door

de MRS aan de Minister worden uitgebracht (de appreciatieverplichting). Deze leden constateren dat er na de internetconsultatie is gekozen om hier een termijn van acht weken in plaats van drie maanden te laten gelden. Zij vragen waarom er in eerste instantie is gekozen voor een termijn van drie maanden en om een nadere onderbouwing van de termijn van acht weken. Ook vragen deze leden waarom er niet voor een andere, kortere, termijn is gekozen, bijvoorbeeld een termijn van vier weken. Voorts vragen deze leden of er al eerder dergelijke standpunten zijn ingenomen door de Minister en, indien ja, of een (schematisch) overzicht daarvan gedeeld kan worden, waarin ook de termijnen worden weergegeven.

De leden van de NSC-fractie lezen dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: het ministerie) separaat op reguliere basis overleg voert met sectorpartijen. Deze leden vragen om een nadere toelichting wat dit separate overleg behelst, in welke vorm dit overleg plaatsvindt en hoe regelmatig dit overleg plaatsvindt. Voorts vragen deze leden wie de sectorpartijen zijn waaraan gerefereerd wordt en hoe bepaald wordt welke partijen hiervoor in aanmerking komen. Tot slot vragen deze leden, wijzend op de in de memorie van toelichting benoemde stelling van Van Geel in zijn advies dat het essentieel is dat informatie over Schiphol en zijn omgeving transparant, centraal vindbaar, begrijpelijk en compleet is, of de inbrengen van de sectorpartijen (de sectorkolom) op vergelijkbare wijze openbaar zijn als die van de MRS (de maatschappelijke kolom) en de interbestuurlijke kolom.

De leden van de D66-fractie vinden transparantie rondom de MRS belangrijk. Openbaarmaking van de adviezen is van belang om ervoor te zorgen dat zowel de samenleving als de media en belanghebbenden kunnen zien hoe de MRS zijn rol vervult en hoe zijn adviezen bijdragen aan het beleid. Deze leden vragen de regering te reflecteren op de mogelijkheid om een bepaling op te nemen waarin staat dat de adviezen van de MRS openbaar worden gemaakt en actief worden gepubliceerd.

Volgens de leden van de Partij voor de Dieren-fractie is het onduidelijk wat er wordt gedaan met de zorgen die omwonenden kenbaar hebben gemaakt over een goede informatiepositie door toegang te krijgen tot documentatie van het ministerie of de luchtvaartsector. Het ministerie zegt ervoor verantwoordelijk te zijn dat alle nodige informatie bij de MRS beschikbaar komt. Deze leden vragen hoe op het ministerie wordt bepaald wat «de nodige informatie» precies inhoudt. Betekent dit dat alle informatie die eventueel relevant zou kunnen zijn voor de MRS gedeeld wordt met de MRS? En als dit een keer echt niet kan, dat dan duidelijk wordt gemaakt welke documenten niet gedeeld gaan worden en waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat daarnaast door omwonenden wordt gevraagd om een sterkere rol van bewoners in de MRS en minder invloed van het bedrijfsleven, door geen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in de raad te faciliteren. Het bedrijfsleven ervaart namelijk niet de overlast. De regering zegt deze informatie pas eventueel mee te willen nemen bij een evaluatie, omdat dit niet in het ontwerpbesluit stond dat in 2022 is vastgesteld. Daarover hebben deze leden meerdere vragen. Wanneer staat deze evaluatie gepland en welke rol heeft het bedrijfsleven nu in de MRS? Is het niet passender om dit logische verzoek nu al mee te nemen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat in het wetsvoorstel wordt geregeld dat Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen geen lid zijn van de MRS, aangezien overleg tussen het ministerie en de sector inmiddels plaatsvindt in een

regulier overleg. Is de regering het met deze leden eens dat het, los van een ander overleg, onlogisch is dat deze partijen zouden deelnemen aan de MRS, aangezien ze geen omwonenden zijn of maatschappelijke organisaties? Zitten deze partijen nog wel in de CRO? Zo ja, is dat niet onlogisch als een regulier overleg bij de MRS als reden wordt gegeven dat de partijen niet deelnemen aan de MRS? Daarnaast vragen deze leden wat dit reguliere overleg precies inhoudt. Welke onderwerpen worden daar besproken en hoe vaak vindt dit plaats? Worden de notulen van deze overleggen openbaar gemaakt wanneer daar relevante agendapunten bijzitten voor de MRS?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie betreuren het dat deze mogelijkheid niet gelijk wordt benut om structurele verbeteringen in de MRS te bewerkstelligen. De manier waarop de MRS gestructureerd is rondom de baanindelingen lijkt niet optimaal, omdat kan worden besloten op een baan minder te vliegen, maar deze overlast naar een andere baan te verplaatsen. Hierdoor kunnen groepen omwonenden tegen elkaar opgezet worden en mist een holistische aanpak. Kan de regering hierop reflecteren? Daarnaast is in het verleden al meerdere keren geen advies gevraagd door de Minister aan de MRS. Hoe gaat deze wetswijziging voorkomen dat de MRS opnieuw buitenspel kan worden gezet?

Probleemomschrijving en aanpak

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de oprichting van de MRS bijdraagt aan overleg en samenwerking die noodzakelijk zijn tussen sector en omgeving.

De leden van de BBB-fractie vragen of met de afbakening van het «beperkingengebied» voor de CRO's tot de geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} recht wordt gedaan aan alle omwonenden die hinder ondervinden. Er is voor de CRO's gekozen voor een contour van 48 dB(A) L_{den}, terwijl voor de MRS een 45 L_{den}-contour wordt gehanteerd. Is het niet zo dat ook omwonenden buiten deze contour, bijvoorbeeld zij die onder aanvlieg-routes wonen, ernstige hinder kunnen ervaren en dus een legitiem belang hebben om ook vertegenwoordigd te zijn? Hoe wordt gewaarborgd dat hun belangen voldoende worden meegenomen, als zij niet formeel lid kunnen zijn van de CRO?

CRO

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben nog een vraag over de samenwerkingsovereenkomst die tussen Royal Schiphol Group en Groningen Airport Eelde is getekend. Op basis daarvan wordt samengewerkt om meer bestemmingen vanaf Groningen Airport Eelde te ontwikkelen. Deze samenwerkingsovereenkomst is relevant voor zowel de MRS, de CRO, als de Tweede Kamer, aangezien de Staat een meerderheidsbelang heeft in Schiphol. Kan deze samenwerking openbaar worden gemaakt?

Aanleiding

De leden van de NSC-fractie constateren dat met het wetsvoorstel beoogd wordt om de Commissies Regionaal Overleg van de luchthavens Groningen, Rotterdam, Maastricht en Lelystad, alle zogenoemde «overige burgerluchthavens van nationale betekenis», te versterken. Deze leden wijzen erop dat ook Eindhoven Airport een belangrijke rol in de burgerluchtvaart vervult en vragen of overwogen is om ook deze luchthaven in het wetsvoorstel te betrekken. Voorts vragen deze leden om een vergelijking tussen de positie van de Commissie Overleg & Voorlichting Milieu

Vliegbasis Eindhoven (COVM Eindhoven) en die van de CRO's, zoals die in dit wetsvoorstel voorzien is.

Gevolgen

De leden van de NSC-fractie constateren dat er in de memorie van toelichting geen constitutionele paragraaf is opgenomen waaruit duidelijk wordt of er constitutionele aspecten in het geding zijn en, zo ja, welke. Deze leden vragen of alsnog een constitutionele paragraaf opgesteld kan worden.

MRS

Participatie

De leden van de PVV-fractie vragen of een omwonende van Schiphol die werkzaam is in de luchtvaart of bij vliegreisorganisaties, ook toegelaten zou moeten worden in de MRS om een maatschappelijk evenwichtige afspiegeling van de omgeving Schiphol te waarborgen. Deze leden ontvangen signalen dat omwonenden die werkzaam zijn in de luchtvaart of bij vliegreisorganisaties, worden uitgesloten van de MRS en vragen of dit klopt. Deze leden vragen of deelname aan de zogenaamde «open schil» voor omwonenden werkzaam in de luchtvaartsector niet resulteert in een gebalanceerde maatschappelijke afspiegeling van de omgeving van Schiphol binnen de MRS, omdat zij niet dezelfde rechten hebben als MRS-leden.

Het lid van de JA21-fractie leest dat binnen de MRS omwonenden, experts en maatschappelijke organisaties rondom Schiphol met elkaar in gesprek gaan over de ontwikkeling van de luchthaven en adviezen uitbrengen aan de Minister van IenW. Hoe verklaart de regering dat een reizigersorganisatie voor het openbaar vervoer (ROVER) wel lid is van de MRS, maar reis- en reizigersorganisaties, zoals de ANVR, in de luchtvaart uitgesloten worden?

Het lid van de JA21-fractie vraagt hoe de regering een mogelijk belangenconflict bij leden van de MRS die ook actief of bestuurslid zijn in belangengroepen zoals Minder Hinder Gooise Meren, Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder, etc. of ook (lokaal) politiek actief (geweest) zijn, beoordeelt. Waarom verschilt dit belang met omwonenden die in de luchtvaart werkzaam zijn (geweest) of vertegenwoordiger zijn van reizigersorganisaties?

Het lid van de JA21-fractie heeft enige zorgen over de motiveringen die ten grondslag liggen aan dit wetsvoorstel. Was een verankering van diverse belangengroepen die zich tegen luchtvaart(geluid) keren binnen de MRS ook het doel van dit wetsvoorstel? Waarom is er niet gekozen in de statuten om ruimte te creëren voor belangengroepen die zich uitspreken voor luchtvaart?

Het lid van de JA21-fractie vraagt of oprichting van de MRS is bedoeld om de vertegenwoordiging van de maatschappelijke omgeving van Schiphol te verbeteren of om bewoners die actief bezig zijn met beïnvloeding van Schipholbeleid te bundelen.

Financiën

De leden van de NSC-fractie lezen dat er tot en met 2026 uitgegaan wordt van een budget van 1,25 miljoen euro per jaar voor de MRS en dat hiervoor tot en met 2026 1.205.000 euro per jaar gereserveerd is in de

begroting van het ministerie. Deze leden constateren dat hier een gat van 45.000 euro zit. Kan de regering hierover duidelijkheid scheppen?

De leden van de D66-fractie merken op dat uit het hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie blijkt dat de regering bewust niet heeft gekozen voor een wettelijk budget voor de MRS. De regering geeft aan dat zij dit in de reguliere begrotingscyclus los van het wetsvoorstel gaat bepalen. Deze leden zijn van mening dat dit onvoldoende waarborgen geeft voor een effectief en onafhankelijk adviesorgaan en vraagt de regering hierop te reflecteren. Zij vraagt de regering hoe zij aankijkt tegen een minimum-budget voor de MRS of een algemene verplichting voor de regering om de MRS te financieren.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of het gebrek aan slagkracht, dat wordt genoemd, als meer gemeentes zouden deelnemen aan de CRO, niet vooral wordt veroorzaakt door een te beperkt budget van zowel de CRO als het MRS. Zo is er onvoldoende budget om goede deskundigen in te kunnen huren. Kan de regering hierop reflecteren?

Lidmaatschap gemeenten koppelen aan het beperkingengebied 48 L_{den}-geluidbelasting

De leden van de NSC-fractie constateren dat er een uitzondering gemaakt wordt voor de gemeente Almere, omdat zij reeds deel uitmaakt van de CRO. Deze leden vragen of er andere gemeenten zijn die nu deel uitmaken van een CRO en dat na dit wetsvoorstel niet meer zullen doen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarop wordt gebaseerd dat de slagkracht wordt ondergraven als gemeenten buiten de 48db(A)-L_{den}-contour zouden deelnemen aan de CRO. Welke maatregelen zouden genomen kunnen worden om dat neveneffect te beperken? Ook vragen deze leden of er geen tussenvorm mogelijk is waarbij gemeenten wel allemaal proactief een uitnodiging ontvangen om deel te nemen, zonder dat het ze verplicht wordt.

ARTIKELSGEWIJS

ARTIKEL I

Onderdeel A

De leden van de VVD-fractie vragen de regering te bevestigen dat het experiment geen doorgang kan vinden, wanneer uit het overleg met de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen als bedoeld in het voorgestelde achtste lid volgt dat een voorgesteld experiment nadelige gevolgen kan hebben voor de capaciteit op de luchthaven.

Onderdeel B

Artikel 8.35

Eerste lid

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering het met deze leden eens is dat werknemers en reizigers een legitiem belang hebben en een stem verdienen in een maatschappelijke raad voor beleid dat Schiphol aangaat. Waarom wel? Waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de statuten van de MRS ten aanzien van weigeringsgronden op basis waarvan verkiezingen ruimte

zouden bieden aan een vertegenwoordiging van ook werknemers of reizigers, zich verhouden tot de huidige opzet van de MRS waar geen betrokkenheid is vanuit de luchtvaart. Deze leden vragen om een toelichting.

Artikel 8.36

De leden van de PVV-fractie vragen op basis van welke argumentatie, in overeenstemming met de statuten (art. 4 onder 3), een omwonende wordt uitgesloten wanneer hij of zij werkzaam is in de luchtvaartsector, terwijl een omwonende die actief is binnen platformen of netwerken gericht op beïnvloeding van het Schipholbeleid niet. Geldt in beide gevallen niet eenzelfde kans op een belangenconflict? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie lezen dat in de regeling in ieder geval zal worden bepaald dat de leden geen zitting hebben in of werkzaam zijn voor overheidsorganen of de luchtvaartsector om hun onafhankelijkheid te waarborgen. Deze leden constateren dat veel werknemers van de luchtvaartsector ook wonen rondom Schiphol. Deze leden zijn van mening dat een omwonende van Schiphol een omwonende is, ongeacht zijn of haar werk. Deze leden vragen hoe de MRS een representatieve afspiegeling kan zijn van bewoners in de omgeving van Schiphol, wanneer omwonenden die werkzaam zijn in de luchtvaartsector worden uitgezonderd van posities binnen de MRS.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de regering het gerechtvaardigd acht om medewerkers in de luchtvaarsector uit te sluiten wanneer de doelstellingen van de MRS zijn om ook groepen te vertegenwoordigen «van wie de belangen of achterban geraakt kunnen worden door de vraagstukken waar de MRS zich mee bezighoudt»? Deze leden vragen de regering of deze uitsluiting wenselijk is. Waarom wel? Waarom niet? Deze leden constateren dat op basis van art. 4 onder 3 van de Statuten van de MRS vertegenwoordigers geen dubbele pet mogen hebben. Deze leden vragen de regering wat dit betekent voor vertegenwoordigers die een actieve rol hebben of hadden bij (belangen)organisaties gericht op luchtvaartbeleid of Schipholbeleid. Zouden zij dan ook niet als vertegenwoordigers uitgesloten moeten worden? Waarom wel? Waarom niet?

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere toelichting waarom er in het voorgestelde eerste lid gekozen wordt voor een ministeriële regeling om nadere regels te kunnen stellen over de taken en de samenstelling van de MRS. Is ook overwogen om dergelijke regels in een algemene maatregel van bestuur vast te laten leggen? Welke voor- en nadelen ziet de regering daarbij? Tevens vragen deze leden om een nadere duiding van wat voor soort bepalingen in deze regeling opgenomen zouden kunnen worden. Kunnen hiervan voorbeelden gegeven worden?

De leden van de D66-fractie vinden het belangrijk dat de MRS goed gepositioneerd is om advies te geven. Hierbij hoort dat de MRS in staat moet zijn om gevraagd, ongevraagd en in de vroege fase van beleid advies te kunnen geven. Hoe eerder de MRS om een advies wordt gevraagd in het beleidsvormingsproces, hoe groter de invloed ervan. Daarom vragen deze leden hoe de regering kijkt naar een waarborg om de MRS vroegtijdig in beleidsvormingsproces te betrekken. Daarnaast vinden deze leden het belangrijk dat de MRS een goede informatiepositie heeft om beleid op te baseren. Daarom vragen de leden hoe de regering aankijkt tegen wettelijke waarborgen met betrekking tot het recht op informatie voor de MRS.

Artikel 8.37

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere toelichting waarom er in het voorgestelde vierde lid gekozen wordt voor een ministeriële regeling om nadere regels te kunnen stellen over de eventuele ontbinding van de MRS door de Minister. Is ook overwogen om dergelijke regels in een algemene maatregel van bestuur vast te laten leggen? Welke voor- en nadelen ziet de regering daarbij? Voorts vragen deze leden om een nadere toelichting in wat voor gevallen hieraan gedacht zou kunnen worden. Kan de regering bevestigen dat een dergelijk besluit tot ontbinding door de Minister alleen in een uiterst noodscenario plaats zal moeten vinden (en daarmee een laatste redmiddel is) en pas ingezet dient te worden wanneer alle alternatieven zijn uitgeput?

De leden van de D66-fractie constateren dat in de wet is opgenomen dat de Minister de voorzitter van de MRS benoemt, schorst en ontslaat. De voorzitter heeft vervolgens de bevoegdheid om leden te benoemen, schorsen en ontslaan. Deze leden maken zich zorgen over de onafhankelijkheid van de MRS. Hoe wordt gewaarborgd dat de MRS onafhankelijk kan opereren als de Minister de voorzitter benoemt? Waarom wordt er niet voor gekozen om de leden een eigen voorzitter te laten kiezen?

Artikel 8.38

De leden van de VVD-fractie vragen de regering op welke wijze alsnog kan worden gewaarborgd dat omwonenden van Schiphol die in de luchtvaartsector werkzaam zijn, hun hinderbeleving kunnen delen, gelet op het feit dat deze omwonenden niet welkom zijn volgens het Reglement Bewonersvertegenwoordiging.

ARTIKELEN IV EN V

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat met het instellen van de MRS een aantal partijen uit de huidige CROS hun al vastgelegde wettelijke taak op basis van artikel 8.23a van Wet Luchtvaart, niet meer kunnen en mogen uitoefenen om advies uit te brengen of een experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. Deze leden vragen hoe de regering hiertegen aankijkt. Vindt de regering dit gewenst?

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman