

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. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 10 juni 2025

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 17 januari 2025 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel (Kamerstukken 2024–2025, 36 655, nr. 2). De leden van de fracties van PVV, GroenLinks-PvdA, VVD, NSC, D66, BBB, Partij voor de Dieren en JA21 hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

Inleiding met betrekking tot de opzet van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)

Bij het tweeminutendebat luchtvaart op 19 februari 2025 is een motie ingediend door het lid Boutkan met als strekking dat medewerkers van luchtvaartpartijen niet uitgesloten mogen worden van lidmaatschap binnen de MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol).¹ Op 18 maart 2025 is de motie aangenomen door de Tweede Kamer. Via de Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol² is de Tweede Kamer geïnformeerd over de wijze van uitvoering van die motie. Bij de antwoorden op de relevante vragen in het verslag wordt daarbij ook bij stilgestaan. Naar aanleiding van deze motie wordt een bepaling toegevoegd aan het wetsvoorstel bij nota van wijziging. Zie daartoe ook de toelichting op de nota van wijziging.

In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen in het verslag, waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

Inleiding

1.

¹ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1211.

² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 559.

De leden van de VVD-fractie vinden het onwenselijk als er een woud aan allerlei verschillende overlegstructuren ontstaat en vragen of 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.

Algemeen

Het is inderdaad wenselijk dat alle belanghebbende partijen rondom Schiphol gezamenlijk aan tafel zitten en in onderlinge samenwerking tot adviezen aan de overheid komen. De realiteit is echter dat dit in de praktijk niet mogelijk is gebleken en dat partijen er onderling niet goed uitkomen. De materie blijkt complex en verhoudingen zijn verstoord: er is geen gezamenlijk doel meer en verder ontbreekt de bereidheid om compromissen te sluiten en te verdedigen. Ingrijpen is noodzakelijk gebleken, om een verdere verstoring van de verhoudingen te voorkomen. Daarom adviseerde de heer Pieter van Geel: «Als het niet kan zoals het moet, dan moet het zoals het kan».³

Van Geel stelde een opzet voor met de drie verschillende kolommen om in ieder geval alle belangen goed op tafel te kunnen krijgen. In de praktijk wordt vanuit dat advies reeds gewerkt en daarop gebaseerd is dit wetsvoorstel opgesteld. Desalniettemin blijft het nuttig om op bepaalde onderwerpen de samenwerking te zoeken, ook op nationaal luchtvaartbreed niveau. Daarom vinden er op onderwerpsniveau wel gemeenschappelijke overleggen plaats. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Nationale Klankbordgroep voor het nieuwe geluidstelsel, waarin partijen vanuit de verschillende deelbelangen vertegenwoordigd zijn.

Tegelijkertijd zijn specifieke overlegtafels per luchthaven een logische basisopzet, omdat er vaak specifieke onderwerpen moeten worden besproken waarvan niet logisch is dat deze op nationaal niveau worden besproken.

Motie De Groot

Op 5 juni 2024 is de motie De Groot (VVD) over het inrichten en voorzitten van een luchtvaarttafel betreffende Schiphol ingediend.⁴ Deze motie verzoekt de regering een luchtvaarttafel in te richten en voor te zitten waarin omwonenden, het regionaal bestuur, Schiphol, de luchtvaartsector en airlines, alsmede het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), ieder per afvaardiging, een plaats innemen.

IenW heeft op basis van deze door de Kamer aangenomen motie het initiatief genomen om een verkennend gesprek te voeren met alle belanghebbenden om een luchtvaarttafel in te richten. In dit gesprek tussen de voorzitters en vertegenwoordigers van Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), luchthaven Schiphol Group en BARIN (namens de luchtvaartsector en airlines) is geïnventariseerd hoe iedere partij deze motie beschouwt. De betrokken partijen erkennen het brede speelveld van belangen en de toegenomen polarisatie in het luchtvaartdossier. In het gesprek is echter ook geconstateerd dat er op dit moment geen brede steun is voor de inrichting van een luchtvaarttafel. Wel is een gezamenlijke wens geuit om meer onderling en op onderwerpen waar veel raakvlakken zijn, het gesprek aan te gaan voor meer kennisuitwisseling en wederzijds begrip.

³ Schiphol Vernieuwd Verbinden; Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021–2025 (Pieter van Geel, 2020) (Bijlage bij Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 397).

⁴ Kamerstukken II 2023/24, 31 936, nr. 1162.

Gegeven de behoefte bij deze partijen aan meer informeel en onderling gesprek, wordt gestart met een halfjaarlijks gesprek op bestuurlijk niveau onder voorzitterschap van het ministerie. Het gesprek heeft als doel om beelden en standpunten met elkaar uit te wisselen.

2.

De leden van de BBB-fractie vragen hoe bij de CRO's gewaarborgd wordt dat de toevoeging van gebruikers van de luchthaven en vertegenwoordigers van de Minister niet ten koste gaat van de aandacht voor de belangen van omwonenden. Verder vragen de leden of er voldoende evenwicht wordt gecreëerd tussen de verschillende belangen en in hoeverre ervoor wordt gezorgd dat de omwonenden voldoende gehoord en vertegenwoordigd worden in de CRO.

De Commissie Regionaal Overleg (CRO) is een overlegplatform en is samengesteld uit verschillende betrokkenen bij de luchthaven, met diverse en soms tegengestelde belangen. De CRO heeft als wettelijke taak om door overleg een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van de verschillende betrokkenen bij de luchthaven. Daarom acht lenW het van belang dat juist ook de gebruikers van de luchthaven in de CRO vertegenwoordigd zijn, zodat zij uitleg kunnen geven over de manier waarop zij van de luchthaven gebruik maken en daarbij ook de wensen van andere belanghebbenden in acht kunnen nemen.

Vertegenwoordigers van de Minister van lenW nemen deel aan de CRO om de leden op verzoek van feitelijke informatie te voorzien en vragen te beantwoorden. lenW oefent geen invloed uit op de agenda of inhoudelijk verloop van de CRO. Zoals in de memorie van toelichting staat opgenomen, zullen bij ministeriële regeling nadere regels worden vastgelegd omtrent deze deelname.

Met het oog op het verkleinen van de disbalans tussen bestuurders en omwonenden is met ingang van 1 januari 2024 de Regeling Commissie Regionaal Overleg Burgerluchthavens gewijzigd, waarmee onder andere het aantal bewonersvertegenwoordigers van de CRO wordt uitgebreid. Voorheen gold dat vanuit alle deelnemende gemeenten in totaal twee vertegenwoordigers van bewoners deelnamen. Met ingang van de gewijzigde regeling geldt dat er per deelnemende gemeente (ten minste) één bewonersvertegenwoordiger deelneemt aan de CRO.

Het is de taak van de onafhankelijke voorzitter om te waarborgen dat alle leden op evenwichtige wijze in het overleg worden betrokken en het overleg zo te organiseren dat alle leden zich gehoord en begrepen voelen. Dit geldt ook voor de CRO+, die de voorzitter tenminste eenmaal per jaar dient te organiseren met partijen uit een bredere omgeving rond de luchthaven, die door (het gebruik van) de luchthaven mogelijk geraakt worden in hun belangen.

3.

De leden van de BBB-fractie vragen wat er concreet gebeurt met de adviezen en standpunten die door de MRS worden aangedragen.

In het ontwerp van de MRS is vastgelegd dat de MRS adviseert over onderwerpen die raken aan zowel de leefomgevingskwaliteit, Schiphol en luchtvaart. De adviezen die door de MRS worden aangedragen worden gebruikt in de beleidsafwegingen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (lenW). De MRS brengt de diverse perspectieven vanuit de maatschappij naar voren en verwerkt die in een advies. Een voorbeeld hiervan is het advies dat is gestuurd naar aanleiding van baanonderhoud

in 2025. Hier vroeg lenW om een advies van de MRS om inzichten te krijgen in de effectiviteit van hinderbeperkende maatregelen.

In het derde lid van artikel 8.36 is bepaald dat de Minister de MRS binnen acht weken in kennis stelt van zijn standpunt over de door de MRS uitgebrachte visies en standpunten over maatschappelijke perspectieven die bijdragen aan de verbetering van de leefomgevingskwaliteit rond Schiphol. Deze zogenaamde appreciatieverplichting betreft zowel gevraagde als ongevraagde visies en standpunten. Het betekent dat de Minister dient te reageren op de adviezen en dient te motiveren waarom adviezen wel of niet worden opgevolgd. Met betrekking tot bovenstaand voorbeeld is mede naar aanleiding van het advies van de MRS door lenW in de appreciatie onder andere aangegeven dat lenW het proces rondom het baanonderhoud gaat verbeteren.

MRS

Aanleiding

4.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de uitsluitingsgronden voor personen en 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. Verder vragen deze leden of de regering het met deze leden eens is dat ongeacht de formele of informele werkzaamheden van omwonenden, zij allemaal welkom of verkiesbaar moeten kunnen zijn.

Als interim-voorzitter van de ORS heeft de heer Van Geel in december 2020 advies uitgebracht over de toekomstgerichte organisatie van het overleg met de omgeving van Schiphol.⁵ De ORS, de voorganger van de MRS, was niet langer houdbaar vanwege belangentegenstellingen. In de ORS hadden zowel sector, overheden en bewoners zitting. Die samenwerking werkte niet. Dit kwam voornamelijk door de complexe materie en het gebrek aan een gezamenlijk doel en de bereidheid om compromissen te sluiten binnen de raad.

Van Geel adviseerde om belangen en rollen en verantwoordelijkheden scherper uit elkaar te halen. Hij adviseerde de interbestuurlijke samenwerking en participatie in aparte kolommen te organiseren. Ook de belangen van sectorpartijen zijn door Van Geel apart gezet van maatschappelijke partijen en interbestuurlijke partijen. Het is aan het Rijk als regisseur om de belangenafweging te maken. Op basis van het rapport Van Geel is dus gekozen voor een andere aanpak: scheiding van sector, overheid en (leef)omgeving. Vanuit de gedachte dat de maatschappelijke kolom vorm krijgt in de MRS, is deze per 1 juli 2023 opgericht. De juridische basis daarvoor is de Regeling transitie CROS-MRS, die komt te vervallen na inwerkingtreding van de voorliggende wijziging van de Wet luchtvaart.

De MRS is een onafhankelijk adviesorgaan dat zich richt op de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol. De MRS bestaat uit bewonersvertegenwoordigers, vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en experts/wetenschappers. Om de onafhankelijkheid te waarborgen is in het bewonersreglement, bedoeld voor intern gebruik om verkiezingen van de leden van de MRS goed te laten verlopen en de MRS goed te laten functioneren, opgenomen dat bewonersvertegenwoordigers niet werkzaam kunnen zijn in de luchtvaartsector. Tevens kunnen zij niet

⁵ Schiphol Vernieuwd Verbinden; Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021–2025 (Pieter van Geel, 2020) (Bijlage bij *Kamerstukken II* 2021/22, 29 665, nr. 397).

bestuurder of Statenlid zijn van de provincies Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland, bestuurder of gemeenteraadslid zijn van gemeenten uit die provincies, of medewerkers van die provincies en gemeenten zijn wanneer zij betrokken zijn bij het Schipholbeleid. Deze bepalingen zijn vervolgens ook opgenomen in de Regeling transitie CROS-MRS. Overigens was deze bepaling reeds van toepassing in de Regeling CROS-ORS die van kracht was ten tijde van de Omgevingsraad Schiphol.⁶

Bij het tweeminutendebat luchtvaart van 19 februari 2025 is een motie ingediend door het lid Boutkan met als strekking dat medewerkers van luchtvaartpartijen niet uitgesloten mogen worden van lidmaatschap binnen de MRS (Maatschappelijke Raad Schiphol).⁷

Op 18 maart 2025 is de motie aangenomen. Via de Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol⁸ is de Tweede Kamer geïnformeerd over de wijze van uitvoering van die motie. Het huidige wetsvoorstel voor de verankering van de MRS kent geen bepalingen die medewerkers van sectorpartijen of gemeentemedewerkers uitsluiten in de MRS. Er wordt bij nota van wijziging een bepaling toegevoegd aan het wetsvoorstel om dit verder te verduidelijken. Zie in dit verband de toelichting op de nota van wijziging. Daarnaast wordt de ministeriële regeling die betrekking heeft op de MRS aangepast. In samenspraak met de MRS zal ook hun interne reglement worden gewijzigd.

5.

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 en 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. Tevens 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.

Conform de Luchtvaartnota⁹ is het uitgangspunt dat de overheid de regie neemt in de besluitvorming over Schiphol. Achtergrond is dat belanghebbenden onderling niet in staat zijn gebleken om tot een gezamenlijk en gedragen voorstel voor de toekomst van Schiphol te komen. Bij de regierol van de overheid hoort dat maatschappelijke betrokkenheid in die besluitvorming goed geregeld is. Mede op basis van het advies van Van Geel, is gekozen om de governance rondom Schiphol op te splitsen in drie kolommen: een maatschappelijke, bestuurlijke en sectorkolom.

Bij ieder beleidsvoornemen of wijziging van wet- of regelgeving betreft het Rijk actief de drie kolommen. De partijen worden geïnformeerd over het voornemen, krijgen ieder de kans om hierover (ambtelijk) in gesprek te gaan en worden op de hoogte gehouden van de voortgang. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld de recente wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). De drie kolommen zijn hier afzonderlijk bij betrokken en hebben ieder de mogelijkheid gekregen om input te leveren op de conceptwijziging.

⁶ wetten.nl – Regeling – Regeling CROS – BWBR0018077.

⁷ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1211.

⁸ Zie voetnoot 2.

⁹ Verantwoord vliegen naar 2050 Luchtvaartnota 2020–2050 | Rapport | Rijksoverheid.nl.

De bestuurlijke kolom is ingericht via de Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio en de lopende contacten tussen het Rijk en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De BRS is het samenwerkingsverband van regionale overheden rondom Schiphol. Sectorpartijen (airlines, maar ook Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)) zijn vertegenwoordigd in het reguliere sectoroverleg dat is ingesteld. Zij worden via dit overleg periodiek geïnformeerd en om reflectie gevraagd over de ontwikkelingen rondom Schiphol.

Het Rijk werkt aan onderling begrip en informatie tussen de verschillende kolommen. Zo wordt het overleg tussen Schiphol en/of LVNL met onder andere de MRS en de BRS gestimuleerd. Een voorbeeld hiervan is de informatiebijeenkomst die Schiphol organiseerde in het kader van het onderhoud aan het banenstelsel. Ook wordt op specifieke beleidsopgaven onder leiding van het Rijk het gesprek gevoerd in een brede klankbordgroep met vertegenwoordiging van partijen uit de drie kolommen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor vliegtuiggeluid. Zie daarnaast het antwoord op vraag 1.

Wettelijke verankering

6.

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.

Het klopt dat, afgezien het informele overleg dat op bestuurlijk niveau plaatsvindt (zie het antwoord op vraag 1), er geen centraal overlegorgaan bestaat. Overigens wordt de BRS niet opgericht, deze bestaat reeds enkele jaren. De BRS was bijvoorbeeld al lid van de Omgevingsraad Schiphol, die in 2015 is opgericht.

7.

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.

Zie het antwoord op vraag 4.

Relatie met wetswijziging 2016

8.

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

Het kabinet heeft in het Regeerprogramma¹⁰ het doel gesteld de rechtspositie van omwonenden van Schiphol te herstellen en de geluidsbelasting met 20% terug te dringen. Om dit laatste te bereiken is voor de eerste 15% de Europese balanced approach-procedure (BA-procedure) gevolgd. Voor het herstellen en versterken van de rechtsbescherming wordt een algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) voorbereid.

De maatregelen die in de BA-procedure zijn voorgelegd, zijn gericht op inwerkingtreding per november 2025. Twee maatregelen uit dat pakket, het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 478.000 per (gebruiks)jaar en de 27.000 vliegbewegingen in de nacht, moeten in een luchthavenver-

¹⁰ Regeerprogramma | Regering | Rijksoverheid.nl

keerbesluit worden vastgelegd. De andere maatregelen uit het pakket worden vastgelegd in een ministeriële regeling en in bindende afspraken met KLM(-groep) en Schiphol.

Het kabinet heeft ervoor gekozen om (enkel) de maximaal aantallen voortkomend uit de BA-procedure vast te leggen in een versnelde wijziging van het LVB, zodat deze getallen konden worden meegenomen bij het vaststellen van de capaciteitsdeclaratie in mei 2025. De algehele LVB-wijziging, waarmee ook de rechtsbescherming wordt versterkt, was hiervoor niet op tijd klaar. De zienswijzeprocedure voor deze versnelde wijziging duurde van 18 februari tot en met 31 maart. De versnelde wijziging van het LVB is op 7 mei 2025 gepubliceerd.¹¹ Naar verwachting wordt de algehele LVB-wijziging in de loop van 2026 gepubliceerd.

Inhoud voorstel

9.

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 en op welke wijze dit nu gewaarborgd wordt.

Het Kabinet is het met de PVV-fractie eens dat de MRS zou moeten streven een brede afspiegeling van de maatschappij rondom Schiphol te zijn.

Zie ook de beantwoording op vraag 4 en de nota van wijziging.

10.

Deze leden van de GroenLinks-PvdA-fractie 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. Deze leden denken dat alleen het tijdig en ongefilterd beschikbaar zijn van alle informatie kan leiden tot vertrouwen, transparantie en draagvlak.

Het wetsvoorstel gaat uit van een inspanningsverplichting om de MRS zo goed en tijdig mogelijk te informeren om haar adviseringsstaak te kunnen vervullen.

Het is helaas onrealistisch en onwenselijk dat alle informatie, ongefilterd, met de MRS wordt gedeeld. Het selecteren van de juiste informatie helpt om de hoeveelheid werk behapbaar te houden voor de leden van de MRS. Bovendien is informatie soms bedrijfsgevoelig, betreft het internationale relaties met andere landen of belangen van de Staat. Indien informatie niet gedeeld kan worden met de MRS, wordt dit altijd beargumenteerd.

11.

De leden van de VVD-fractie 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 luchtvaartmaatschappijen naast de bewoners en vragen om een toelichting.

Conform de Luchtvaartnota¹² is het uitgangspunt dat de overheid de regie neemt in de besluitvorming over Schiphol. Achtergrond is dat belanghebbenden onderling niet in staat zijn gebleken om tot een gezamenlijk en gedragen voorstel voor de toekomst van Schiphol te komen. Bij de regierol van de overheid hoort dat maatschappelijke betrokkenheid in die besluitvorming goed geregeld is. Mede op basis van het advies van Van

¹¹ Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 556

¹² Verantwoord vliegen naar 2050 Luchtvaartnota 2020–2050 | Rapport | Rijksoverheid.nl.

Geel, is gekozen om de governance rondom Schiphol op te splitsen in drie kolommen: een maatschappelijke, bestuurlijke en sectorkolom.

Bij ieder wet- of regelgevingsinitiatief betreft lenW actief en op dezelfde wijze de drie kolommen. De partijen worden geïnformeerd over het voornemen, krijgen ieder de kans om hierover (ambtelijk) in gesprek te gaan en worden op de hoogte gehouden van de voortgang. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld het te wijzigen LVB. De drie kolommen zijn hier afzonderlijk bij betrokken en hebben ieder de mogelijkheid om input te leveren op de wijziging. Zie ook de beantwoording van vraag 5.

12.

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan bevestigen dat een experiment niet ten koste mag gaan van de capaciteit op luchthaven Schiphol, en 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. Verder vragen deze leden 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 en waarom dit niet op een gelijke wijze wordt gewaarborgd als het gunstige effect op de hinderbeleving.

Bij het opstellen van dit wetsvoorstel is geprobeerd zo veel mogelijk aan te sluiten bij het artikel zoals dat in de huidige wet staat. De nieuwe overlegsituatie is daarom in het artikel verankerd. Omdat op voorhand niet precies valt te voorspellen welke experimenten er uitgevoerd moeten worden, is het van belang vooraf geen onnodige beperkingen te verbinden aan een experiment.

In lijn met het amendement dat in 2006–2007 door de TK is aangenomen in het kader van de invoering van artikel 8.23a Wet luchtvaart¹³ moet de nadruk in de experimenten liggen bij mogelijkheden om de hinderbeleving voor omwonenden c.q. de ondervonden geluidsoverlast in positieve zin te beïnvloeden. Daarom is in het wetsvoorstel bepaald dat het advies over hinderbeleving moet komen vanuit de partijen die hinder ervaren (omwonenden), in dit geval via de MRS. Wel is mede na inbreng van belanghebbenden in het voorgestelde achtste lid van artikel 8.23a bepaald dat over de ontwerpregeling overleg plaatsvindt met de luchtvaartsector en het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten in de Schipholregio, waarmee de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) wordt bedoeld. Hiermee worden de belangen van die partijen geborgd in de wet. Door de verwijzing in het negende lid naar het eerste lid geldt dat ook voor regelingen die op verzoek van de MRS worden vastgesteld.

13.

De leden van de VVD-fractie vragen of er een kader is op grond waarvan de voorzitter personen die niet per se een specifieke achterban vertegenwoordigen benadert om inbreng te leveren op specifieke vraagstukken en, zo ja, op welke wijze dit kader tot stand is gekomen.

In het bestuursreglement van de MRS staat dat de MRS zich als doel stelt: «om een bredere groep mensen en organisaties dan alleen de Leden te consulteren bij de totstandkoming van adviezen en daarmee de kwaliteit van de adviezen te vergroten. De voorzitter kan in afstemming met de MRS-Leden personen, organisaties of belanghebbenden uit de samen-

¹³ Kamerstukken II 2006/07, 30 809, nr. 27.

leving uitnodigen deel te nemen of inbreng te leveren in haar vergaderingen of bijeenkomsten.»

De MRS herkent de behoefte van omwonenden om betrokken te zijn en input te kunnen leveren aan de MRS. Om die reden heeft de MRS in november 2024 een eerste (druk bezochte) bijeenkomst voor betrokken omwonenden georganiseerd. Dit jaar bouwt de MRS hier op voort en worden meerdere bijeenkomsten georganiseerd voor de open schil. Hierbij zijn alle omwonenden en organisaties welkom. Gedurende deze bijeenkomsten zullen de aanwezige omwonenden en organisaties geïnformeerd worden over actualiteiten en in de gelegenheid gesteld worden om zelf ervaringen en inzichten te delen met de MRS.

14.

De leden van de VVD-fractie vragen of informatie over Schiphol en omgeving compleet kan zijn, als de luchtvaartsector zelf geen deel uitmaakt van de MRS.

Dit wetsvoorstel maakt het voor de MRS mogelijk, en het is voor de MRS ook praktijk, om bij specifieke onderwerpen de relevante partijen uit te nodigen om te beschikken over de juiste informatie.

Daarnaast heeft het Rijk op basis van het advies Van Geel ook het initiatief genomen om te komen tot een digitaal portaal waar alle informatie rondom Schiphol en de leefomgeving centraal vindbaar, begrijpelijk en transparant is. Dit zogenoemde Omgevingshuis is in ontwikkeling en wordt in opdracht van het Rijk uitgevoerd door de MRS. Hierover wordt overleg gevoerd tussen alle partijen die over informatie beschikken over Schiphol en de leefomgeving. Het doel is om diverse informatieaanbieders op de Omgevingshuis website te faciliteren, waaronder leden van de luchtvaartsector.

15.

De leden van de NSC-fractie vragen waarom de verplichting om uiterlijk binnen drie maanden een standpunt uit te brengen over de visies en standpunten die gevraagd of ongevraagd door de MRS worden uitgebracht terug is gebracht tot acht weken en vragen om een nadere onderbouwing. 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.

In het ontwerp-wetsvoorstel stond eerder dat de Minister de MRS binnen een reactietermijn van 12 weken in kennis stelt van zijn reactie op adviezen vanuit de MRS. Dit was een eerste inschatting op basis van gebruikelijke doorlooptijden voor het doen van analyse van inbreng vanuit belanghebbenden, interne besluitvorming en het opstellen van een reactie. Gedurende het opstarten van de MRS bleek dat doorgaans een snellere reactietermijn haalbaar is. Tijdens de internetconsultatie is terecht naar voren gebracht dat «*verkorting van de termijn noodzakelijk [is] omdat de beslissingen (waarvoor adviezen worden gevraagd aan de MRS) vaak binnen 3 maanden al in werking treden*». Dit was bijvoorbeeld het geval bij het baanonderhoud waarvoor advies was aangevraagd in 2024. Op basis van de reeds opgedane ervaringen en dit ingebrachte punt is de reactietermijn verkort.

Overigens is het niet de bedoeling om altijd de maximale termijn te gebruiken, maar het is wel van belang dat de termijn de mogelijkheid

biedt om adviezen goed te bestuderen en ten volle mee te wegen. Daar is soms tijd voor nodig, omdat er bijvoorbeeld externe expertise vereist is.

Hieronder zijn de reeds ontvangen adviezen en de gerealiseerde reactietermijn lenW weergegeven. In dit overzicht ontbreken brieven die ook door de MRS zijn verstuurd maar niet kwalificeren als advies.

Advies MRS	Gerealiseerde reactietermijn lenW
Eerste advies experimenteerregeling (2023)	8 weken
Tweede advies experimenteerregeling (2023)	6,5 week
Derde advies experimenteerregeling (2023)	2 weken
Advies gebruiksprognose (2024)	10,5 week
Advies groot baanonderhoud (2024)	4,5 week
Advies Actualiseren NRM appendices (2024)	4 weken
Advies groot baanonderhoud (2025)	4 weken

16.

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere toelichting wat het separate overleg met sectorpartijen 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.

lenW ziet het als haar taak om belangen zorgvuldig af te wegen. Belangen van zowel de BRS, de MRS en sectorpartijen. In het regulier sectoroverleg zitten zowel luchtvaartmaatschappijen, als koepelorganisaties, LVNL en Schiphol. Goed om te benoemen is dat LVNL en Schiphol hier, als verkeersleiding van het luchtverkeer en de exploitant van de luchthaven, een bijzondere positie innemen. Zij zijn aangesloten vanwege de raakvlakken met hun operationele verantwoordelijkheden. Beiden hebben zich hier ook over uitgesproken in de opstartfase. Zie ook het antwoord op de vragen 5 en 20.

Tijdens de beleidsontwikkeling geldt dat voor vrijwel alle onderwerpen input gevraagd wordt van de drie groepen. Ofwel door formele inspraak-procedures en adviesverzoeken, ofwel in toelichtende sessies op ambtelijk niveau, werkgroepen of reguliere overlegmomenten. In de advisering richting de Minister worden de zienswijzen van de belanghebbende partijen meegenomen in de beslisnota en/of Kamerbrieven.

Op basis van het advies van Van Geel heeft het Rijk ook het initiatief genomen om te komen tot een digitaal portaal waar alle informatie rondom Schiphol en de leefomgeving centraal vindbaar, begrijpelijk en transparant is. Dit zogenoemde Omgevingshuis is in ontwikkeling en wordt in opdracht van het Rijk uitgevoerd door de MRS. Hierover wordt overleg gevoerd tussen alle partijen die over relevante informatie beschikken over Schiphol en de leefomgeving.

17.

De leden van de D66-fractie 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.

Het Kabinet is het eens met de D66-fractie en daarom was er in het wetsvoorstel reeds een bepaling opgenomen op grond waarvan de voorzitter de taak heeft om de uitgebrachte adviezen en de reacties hierop te publiceren (artikel 8.35, lid 4).

18.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe op het ministerie wordt bepaald wat «de nodige informatie» precies inhoudt en of dit betekent 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, dan duidelijk wordt gemaakt welke documenten niet gedeeld gaan worden en waarom niet.

Het wetsvoorstel gaat uit van een inspanningsverplichting om de MRS zo goed en tijdig mogelijk te informeren om haar adviseringsstaak te kunnen vervullen.

Het is helaas niet realistisch dat alle informatie, ongefilterd, met de MRS kan worden gedeeld. Soms is informatie namelijk bedrijfsgevoelig, betreft het internationale relaties met andere landen of belangen van de Staat. Indien informatie niet gedeeld kan worden met de MRS, wordt dit altijd beargumenteerd.

19.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat door omwonenden wordt gevraagd om een sterkere rol van bewoners in de MRS en minder invloed van het bedrijfsleven. 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. Deze leden vragen wanneer deze evaluatie gepland staat, welke rol heeft het bedrijfsleven nu heeft in de MRS en of het niet passender is om dit verzoek nu al mee te nemen.

De evaluatie van de MRS wordt momenteel opgezet en zal naar verwachting in het voorjaar van 2025 van start gaan. Hierin zal ook de samenstelling van de MRS worden meegenomen. Eén van de leden van de MRS als maatschappelijke vertegenwoordiging is MKB-Metropool Amsterdam, een organisatie die opkomt voor ondernemersbelangen. Belangrijk te noemen is dat de maatschappelijke vertegenwoordiging en ondersteunende experts door de leden van de MRS zelf worden gekozen, en niet door IenW.

20.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of regering het met deze leden eens is dat het, los van een ander overleg, onlogisch is dat Schiphol, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen zouden deelnemen aan de MRS, aangezien ze geen omwonenden zijn of maatschappelijke organisaties zijn en ze reeds deelnemen aan een regulier overleg. Verder vragen deze leden of de hiervoor genoemde partijen wel deelnemen aan de CRO. Voorts vragen deze leden wat het reguliere overleg inhoudt, welke onderwerpen daar besproken worden, hoe vaak dit plaats vindt en of de notulen van deze overleggen openbaar gemaakt wanneer daar relevante agendapunten bijzitten voor de MRS.

De MRS is een vertegenwoordiging van omwonenden en maatschappelijke organisaties. De sector is historisch altijd betrokken bij ontwikkelingen rondom Schiphol. Ook in het kader van een toegenomen belang

van maatschappelijke participatie rondom Schiphol is het evident dat de belangen van de luchtvaartmaatschappijen, als gebruikers en dienstverleners met een belangrijke economische positie, en Luchtverkeersleiding Nederland vertegenwoordigd zijn bij de dialoog inzake de ontwikkeling van Schiphol.

lenW vindt het belangrijk dat er op reguliere basis ruimte voor de sector is om op de hoogte te worden gebracht van komende ontwikkelingen in beleid en daarop te reflecteren. Daarom wordt op ambtelijk niveau eenmaal per kwartaal een regulier sectoroverleg georganiseerd. Bij dit overleg is een diverse vertegenwoordiging van sectorpartijen aangesloten, namelijk enkele luchtvaartmaatschappijen, een koepelorganisatie van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en Schiphol. LVNL is aangesloten vanwege de raakvlakken met hun operationele verantwoordelijkheden.

Formele adviezen, brieven, zienswijzen en reflecties sturen belanghebbenden direct aan lenW. lenW geeft bij beleidsoverwegingen altijd aan welke adviezen zijn ontvangen en welke afwegingen zijn gemaakt. De onderwerpen die op ambtelijk niveau worden besproken in reguliere BRS-, MRS- en sectorbijeenkomsten zijn vergelijkbaar en voor alle bijeenkomsten geldt dat de notulen niet openbaar gemaakt worden. In ambtelijke overleggen worden ook geen piketpalen voor toekomstig beleid geslagen.

21.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zeggen te betreuren dat de mogelijkheid niet gelijk wordt benut om structurele verbeteringen in de MRS te bewerkstelligen, in het bijzonder rondom de baanindelingen, omdat kan worden besloten op een baan minder te vliegen, maar deze overlast naar een andere baan te verplaatsen. Deze leden vragen of de regering hierop kan reflecteren. Verder vragen deze leden hoe deze wetswijziging gaat voorkomen dat de MRS opnieuw buitenspel kan worden gezet.

Dit wetsvoorstel biedt de ruimte om de bewonersvertegenwoordiging op verschillende manieren vorm te geven. De uitwerking hiervan vindt plaats in het Bestuurs- of Bewonersreglement. Op dit moment heeft de MRS ervoor gekozen om verkiezingen te organiseren. Dit wetsvoorstel maakt ook andere ontwerpkeuzes mogelijk. Het enige dat dit wetsvoorstel hierover regelt, is dat om regionale specifieke belangen voldoende te borgen binnen de MRS, het Bewonersreglement nadere regels moet bevatten voor regionale spreiding binnen de bewonersvertegenwoordiging. De geplande evaluatie van de eerste periode van de MRS kan inzichten geven over dit vraagstuk.

Het kabinet deelt de opvatting niet dat de MRS buitenspel kan worden gezet. In het ontwerp van de MRS is vastgelegd dat de MRS adviseert over onderwerpen die raken aan zowel de leefomgevingskwaliteit, Schiphol en luchtvaart. Op dat kader kan de MRS lenW aanspreken. In haar relatief korte bestaan is de MRS regelmatig gevraagd te adviseren (zie de beantwoording op vraag 15). Daarnaast zorgt de mogelijkheid voor de MRS om desgewenst ongevraagd advies uit te brengen ervoor dat de MRS altijd kan adviseren als zij van mening is dat dit relevant is voor beleidsvorming of regelgeving.

Probleemomschrijving en aanpak

22.

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 verantwoordelijkheid voor een goede samenwerking ligt bij alle partijen die betrokken zijn in het Schipholdossier. Dit wetsvoorstel bepaalt de werking van de Maatschappelijke Raad Schiphol en biedt de kaders waarbinnen de MRS functioneert. Een onderdeel hiervan is de mogelijkheid voor de voorzitter om partijen uit te nodigen aan discussies binnen de raad. Zo treedt de MRS in overleg met Schiphol en LVNL over operationele zaken, zoals het onderhoud van de banen. Bovendien dient Schiphol na inwerkingtreding van het NNHS de jaarlijkse gebruiksprognose voor de luchthaven naar de MRS te sturen en brengt de MRS daarover advies uit aan de Minister. In de praktijk wordt dit al gedaan. Daarnaast worden luchtvaartsectorpartijen uitgenodigd in hun rol als initiatiefnemer of om input te leveren in hun rol als uitvoerder van luchtvaart- en luchthavenoperaties. De praktijk wijst uit dat hoewel er nog gewend moet worden aan de nieuwe opzet, partijen elkaar weten te vinden. Zo worden Schiphol en LVNL regelmatig uitgenodigd voor een toelichting of presentatie bij de plenaire vergadering MRS, heeft Schiphol deelgenomen aan verschillende werkgroepen met de MRS en is de CEO van Schiphol meermaals langsgekomen om met omwonenden in gesprek te gaan. Ook andersom worden MRS-leden uitgenodigd voor overleggen en werkbezoeken bij Schiphol en LVNL.

23.

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. Verder vragen deze leden of omwonenden buiten deze contour, bijvoorbeeld zij die onder aanvliegroutes wonen, ernstige hinder kunnen ervaren en dus een legitiem belang hebben om ook vertegenwoordigd te zijn en hoe hun belangen worden vertegenwoordigd als ze geen formeel lid kunnen zijn van de CRO.

Ja, ook omwonenden die buiten de 48 L_{den} -geluidcontour van een luchthaven wonen kunnen geluidhinder ervaren van vliegtuigen. In algemene zin geldt dat lenW zich er voor inzet om ook de belangen van omwonenden van buiten de 48 L_{den} -geluidcontour mee te nemen. Zo wordt bij participatie-trajecten, waar van toepassing, een breder gebied betrokken en situationeel als maatwerk ingevuld, zoals bijvoorbeeld bij Luchthavenbesluiten en luchtvaartwijzigingen.

Met betrekking tot de CRO geldt dat dit een overlegplatform is met een groot en divers aantal stakeholders. Daarbij wordt het van belang geacht dat de omwonenden die aan de hoogste geluidbelasting worden blootgesteld in ieder geval vertegenwoordigd zijn in dit platform. De onafhankelijke CRO voorzitter heeft de bevoegdheid om extra leden toe te voegen aan de CRO. Daarnaast is iedere CRO verplicht tenminste eenmaal per jaar een CRO+ te organiseren om de bredere omgeving te betrekken.

Tot slot kunnen omwonenden klachten over vliegtuiggeluid indienen bij de meldpunten van het betreffende vliegveld. De rapportages van deze meldpunten worden met regelmaat in de CRO geagendeerd. Een overzicht van de meldpunten is te vinden op [Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl).¹⁴

¹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/geluidsoverlast/vraag-en-antwoord/waar-kan-ik-terecht-met-klachten-over-geluidsoverlast-van-vliegtuigen>.

CRO

24.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de samenwerkings-overeenkomst die tussen Royal Schiphol Group en Groningen Airport Eelde is getekend openbaar kan worden gemaakt.

lenW beschikt niet over deze samenwerkingsovereenkomst en kan deze dus niet openbaar maken.

Aanleiding

25.

De leden van de NSC-fractie 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, zoals die in dit wetsvoorstel voorzien is.

Eindhoven Airport is de civiele medegebruiker van de militaire luchthaven Eindhoven. Dit in tegenstelling tot de andere regionale luchthavens van nationale betekenis, die burgerluchthavens zijn.

De luchthaven Eindhoven kent een eigen overlegstructuur. Mede naar aanleiding van het advies van Van Geel over de ontwikkeling van Eindhoven Airport «Opnieuw Verbonden» is begin juli 2020 in goed overleg met regionale partijen besloten tot de oprichting van een nieuwe, permanente overlegstructuur rondom Eindhoven Airport en vliegbasis Eindhoven, het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO). Het LEO is een breed overlegplatform, bedoeld om ontwikkelingen te bespreken rond het militair en burgerlijk gebruik van de luchthaven Eindhoven. Het bestaat uit de Brede Overlegtafel, met daarnaast twee kamers: de civiele kamer «Ontwikkeling Eindhoven Airport» en de militaire kamer «Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) Eindhoven». De wettelijke taken van de COVM zijn hierbij niet gewijzigd. De kamer Ontwikkeling Eindhoven Airport (OEA) is het overlegplatform over de ontwikkeling van Eindhoven Airport voor omwonenden, (Rijks)overheden, Eindhoven Airport, belangenverenigingen (natuur, milieu, bedrijfsleven) en luchtvaartmaatschappijen. Zowel de wettelijke taken van het COVM als van de CRO zijn vastgelegd in de Wet Luchtvaart.

Gevolgen

26.

De leden van de NSC-fractie constateren dat er in de memorie van toelichting geen constitutionele paragraaf is opgenomen en vragen of alsnog een deze opgesteld kan worden.

Een constitutionele paragraaf wordt in een memorie van toelichting opgenomen indien een wetsvoorstel raakt aan nationale en internationale grondrechten. Dat is met dit wetsvoorstel niet het geval. Het betreft alleen de (wijziging van de) wettelijke verankering van maatschappelijke overlegplatforms voor Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis, de MRS respectievelijk de CRO.

Participatie

27.

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 verder 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.

Zie het antwoord op vraag 4.

28.

Het lid van de JA21-fractie vraagt hoe de regering verklaart 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.

De voorzitter van de MRS krijgt de bevoegdheid om maximaal vijf maatschappelijke organisaties te vragen een lid aan de Raad voor te dragen en deze te benoemen. Dit kunnen organisaties zijn waarvan de belangen of achterban direct of indirect geraakt kunnen worden door uitkomsten van de dialoog. De belangen of achterban hebben betrekking op één of meerdere van onderstaande thema's:

- Goed omgevingsklimaat: natuur en landschap
- Veilige, gezonde fysieke leefomgeving: gezondheid, veiligheid, klimaat
- Woonomgeving: welzijn en ruimtegebruik
- Economische omgeving: werkgelegenheid, verdienvermogen, mobiliteit

Het kabinet bemoeit zich expliciet niet met de lidmaatschappen van individuele leden of organisaties die deel willen nemen aan de MRS. Op deze manier blijft de MRS onafhankelijk.

De verkozen leden van de MRS hebben de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, de Jongeren Milieu Raad, MKB Regio Amsterdam en Reizigersvereniging Rover uitgenodigd. Rover komt op voor de belangen van reizigers van openbaar en duurzaam vervoer en is een kennisorganisatie, met name op het terrein van duurzaam intermodaal reizen.

29.

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 en waarom dit verschilt van het belang van omwonenden die in de luchtvaart werkzaam zijn (geweest) of vertegenwoordiger zijn van reizigersorganisaties?

De MRS adviseert over de leefomgevingskwaliteit en zet zich daarmee in voor de belangen die daaraan raken. Het door de MRS opgestelde

Bestuurs- en Bewonersreglement zien op die taakstelling en committeren deelnemende partijen daaraan.

De luchtvaartsector heeft bedrijfseconomische belangen, die niet per se hetzelfde zijn als de maatschappelijke belangen. De luchtvaartsector en haar belangen worden vertegenwoordigd in een andere «kolom» vanwege deze mogelijke belangenverstrengeling.

30.

Het lid van de JA21-fractie vraagt of een verankering van diverse belangengroepen die zich tegen luchtvaart(geluid) keren binnen de MRS ook het doel is van dit wetsvoorstel en waarom er niet is gekozen in de statuten om ruimte te creëren voor belangengroepen die zich uitspreken voor luchtvaart.

Het was geen doel van dit wetsvoorstel om bepaalde groeperingen te verankeren. De doelstelling volgt uit het advies Van Geel, dat tot stand is gekomen in overleg met de diverse partijen rondom Schiphol. Als interim-voorzitter van de ORS heeft de heer Van Geel in december 2020 advies uitgebracht over de toekomstgerichte organisatie van het overleg met de omgeving van Schiphol.

Van Geel adviseerde het Rijk en de politiek om meer regie te nemen in de besluitvorming rondom de luchthaven Schiphol. In de ORS is getracht met een vertegenwoordiging van belanghebbenden rond de luchthaven in consensus (dus unanimititeit) besluiten te nemen. Dit consensusmodel zorgde voor spanning, het vertrek van belanghebbende partijen en compliceerde de belangenafweging. Van Geel adviseert het Rijk om deze belangenafweging op zich te nemen en ieder deelbelang duidelijk zichtbaar te maken. Van Geel stelt drie kolommen voor: de interbestuurlijke kolom waarin het Rijk en medeoverheden samenwerken, een kolom met sectorpartijen en een maatschappelijke kolom. Het Rijk fungeert als regisseur en verzamelt de belangen van elke kolom alvorens een belangenafweging te maken.

31.

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.

Het wetsvoorstel is bedoeld om de Maatschappelijke Raad Schiphol juridisch te verankeren, zodat de wet overeenkomt met de huidige praktijk. De MRS is opgericht met als doel om bij te dragen aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit rondom Schiphol. De oprichting van de MRS is een uitkomst van een breed gedragen proces, waarbij belanghebbenden zoals bewoners, milieufederatie, de luchtvaartsector en overheden zijn geconsulteerd. Het ontwerp van de MRS is na deze uitgebreide consultatie (waaronder internetconsultatie) uitgewerkt en door de Minister vastgesteld.

Financiën

32.

De leden van de NSC-fractie vragen of de regering duidelijkheid kan scheppen over een gat in de begroting van de MRS van € 45.000,-.

In het oorspronkelijke ontwerp van de MRS zat een bijdrage van partijen vanuit de luchtvaartsector en mogelijk andere partijen. Het is aan de MRS

om hiervoor afspraken te maken met andere partijen. Momenteel is dit niet aan de orde.

33.

De leden van de D66-fractie vraagt de regering hoe zij aankijkt tegen een minimumbudget voor de MRS of een algemene verplichting voor de regering om de MRS te financieren.

Het Kabinet is het met de leden van de D66-fractie eens dat er een minimumbudget voor de MRS moet zijn. Hiervoor is reeds € 264.000 wettelijk structureel beschikbaar. Dit budget is echter een minimum: hiermee kan bijvoorbeeld niet worden ingezet op jongerenparticipatie of het laten uitvoeren van onderzoek. Daarom zet de regering in om aanvullende middelen te realiseren via de reguliere begrotingscyclus.

34.

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.

Een vermindering van de slagkracht van de CRO werd verwacht als het gevolg van een sterke toename van het aantal leden van de CRO, als in de wet niet nader gespecificeerd zou worden hoe de omvang van het beperkingengebied gedefinieerd zou worden. De onafhankelijke CRO voorzitters hebben in 2019 om deze reden gepleit voor een duidelijke definiëring van het beperkingengebied, om het aantal CRO-leden overzichtelijk te houden en het CRO overleg werkbaar te houden.

Met ingang van 2021 is de CRO-subsidie verdubbeld van 35.000 naar 70.000 euro, cf. motie Paternotte/Amhaouch. Deze extra middelen moeten conform de motie gebruikt worden voor versterking van de governance van de CRO, bijvoorbeeld om extern advies in te winnen of deskundigen in te huren. De CRO-subsidie is met ingang van 2024 opnieuw verhoogd, naar 77.500 euro, waarmee de verhoogde bezoldiging voor CRO-voorzitters wordt opgevangen. Tot deze verhoogde bezoldiging is besloten omdat het functieprofiel van de CRO-voorzitters is versterkt, en daarmee de verantwoordelijkheden en tijdsbesteding van de voorzitters zijn toegenomen.

Op basis van de jaarlijks ingediende subsidie aanvragen en bijbehorende jaarverslagen van de CRO oordeelt het ministerie dat de CRO de wettelijke taken naar behoren kan uitvoeren binnen het huidige budget.

Naast de CRO-subsidie verleent het ministerie jaarlijks een subsidie van 50.000 euro aan de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL), die de bewonersvertegenwoordigers inhoudelijk ondersteunt. Tot slot organiseerde het ministerie in 2024 een kennis- en netwerkdag voor CRO-leden. Deze wordt in 2025 ook georganiseerd

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

35.

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.

Nee, er zijn geen andere gemeenten die nu op basis van de wet deel uitmaken van de CRO en na deze wijziging niet meer verplicht lid zijn van de CRO.

36.

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. Tevens vragen deze leden 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.

Een vermindering van de slagkracht van de CRO werd verwacht als het gevolg van een sterke toename van het aantal leden van de CRO, als in de wet niet nader gespecificeerd zou worden hoe de omvang van het beperkingengebied gedefinieerd zou worden. De onafhankelijke CRO voorzitters hebben in 2019 om deze reden gepleit voor een duidelijke definiëring van het beperkingengebied, om het aantal CRO-leden overzichtelijk te houden en het CRO overleg werkbaar te houden. De CRO voorzitter kan extra leden toevoegen aan de CRO, naast de leden die in de wet- en regelgeving verplicht worden gesteld. Daarnaast is iedere CRO verplicht tenminste eenmaal per jaar een CRO+ te organiseren om de bredere omgeving te betrekken. De organisatie en het uitnodigingsbeleid van de CRO+ worden overgelaten aan de onafhankelijke CRO voorzitter.

Artikelsgewijs

Onderdeel A

37.

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.

Bij het opstellen van dit wetsvoorstel is geprobeerd zo veel mogelijk aan te sluiten bij het artikel zoals dat in de huidige wet staat. De nieuwe overlegsituatie is daarom in het artikel verankerd.

Omdat op voorhand niet precies valt te voorspellen welke experimenten er uitgevoerd moeten worden, is het van belang vooraf geen onnodige beperkingen te verbinden aan een experiment.

In lijn met het amendement dat in 2006–2007 door de Tweede Kamer is aangenomen in het kader van de invoering van artikel 8.23a Wet luchtvaart¹⁵ moet de nadruk in de experimenten liggen bij mogelijkheden om de hinderbeleving voor omwonenden c.q. de ondervonden geluids-overlast in positieve zin te beïnvloeden. Daarom is in het wetsvoorstel bepaald dat het advies over hinderbeleving moet komen vanuit de partijen die hinder ervaren (omwonenden), in dit geval via de MRS. Mede na inbreng van belanghebbenden is in het voorgestelde achtste lid van artikel 8.23a bepaald dat over de ontwerpregeling overleg plaatsvindt met de luchtvaartsector en het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten in de Schipholregio, waarmee de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) wordt bedoeld. Hiermee worden de belangen van die partijen

¹⁵ Kamerstukken II 2006/07, 30 809, nr. 27.

geborgd in de wet. Door de verwijzing in het negende lid naar het eerste lid geldt dat ook voor regelingen die op verzoek van de MRS worden vastgesteld.

Onderdeel B

38.

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 en, zo ja, waarom wel en, zo nee, waarom niet. Verder vragen deze leden 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.

Zie de beantwoording van de vragen 4 en 28.

Artikel 8.36

39.

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 en of in beide gevallen niet eenzelfde kans op een belangenconflict geldt.

Zie de beantwoording van de vragen 4, 28 en 29.

40.

De leden van de VVD-fractie 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.

Zie de beantwoording van de vragen 4, 9 en 28.

41.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de regering het gerechtvaardigd acht om medewerkers in de luchtvaartsector 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. Deze leden vragen de regering voorts wat dit betekent voor vertegenwoordigers die een actieve rol hebben of hadden bij (belangen)organisaties gericht op luchtvaartbeleid of Schipholbeleid.

Zie de beantwoording van vraag 29.

42.

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, of is overwogen om dergelijke regels in een algemene maatregel van bestuur vast te laten leggen en welke voor- en nadelen de regering daarbij ziet. Tevens vragen deze leden om een nadere duiding van wat voor soort bepalingen in deze regeling opgenomen

zouden kunnen worden en of hiervan voorbeelden gegeven kunnen worden.

De bedoelde ministeriële regeling betreft een nadere uitwerking van de wettelijke regeling die in het wetsvoorstel wordt voorgesteld. In de bedoelde regeling worden zaken van organisatorische en procedurele aard geregeld en is vanwege de aard van de bepalingen daarvoor een logisch instrument. Een voorbeeld van wat in zo'n regeling kan worden vastgelegd is een nadere bepaling rondom de benoemingstermijnen en nadere kaders voor lidmaatschappen. Een algemene maatregel van bestuur is hiervoor niet overwogen gelet op de aard van de uitwerking en omdat deze minder gemakkelijk gewijzigd kan worden vanwege de formele procedure die daarvoor moet worden gevolgd.

43.

De leden van de D66-fractie hoe de regering kijkt naar een waarborg om de MRS vroegtijdig in beleidsvormingsproces te betrekken en hoe de regering aankijkt tegen wettelijke waarborgen met betrekking tot het recht op informatie voor de MRS.

De termijn waarop lenW uiterlijk de MRS om advies vraagt is veranderlijk. Het kan voorkomen – om wat voor redenen dan ook – dat er met spoed een advies gevraagd moet worden. Het vastleggen van een termijn voor een adviesaanvraag is daarom niet wenselijk.

In het ontwerp van de MRS is vastgelegd dat de MRS adviseert over onderwerpen die raken aan zowel de leefomgevingskwaliteit, Schiphol en luchtvaart. Op dat kader kan de MRS lenW aanspreken. In haar relatief korte bestaan is de MRS regelmatig gevraagd te adviseren (zie de beantwoording op vraag 15). Daarnaast zorgt de mogelijkheid voor de MRS om ongevraagd advies uit te brengen ervoor dat de MRS altijd kan adviseren als zij van mening is dat dit relevant is voor beleidsvorming of regelgeving.

Het wetsvoorstel gaat uit van een inspanningsverplichting om de MRS zo goed en tijdig mogelijk te informeren om haar adviseringstaak te kunnen vervullen.

Het is helaas niet realistisch en onwenselijk dat alle informatie, ongefilterd, met de MRS wordt gedeeld. Het selecteren van de juiste informatie helpt om de hoeveelheid werk behapbaar te houden voor de leden van de MRS. Bovendien is informatie soms bedrijfsgevoelig, betreft het internationale relaties met andere landen of belangen van de Staat. Indien informatie niet gedeeld kan worden met de MRS, wordt dit altijd beargumenteerd.

Artikel 8.37

44.

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 en of ook overwogen is om dergelijke regels in een algemene maatregel van bestuur vast te laten leggen. Voorts vragen deze leden welke voor- en nadelen de regering daarbij ziet. Tevens vragen deze leden om een nadere toelichting in wat voor gevallen hieraan gedacht zou kunnen worden. Tenslotte vragen deze leden of de regering kan bevestigen dat een dergelijk besluit tot ontbinding door de Minister alleen in een uiterst noodsценario plaats zal moeten vinden (en daarmee een laatste redmiddel is) en pas ingezet dient te worden wanneer alle alternatieven zijn uitgeput.

Artikel 8.37, vierde lid, bepaalt dat de MRS bij besluit van de Minister kan worden ontbonden. Uiteraard zal deze bevoegdheid alleen worden ingezet als er geen andere oplossing meer is. Een reden voor ontbinding zou kunnen zijn het ontbreken van (een deel van de) leden of het niet adequaat functioneren van de MRS waardoor de wettelijke taken onvoldoende kunnen worden vervuld. Ook de voorzitter van de MRS kan zelf een verzoek tot ontbinding indienen. De ministeriële regeling is bedoeld voor bijvoorbeeld regels over de verdere afwikkeling van de ontbinding. De redenen voor de keuze voor een ministeriële regeling zijn dezelfde als in het antwoord op vraag 42 zijn beschreven.

45.

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 en vragen hoe wordt gewaarborgd dat de MRS onafhankelijk kan opereren als de Minister de voorzitter benoemt en waarom er niet voor is gekozen om de leden een eigen voorzitter te laten kiezen.

In lijn met andere adviesorganen, zoals bijvoorbeeld de Sociaaleconomische Raad (SER), wordt de voorzitter door het Rijk benoemt. Dit zorgt ervoor dat de MRS in staat blijft om haar wettelijke taken goed uit te voeren, omdat het Rijk hier vanuit haar systeemverantwoordelijk op kan monitoren. Wel is in het wetsvoorstel opgenomen dat dit gebeurt in overleg met de betrokken disciplines. Er is verder geen inhoudelijke sturing op de samenstelling, werkzaamheden of advisering van de MRS.

Artikel 8.38

46.

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.

Zie het antwoord op onder andere vraag 4.

Artikelen IV en V

47.

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 en of de regeling dit gewenst vindt.

In lijn met het amendement dat in 2006–2007 door de TK is aangenomen in het kader van de invoering van artikel 8.23a Wet luchtvaart¹⁶ moet de nadruk in de experimenten liggen bij mogelijkheden om de hinderbeleving voor omwonenden c.q. de ondervonden geluidsoverlast in positieve zin te beïnvloeden. Daarom is in het wetsvoorstel bepaald dat het advies over hinderbeleving moet komen vanuit de partijen die hinder ervaren (omwonenden), in dit geval via de MRS. Mede na inbreng van belanghebbenden is in het voorgestelde achtste lid van artikel 8.23a

¹⁶ Kamerstukken II 2006/07, 30 809, nr. 27.

bepaald dat over de ontwerpregeling overleg plaatsvindt met de luchtvaartsector en het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten in de Schipholregio, waarmee de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) wordt bedoeld. Hiermee worden de belangen van die partijen geborgd in de wet. Door de verwijzing in het negende lid naar het eerste lid geldt dat ook voor regelingen die op verzoek van de MRS worden vastgesteld.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener