23
Wijziging van de Wet luchtvaart

Wijziging van de Wet luchtvaart

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel 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 (36655).**

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de verankering van de Maatschappelijke Raad Schiphol (36655). Vandaag zullen we alleen de eerste termijn van de zijde van de Kamer behandelen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
Daarvoor geef ik allereerst het woord aan mevrouw Van der Plas, voor haar inbreng namens de BBB, maar niet voordat ik de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom heb geheten. Het woord is aan mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dank u wel, voorzitter. Schiphol is veel meer dan een luchthaven alleen. Het is een belangrijke toegangspoort tot de wereld voor Nederlandse bedrijven, voor onze handel, voor onze kennis en innovatie, maar ook voor mensen die familie of vrienden in het buitenland hebben. Achter al die vliegtuigen staan mensen: piloten, monteurs, beveiligers, bagagemedewerkers, schoonmakers, cateraars, vrachtvervoerders en duizenden andere werknemers en ondernemers. BBB vindt daarom dat we zuinig moeten zijn op onze luchtvaart. Nederland heeft maar één luchthaven met zo'n groot internationaal netwerk en als dat netwerk eenmaal verdwijnt, bouw je het niet zomaar weer op. Maatschappijen vertrekken, investeringen gaan naar andere landen en reizigers wijken uit naar luchthavens over de grens. We hebben al gezien dat dat gebeurt. De vliegtuigen verdwijnen daarmee niet; ze vertrekken alleen vanaf een andere luchthaven. De banen en de economische voordelen zijn we dan echter wel kwijt.

Tegelijkertijd hoort bij zo'n grote luchthaven ook verantwoordelijkheid voor de omgeving, vanzelfsprekend. Mensen die rondom Schiphol wonen, moeten serieus genomen worden. Er moet goed worden geluisterd naar zorgen over geluid, leefbaarheid en gezondheid. Daar kan een Maatschappelijke Raad Schiphol een nuttige rol in spelen, maar een overlegorgaan moet wel een middel blijven en geen doel op zich worden. We hebben rond Schiphol al gezien wat er gebeurt als iedereen het eerst met elkaar eens moet worden voordat de overheid een besluit durft te nemen. De voormalige Omgevingsraad Schiphol liep uiteindelijk vast. De belangen lagen te ver uit elkaar en echte compromissen werden steeds moeilijker.

De Maatschappelijke Raad Schiphol moet de politiek helpen om betere besluiten te nemen. De raad mag adviseren, zorgen benoemen en oplossingen aandragen, maar uiteindelijk moet de regering belangen afwegen en besluiten nemen. Kan de minister daarom bevestigen dat adviezen van de Maatschappelijke Raad Schiphol niet bindend zijn en dat de regering zelf verantwoordelijkheid blijft nemen voor de uiteindelijke keuzes? Kan de minister garanderen dat noodzakelijke besluiten over veiligheid, infrastructuur, verduurzaming en vlootvernieuwing niet vastlopen omdat er telkens weer een nieuw overleg moet worden opgestart?

Voorzitter. Een maatschappelijke raad moet daadwerkelijk de maatschappij vertegenwoordigen, ook als het om Schiphol gaat. Juist bij dit soort inspraak bestaat het risico dat vooral mensen deelnemen die al heel actief zijn in actiegroepen, bewonersorganisaties en overlegstructuren. Daar is op zichzelf niks mis mee, maar zij spreken niet automatisch namens de hele regio. De vader die 's ochtends vroeg op Schiphol begint met zijn dienst, de ondernemer die afhankelijk is van internationale klanten of het gezin dat weinig hinder ervaart, meldt zich misschien minder snel aan voor zo'n vergadering. Als we daar niet op letten, krijgen we geen maatschappelijke raad, maar vooral een raad van mensen die toch al het luidst zijn aan de vergadertafel.

Een vraag aan de minister is hoe hij voorkomt dat zelfselectie de Maatschappelijke Raad Schiphol eenzijdig maakt. Hoe wordt ervoor gezorgd dat ook werknemers, jongeren, ondernemers, reizigers en inwoners met een gematigde of positieve houding tegenover Schiphol worden bereikt? BBB wil daarom dat regelmatig openbaargemaakt wordt welke groepen en belangen vertegenwoordigd worden in de Maatschappelijke Raad Schiphol, niet alleen op basis van bijvoorbeeld leeftijd en woonplaats, maar vooral op basis van belangen en verschillende opvattingen over Schiphol. Kan de minister deze toezegging doen?

Voorzitter. De regering heeft terecht voorgesteld om niet langer automatisch mensen uit te sluiten omdat zij in de luchtvaart of reisbranche werken. Dat is goed, want daarmee komen er mensen aan tafel met perspectieven en inzichten die ook waardevol zijn, namelijk de dagelijkse praktijk van hardwerkende, normale burgers die bij Schiphol werken, dus niet de directie of de luchtvaartmaatschappijen, maar monteurs, bagagemedewerkers en schoonmakers.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat we interrupties maximaal in tweeën doen, dus dat we de interrupties niet maximeren maar wel in tweeën doen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dank voor de bijdrage, zeg ik in de richting van de BBB. Tegelijkertijd zien we de nota van wijziging naar aanleiding van de motie van het oud-lid Boutkan, die het verzoek doet om medewerkers, zoals inderdaad de monteurs, een nadrukkelijke rol te geven in de Maatschappelijke Raad. Het kabinet is hieraan iets tegemoetgekomen in de nota van wijziging. Mijn vraag aan mevrouw Van der Plas is of dat voldoende is of dat we de monteurs nog een veel nadruk-

kelijkere stem moeten kunnen geven in de Maatschappelijke Raad.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik denk dat het nadrukkelijker moet en dan niet alleen met de monteurs, maar met een heel scala aan mensen die op Schiphol werken. Mensen vergeten weleens dat het niet alleen hun werk is, maar dat het eigenlijk een heel sociaal leven is. Ze hebben collega's en ze maken vrienden. Vaak werken mensen er een lange tijd. Het gaat hen net zo goed aan. Wat mij betreft mag dat dus wel een tandje meer.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Voorzitter. Er ligt een amendement dat een bepaling over belangen van alle omwonenden weer uit het wetsvoorstel haalt. Dit amendement — zo lees ik het in ieder geval — heeft als doel om te voorkomen dat luchtvaartpartijen als vertegenwoordiger onderdeel worden van de maatschappelijke kolom. BBB begrijpt wel dat een directeur of belangenbehartiger van een luchtvaartmaatschappij een andere positie heeft dan een bewonersvertegenwoordiger, maar dit amendement roept ook een belangrijke vraag op. Wat betekent dit voor de duizenden gewone mensen die rond Schiphol wonen én in de luchtvaart werken? Een monteur, een schoonmaker of een bagagemedewerker is niet automatisch een vertegenwoordiger van een bedrijf. Deze mensen zijn ook omwonenden en hun stem telt ook, zeg ik nu ook nog even tegen de heer Heutink. Kan de minister daarom bevestigen dat iemand die bij Schiphol, een luchtvaartmaatschappij of een ander luchtvaartbedrijf werkt niet automatisch wordt uitgesloten? Kan de minister duidelijk maken wat dit amendement precies betekent voor gewone werknemers die op persoonlijke titel willen deelnemen?

Voorzitter. Ook bij de adviezen zelf moet het volledige verhaal op tafel liggen. De Maatschappelijke Raad Schiphol kijkt terecht naar de leefomgeving, maar de regering moet breder kijken: naar banen, bereikbaarheid, vrachtvervoer, veiligheid, economische ontwikkeling en de internationale positie van Nederland. Een maatregel kan lokaal misschien hinder verminderen, maar tegelijkertijd verbindingen laten verdwijnen, banen kosten of investeringen in stillere vliegtuigen minder aantrekkelijk maken. Dan moet een minister ook eerlijk laten zien wat die maatregel Nederland kost. Kan de minister daarom toezeggen dat hij bij belangrijke adviezen van de Maatschappelijke Raad Schiphol ook steeds kijkt naar de gevolgen voor werkgelegenheid, internationale verbindingen, ondernemers en verduurzaming? Kan hij bevestigen dat een advies van de Maatschappelijke Raad Schiphol nooit op zichzelf voldoende is om de capaciteit of bereikbaarheid van Schiphol te beperken?

Voorzitter. We moeten voorkomen dat het beleid achter de hedendaagse technologie en innovatie aan loopt. Luchtvaartmaatschappijen investeren miljarden in nieuwe vliegtuigen die minder geluid maken en minder uitstoten. Als de modellen waarmee de overheid of de Maatschappelijke Raad Schiphol werkt nog zijn gebaseerd op oudere toestellen, ontstaat er gewoon een verkeerd beeld van de werkelijke situatie. Kan de minister daarom toezeggen dat bij ieder belangrijk advies van de Maatschappelijke Raad Schiphol duidelijk wordt vermeld welke cijfers, metingen en modellen zijn gebruikt, hoe actueel die zijn en welke onzekerheden daarbij horen? Kan de minister ervoor zorgen dat Schiphol, luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen en werknemers feitelijke fouten of onuitvoerbare voorstellen kunnen signaleren voordat een advies definitief wordt?

Voorzitter, tot slot. BBB staat voor een sterke en toekomstbestendige luchtvaart, die Nederland bereikbaar houdt, mensen werk biedt en kan blijven investeren in innovatie, veiligheid en stillere vliegtuigen. Daar hoort goed contact met omwonenden bij, maar die omgeving bestaat uit meer dan alleen tegenstanders van Schiphol of mensen die hinder ondervinden. Dat is een belangrijk deel van het verhaal, maar het is niet het hele verhaal. Werknemers, ondernemers, reizigers en inwoners die het belang van de luchthaven zien zijn net zo goed onderdeel van onze samenleving en de omgeving van Schiphol. De Maatschappelijke Raad Schiphol moet daarom geen nieuwe hindermacht worden rond Schiphol en geen extra slot op de deur. Laat de raad luisteren, kennis verzamelen en verschillende belangen zichtbaar maken. Laat daarna de politiek doen waarvoor zij gekozen is: belangen afwegen, keuzes maken en daar verantwoordelijkheid voor nemen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van der Plas. Het woord is aan de heer Peter de Groot voor zijn inbreng in eerste termijn namens de VVD. Gaat uw gang.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank, voorzitter. Schiphol is van grote betekenis voor Nederland, onze bereikbaarheid, onze economie en daarmee onze welvaart, en voor de vele mensen die direct en indirect van de luchtvaart afhankelijk zijn. Schiphol heeft ook gevolgen voor mensen die rond de luchthaven wonen. Zij ervaren namelijk geluid, maken zich zorgen over hun gezondheid en willen weten wat de veranderingen in het gebruik van banen en vliegroutes voor hun leefomgeving betekenen. Daarom is het vanzelfsprekend dat omwonenden een serieuze en herkenbare stem hebben in de besluitvorming. De VVD steunt dat uitgangspunt. Met dit wetsvoorstel krijgt de Maatschappelijke Raad Schiphol een wettelijke basis. Ook worden de commissies voor regionaal overleg bij andere nationale luchthavens versterkt. Dat kan bijdragen aan vroegtijdige participatie, betere informatie en uiteindelijk betere besluiten.

Maar, voorzitter, een wettelijke verankering schept ook verplichtingen. Als een organisatie wettelijk de stem van de omgeving vertegenwoordigt, moeten we zeker weten dat die organisatie daadwerkelijk representatief, toegankelijk en pluriform is. We moeten weten wie er kan meepraten, wie er wordt uitgesloten en of de verschillende geluiden uit de omgeving werkelijk doorklinken. Juist daar heeft de VVD zorgen over. Het oorspronkelijke uitgangspunt van de MRS was dat omwonenden die werken in de luchtvaart of reisbranche geen bewonersvertegenwoordiger konden worden, maar een omwonende houdt natuurlijk niet op omwonende te zijn zodra hij of zij bij Schiphol, een luchtvaartmaatschappij of de luchtverkeersleiding werkt.

Laat ik het vergelijken met een buurtcommissie. Stel dat de gemeente een buurtcommissie instelt om te adviseren over leefbaarheid, verkeersdrukte en geluid, en er in die buurt een supermarkt staat. De bevoorrading van die supermarkt zorgt natuurlijk voor de vrachtwagens, het geluid en de drukte. Vervolgens bepaalt de gemeente dat een buurtbewoner niet in die commissie mag zitten, alleen omdat hij bij die supermarkt werkt. Tegelijkertijd mag een bewoner die al jaren actievoert tegen het laden en lossen en de overlast van de supermarkt, wel gewoon deelnemen. Dat is toch iets dat we met elkaar niet evenwichtig zouden vinden? Beide mensen wonen namelijk in die buurt, ervaren wat er gebeurt en brengen een bepaald perspectief met zich mee. Van allebei mag worden verwacht dat ze open zijn over hun belangen, maar het is niet logisch om de een vanwege de werkgever bij voorbaat uit te sluiten en het belang van de ander kennelijk niet problematisch te vinden.

Toch is dat in feite de discussie die we vandaag voeren over de Maatschappelijke Raad Schiphol. Een omwonende die op Schiphol werkt, blijft een omwonende. Een grondmedewerker hoort thuis dezelfde vliegtuigen als zijn buurman. De luchtverkeersleider kan dezelfde zorgen hebben over de nachtrust van zijn of haar kinderen. Iemand die bij een luchtvaartmaatschappij werkt, kan net zo goed hinder ervaren en goede ideeën hebben om die hinder te verminderen. Hun beroep doet dus niets af aan hun ervaring als bewoner.

Voorzitter. Dat wordt nergens duidelijker dan in Haarlemmermeer, de gemeente waarin Schiphol ligt. Gemeente Haarlemmermeer nam op 27 februari 2025 de motie Een echte Maatschappelijke Raad Schiphol aan. Dat was niet met een minimale meerderheid, maar met 27 stemmen voor en 9 tegen. Die motie werd gesteund door een brede lokale meerderheid van onder andere het CDA, D66, HAP — dat is de lokale partij — en de VVD. De gemeenteraad stelde vast dat maar liefst 37% van de werkzame inwoners van Haarlemmermeer in de luchtvaartsector werkt. Ook liggen zeven van de tien vertegenwoordigende MRS-gebieden geheel of gedeeltelijk binnen Haarlemmermeer. Juist de volksvertegenwoordigers die het dichtst bij Schiphol, de werknemers en de omgeving staan, zeggen dus: sluit deze mensen niet uit, geef alle inwoners ongeacht hun beroepsachtergrond een eerlijke stem, en laat werknemers zich kandidaat stellen mits zij binnen de MRS optreden als onafhankelijke burgers. Ik hoor graag ook hoe onder andere de landelijke fracties van CDA en D66 tegen deze oproep aankijken, want hun lokale volksvertegenwoordigers steunden deze oproep. Delen zij de opvatting van hun eigen raadsleden dat uitsluiting afbreuk doet aan de representativiteit en democratische legitimiteit van de MRS?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik ben het eigenlijk helemaal eens met de VVD en dat gebeurt niet vaak. Tegelijkertijd moeten we dan wel even boter bij de vis gaan doen. We hebben een amendement ingediend op deze wet en dat zegt eigenlijk dat een vertegenwoordiger ook een medewerker van de luchtvaartsector kan zijn. Dat is iets aangescherpt ten opzichte van wat er nu in de wet staat. Ik wil de VVD eigenlijk uitnodigen om dat amendement met mij samen in te dienen en dan samen zaken te doen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het gaat erom dat iedereen die in de omgeving woont, ongeacht waar die werkt, of dat nu in de luchtvaartsector of in de reisbranche is — dat maakt de VVD eigenlijk niet zo veel uit — gewoon kan deelnemen. Die mogelijkheid moet geborgd zijn in de wet. Dat is het uitgangspunt van de VVD. Ik ga goed naar het amendement van de heer Heutink kijken om te zien of we dat zullen steunen. Het lijkt me een heel goed voorstel.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Deelt de VVD dan de mening dat de wijze waarop de wet nu is geformuleerd, namelijk dat we zo veel mogelijk de belanghebbenden in positie moeten brengen — zo wordt het, uit mijn hoofd, geformuleerd in de wet — voldoende is? Geeft dat dan niet te veel ruimte aan bijvoorbeeld andere partijen in dit huis of andere mensen in het veld om daar een andere interpretatie aan te geven wat specifiek de medewerkers van Schiphol betreft?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Misschien dat we wat dat betreft niet helemaal hetzelfde kijken naar de mogelijkheden die het wetsvoorstel zoals dat er nu ligt biedt. Volgens mij is iedereen, dus ook mensen die op Schiphol werkzaam zijn en mensen die dat niet zijn, welkom om aan de Maatschappelijke Raad Schiphol deel te nemen. Volgens de VVD moet daar dus ook gewoon een evenwicht in zitten. Dat is eigenlijk het betoog. Het moeten ook niet alleen maar mensen zijn die actief zijn in de luchtvaartsector. Het zou heel gek zijn als we die kant opgaan. Volgens mij biedt de wet op zichzelf voldoende ruimte om dat goed te organiseren.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dank u wel. Het werd al eerder gezegd: eerder is de motie-Boutkan aangenomen in deze Kamer, die heeft verzocht om omwonenden die werkzaam zijn in luchtvaartgerelateerde organisaties niet uit te sluiten. Zo is dat volgens mij ook verwerkt in de nota van wijziging.

Voorzitter. Er ligt nu echter ook een amendement van onder anderen de leden Grinwis, Stoffer en De Hoop, medeondertekend door de heer Köse van D66, om juist deze wettelijke waarborg weer te schrappen. En ik zeg het scherp: dat amendement is eigenlijk een klap in het gezicht van de mensen die iedere dag in de luchtvaart werken en rondom Schiphol wonen. Deze mensen zorgen ervoor dat vliegtuigen veilig vertrekken en landen. Ze helpen reizigers, onderhouden toestellen, beveiligen de luchthaven, laden bagage, begeleiden het verkeer en houden Schiphol dagelijks draaiende. Vervolgens gaan wij hier in Den Haag, met dit amendement, bepalen dat ze vanwege het werk dat ze doen, niet volwaardig namens hun eigen woonomgeving zouden mogen meepraten. Wat de VVD betreft is dat dus niet uit te leggen.

De heer **Köse** (D66):
Ik hoor de heer Peter de Groot spreken over "een klap in het gezicht van de bewoner", maar als we kijken naar de situatie, dan zien we juist dat de MRS een van de weinige, of misschien wel het enige, formele orgaan is via welk omwonenden die in hun leefomgeving last hebben van Schiphol en de luchtvaart, zeggenschap kunnen hebben. Juist de omwonenden die vertegenwoordigd zijn in de luchtvaart hebben al heel veel kanalen en weten zowel de heer Peter de Groot als mij te benaderen. Voor wie is die klap in het gezicht nou echt als we ook nog de sector in de MRS laten doordringen?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het is precies zoals ik zeg: het is een klap in het gezicht van mensen die werkzaam zijn op Schiphol en die wonen in de omgeving. De heer Köse, zeg ik via de voorzitter, zegt dus met dit amendement: "U werkt in de bagagekelder van Schiphol. Als bewoner van de omgeving wilt u misschien meepraten over de overlast die Schiphol ook met zich meebrengt, en dat mag dus niet." Dat is een klap in het gezicht. Wellicht is het zo dat de medewerker die in de bagagekelder werkt in het dagelijks leven met zijn of haar gezin heel veel overlast ervaart en daarover zou willen meepraten in de MRS. Dat kan dus niet volgens het voorstel van de heer Köse. Ik vind dat echt een klap in het gezicht.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat men zich geen zorgen hoeft te maken over dat laatste. Ik denk dat het, als het gaat om die klachten over geluidsoverlast en uitstoot, in de huidige situatie echt wel goed zit. Ik ben ook wel benieuwd … Nou, laat ik het daar even bij houden.

De **voorzitter**:
Wenst u daar nog op te reageren, meneer De Groot?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik heb de cijfers genoemd: zeven van de elf gebieden liggen in de gemeente Haarlemmermeer en 37% van de mensen is werkzaam in de luchtvaartsector. We sluiten daarmee 37% van de mensen, die werkzaam zijn in de luchtvaartsector, uit van het mee mogen praten over hun eigen woonomgeving. Sorry, ik vind dat heel heftig.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Tussen de dag waarop ik de heer De Groot leerde kennen en nu is er wel iets ontwikkeld. Hij heeft zich ontwikkeld tot een enorme dramaqueen. Er is namelijk gewoon een heel duidelijk advies van Pieter van Geel. Dat advies is in het oorspronkelijke wetsvoorstel verwerkt. Er is sprake van drie kolommen. Ook staat er een duidelijke spelregel voor de Maatschappelijke Raad Schiphol: het is niet handig en verstandig om mensen die in de luchtvaartsector werken in deze raad van omwonenden te zetten; ze mogen wel lid zijn van organisaties die in die raad zitten. Toen kwam er een motie van oud-collega Boutkan. Die is ternauwernood met hoofdelijk stemmen aangenomen. Ik zeg: nee, dat is niet netjes; we moeten ons aan het advies van Van Geel houden. Mijn vraag aan de VVD is de volgende. De VVD stond voorheen bekend als een ordentelijke bestuurderspartij. Waarom houdt de VVD zich niet aan nette bestuurlijke adviezen?

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Om de reden die ik net heb aangedragen. Als je 37% van de mensen die werkzaam zijn in de gemeente Haarlemmermeer, waar zeven van de elf gebieden van de MRS in liggen, uitsluit, dan is het de vraag of je vanuit bewonersparticipatie een brede afspiegeling in de MRS actief hebt. Dat is de grote vraag. Ik ga er zo nog wel iets meer over zeggen. De VVD vindt dat er in de MRS gewoon een brede participatie van bewoners moet zijn bij alle onderwerpen waar de MRS over zal adviseren. Ik zou de heer Grinwis bijna mijn voorbeeld over de supermarkt willen vertellen. Het zou toch gek zijn als je, als je bij de supermarkt werkt, in het buurtcomité niks mag zeggen over die supermarkt, terwijl je in dezelfde wijk woont? Dat zouden we in een gemeente toch ook niet toestaan? Dat is toch een heel gek principe?

De **voorzitter**:
Meneer Grinwis, tot slot.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Stel je voor dat de supermarkt uit het voorbeeld van de heer De Groot een geschiedenis heeft van het veroorzaken van enorme overlast, van gedoe en van niet tot unanimiteit komen met duidelijke adviezen. Stel je voor dat die supermarkt eigenlijk de bron van die overlast is. Dan zou er in het voorbeeld van de heer De Groot best wel wat veranderen. Dat is de situatie die we hier aantreffen. Hiervóór is er een ander overlegorgaan geweest, de Omgevingsraad Schiphol. We moesten tot de conclusie komen dat die niet functioneerde. Daarop is eigenlijk een verlegenheidsadvies — zo zou je het bijna kunnen noemen — van de heer Van Geel gekomen. Die zegt: doe het nou zo. De eerste de beste motie van de PVV die wordt aangenomen, wordt verwerkt via een nota van wijziging. En wij, als amendementindieners, zeggen heel simpel: hou je nou aan het advies van Van Geel. Dat is er niet voor niets gekomen. Daar is goed over nagedacht. Dat is niet uit de lucht komen vallen. Dat wil ik de heer De Groot toch heel graag meegeven.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
U kunt me meegeven wat u wilt, maar u neemt die bagagemedewerker die op Schiphol werkt, die zich ook zorgen maakt over de omgeving en die graag een stem heeft in de MRS, gewoon niet serieus. Dat weegt bij de VVD in dit geval echt zwaarder dan het advies waar u het over heeft.

De **voorzitter**:
Ik heb het nergens over. U doelt waarschijnlijk op de heer Grinwis.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Jazeker. Ik heb al heel vaak "de heer Grinwis" gezegd. Dat moet ik zeker blijven doen. Ik zou, via u, voorzitter, aan de heer Grinwis willen meegeven dat de VVD dat echt zwaar weegt. Die medewerker van de bagagekelder kan namelijk

ook zorgen hebben over de leefomgeving. Die zorgen hebben nu geen plek. Dat is geen goede representativiteit.

De **voorzitter**:
U vervolgt uw betoog.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Nou, voorzitter …

De **voorzitter**:
Interrupties in tweeën, hadden we gezegd. U vindt vast de creativiteit om nog een keer naar voren te lopen straks. U vervolgt, meneer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Het is altijd leuk om met de heer Grinwis te debatteren, of we nu in tweeën interrumperen of vaker. Het komt dus vast goed. Het is niet alleen een klap in het gezicht van de mensen die op Schiphol werken; het is ook een klap in het gezicht van de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Die heeft zich toch met ruime meerderheid tegen deze uitsluiting uitgesproken. Het gaat in tegen de aangenomen uitspraken in deze Kamer; we hebben het er eerder al over gehad. Ik begrijp de zorg van de indieners, in dit geval de leden Grinwis, Stoffer et cetera, best. De MRS moet geen verkapte sectortafel worden. Daar ben ik het helemaal mee eens. Schiphol en luchtvaartmaatschappijen hoeven als organisatie geen vaste zetel te krijgen in een raad die de leefomgeving vertegenwoordigt. Maar dat is echt iets fundamenteel anders dan individuele bewoners uitsluiten vanwege hun beroep. De VVD zegt daarom: beoordeel mensen niet op een visitekaartje van hun werkgever. Zorg voor transparantie over functies en belangen. Stel een heldere gedragscode vast. Regel dat iemand zich onthoudt wanneer er een concreet persoonlijk of zakelijk belang aan de orde is. Pas die regels dan ook toe. Dat geldt niet alleen voor iemand die in de luchtvaart werkt, maar ook voor iemand die actief is bij een actiegroep, een politieke partij, een overheid of een andere belangenorganisatie. Transparantie over de mogelijke belangen? Dat is terecht; daar ben ik het met de heer Grinwis over eens. Categoraal uitsluiten op basis van iemands werkgever? Dat ben ik niet met de heer Grinwis eens.

Dan nog een vraag aan de minister. Kan de minister bevestigen dat hij de nota van wijziging en het uitgangspunt dat alle omwonenden vertegenwoordigd moeten kunnen worden, onverkort verdedigt? Kan hij helder uiteenzetten waarom hij het amendement-Grinwis c.s. wel of niet verenigbaar acht met een representatieve MRS?

Voorzitter. Omdat er zulke fundamenteel verschillende beelden bestaan over de representativiteit en samenstelling van de MRS, heeft de VVD een amendement opgesteld voor een gerichte evaluatie na één jaar. Dat is heel bewust een korte termijn. De MRS functioneert immers al sinds juli 2023. We beginnen dus niet vanaf nul. Er is al ervaring opgedaan met de werkwijze, verkiezingen, vertegenwoordiging en advisering. We hoeven daarom niet nog eens drie of vier jaar te wachten om te beoordelen of de samenstelling voldoende representatief is. Met ons amendement vragen we niet om na één jaar het hele Schipholbeleid af te rekenen. We vragen om een gerichte evaluatie van het functioneren van de MRS, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar de samenstelling en representativiteit. Wie neemt er deel? Welke bewoners worden bereikt? Zijn er verschillende gebieden en opvattingen zichtbaar? Kunnen omwonenden met uiteenlopende achtergronden volwaardig meedoen? Ik kan alle vragen opnoemen, maar dat zouden wat de VVD betreft de vragen zijn die ten minste aan de orde moeten komen in de evaluatie. Dit amendement is geen motie van wantrouwen tegen de MRS, wil ik hier stellig neerleggen. Het is een opdracht om vertrouwen te verdienen en te onderhouden. Tegelijkertijd is het een duidelijk signaal: wettelijke verankering is geen blanco cheque.

Kan de minister toezeggen dat de evaluatie niet alleen kijkt naar het aantal uitgebrachte adviezen, maar ook expliciet naar representativiteit, samenstelling, verkiezingsprocedures, toegankelijkheid en diversiteit van de standpunten? Kan hij ook toezeggen dat de Kamer de onderliggende gegevens ontvangt, en dus niet alleen een bestuurlijke samenvatting?

Voorzitter. Dan nog even iets over de bredere overlegstructuur rond Schiphol. De VVD waarschuwt namelijk al langer voor een woud aan afzonderlijke overlegstructuren, met een maatschappelijke kolom, een bestuurlijke kolom en een sectorkolom. Die scheiding kan duidelijkheid geven, maar kent ook zeker risico's: iedereen praat binnen zijn eigen overleg terwijl de verschillende belangen pas op het bureau van de minister bij elkaar komen. Dat is precies de reden waarom de VVD eerder, in 2024, heeft voorgesteld om een gezamenlijke luchtvaarttafel voor Schiphol in te richten: een tafel met omwonenden, regionale overheden, Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, LVNL, het Rijk en natuurlijk de MRS.

Die gedachte is opnieuw actueel, want de nieuwe directeur van LVNL heeft onlangs wederom gepleit voor een gezamenlijk overleg tussen bewoners, gemeenten, maatschappelijke organisaties en de luchtvaartsector. Het pleidooi is niet om terug te keren naar het model waarin iedereen een veto heeft en alle besluiten moeten worden genomen met volledige consensus — we weten namelijk dat dat in het verleden is vastgelopen — maar wel om ervoor te zorgen dat partijen elkaar spreken voordat standpunten verharden, om informatie te delen, om te toetsen of voorstellen veilig en uitvoerbaar zijn en om zichtbaar te maken welke gevolgen een maatregel heeft voor hinder, capaciteit, bereikbaarheid en de dagelijkse operatie.

De MRS kan aan zo'n tafel een krachtige en zelfstandige bewonersstem vertegenwoordigen. Regionale overheden vertegenwoordigen de bestuurlijke verantwoordelijkheid. De sector en LVNL brengen operationele kennis in. De minister blijft verantwoordelijk voor de integrale belangenafweging, en het parlement voor de democratische controle. Is de minister daarom bereid om de wettelijke verankering van de MRS te verbinden aan zo'n gezamenlijke luchtvaarttafel? Hoe voorkomt hij dat de nieuwe tafel alleen maar boven op de bestaande overleggen wordt geplaatst? Welke overlegstructuren kunnen worden samengevoegd of beëindigd?

Voorzitter. Ik ga afsluiten. De VVD staat positief tegenover een stevige en wettelijk geborgde stem voor omwonenden. Maar die stem moet wel werkelijk representatief zijn; niet alleen de hardste of best georganiseerde stemmen moeten

worden gehoord, en niet iemands beroep maar het feit dat iemand bewoner is, moet het vertrekpunt zijn. Daarom verdedigen wij het uitgangspunt dat alle omwonenden vertegenwoordigd moeten kunnen worden. Daarom vragen wij om transparantie en gelijkwaardige regels voor belangen. Daarom willen wij na een jaar toetsen hoe de MRS functioneert en of zijn samenstelling in de praktijk werkelijk representatief is. Daarom willen wij dat bewoners, bestuurders en de luchtvaartsector niet alleen naast elkaar, maar ook weer met elkaar spreken. Goede participatie is namelijk meer dan een stoel aan een afzonderlijke tafel; goede participatie betekent dat verschillende perspectieven vroegtijdig bij elkaar komen, dat belangen zichtbaar worden afgewogen en dat uiteindelijk duidelijk is wie er verantwoordelijk is voor een besluit.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is het woord aan de heer El Abassi, voor zijn inbreng namens DENK in de eerste termijn.

De heer **El Abassi** (DENK):
Zo, de zomervakantie is voorbij! Voorzitter. Vandaag hebben we het onder andere over de vastlegging van de Maatschappelijke Raad Schiphol. Het is goed dat de positie van omwonenden van Schiphol daarmee wettelijk wordt verankerd. Mensen die dagelijks de hinder van luchtverkeer ervaren, verdienen namelijk dat hun zorgen serieus worden genomen.

Voorzitter. Tegelijkertijd moeten we niet vergeten dat er ook andere belangen spelen. Denk aan de luchtvaartreizigers: mensen die familie in het buitenland willen bezoeken, op vakantie willen of om andere redenen afhankelijk zijn van betaalbare en bereikbare luchtvaart. Zoals hiervoor al werd genoemd: dan heb je ook nog eens te maken met de duizenden werknemers van Schiphol. Al deze belanghebbenden dienen een plek aan tafel te krijgen. Al die belangen moeten worden meegewogen. Daarom is het ook belangrijk om bij dit soort wetswijzigingen kritisch te kijken naar wat er precies verandert en wat de gevolgen daarvan kunnen zijn.

In eerdere debatten heb ik reeds aandacht gevraagd voor het feit dat vliegen vanuit Nederland heel duur is en steeds duurder wordt. Nederland kent inmiddels de hoogste vliegbelasting binnen de Europese Unie, en die belasting wordt alleen maar steeds verder verhoogd. De uitleg van de minister is dat de verhoging in belangrijke mate een budgettaire maatregel is. De gevolgen daarvan zien we in de praktijk: Nederlanders stappen in de auto, rijden twee uur of langer naar België of Duitsland en vertrekken vervolgens vanaf Brussel, Düsseldorf of andere buitenlandse luchthavens. Daar bestaat inmiddels ook een term voor: het weglekeffect. De minister had mij in het debat in ieder geval toegezegd om te praten met zijn collega's in België en Duitsland om de vliegbelasting gelijk te trekken. Ik zou dan ook graag van de minister willen weten wat de stand van zaken daaromtrent is. Zijn de buurlanden van plan om ook exorbitante vliegtaksen te heffen, of gaat Nederland milder worden hierin? Nederland raakt reizigers kwijt. Economische activiteit verschuift naar onze buurlanden en onze eigen luchthaven wordt minder aantrekkelijk. Daarom wil ik dit voorstel ook bekijken vanuit de vraag: wat zit er straks aan tafel wanneer er over Schiphol wordt geadviseerd?

Ik heb het zojuist ook over de MRS gehad. Volgens de toelichting is dat een overlegorgaan bestaande uit omwonenden, belangenorganisaties en deskundigen. Het is de bedoeling dat zij meepraten over de ontwikkeling van Schiphol. Vervolgens dienen zij onze minister te adviseren over het verminderen van hinder en het verbeteren van de leefomgeving. Uit stukken begrijp ik dat mensen en maatschappelijke organisaties niet zomaar lid kunnen worden van de MRS. Zij moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen, die ook opgenomen zijn in de wetswijziging. Er is ook maar een beperkt aantal zetels beschikbaar. Als ik de toelichting zo lees, wordt de indruk gewekt dat het op een bepaald moment ook zo kan zijn dat niet alle relevante belangen worden vertegenwoordigd, bijvoorbeeld die van luchtvaartreizigers of zelfs die van werknemers van Schiphol. Kan de minister uitleggen wat we precies verstaan onder maatschappelijke organisaties? Vallen daar ook de belangen van luchtvaartreizigers onder? In de nota naar aanleiding van het verslag lees ik bijvoorbeeld dat reizigersvereniging Rover deelneemt aan de MRS, maar Rover richt zich natuurlijk op het openbaar en duurzaam vervoer, en niet zozeer op de luchtvaart.

Voorzitter. Dan de experimenten. Het wetsvoorstel maakt het mogelijk om bij wijze van experiment af te wijken van bestaande voorschriften, bijvoorbeeld wanneer de MRS aangeeft dat zo'n experiment een gunstig effect kan hebben op de hinderbeleving. Het is logisch dat we zoeken naar manieren om hinder te beperken. Tegelijkertijd geldt ook hier dat we moeten kijken naar het totaalplaatje. Tijdens het eerdere Schipholdebat heb ik al gewezen op het risico van een nachtsluiting of een vermindering van het aantal nachtvluchten zonder dat het totale aantal vluchten evenredig afneemt. Want wat gebeurt er als je evenveel vliegtuigen in minder uren probeert te proppen? Dan krijg je meer vliegtuigen in de vroege ochtend, meer vliegtuigen in de late avond, meer reizigers tegelijk, meer auto's tegelijk, meer drukte en juist meer hinder op de momenten waarop de luchthaven wel open is. Dat is de piekbelasting waar ik eerder aandacht voor heb gevraagd. Ik vraag de minister dan ook om een bredere beoordeling hiervan. Wordt er naast een theoretische vermindering van hinder ook gekeken naar piekbelasting, verkeersstromen, capaciteit en de feitelijke hinderbeleving op andere momenten van de dag?

Voorzitter. Wat betreft de evaluatietermijn vind ik vier jaar te lang. We hebben al gezien dat bewonersvertegenwoordigers hun taak hebben neergelegd, omdat ze vonden dat de MRS onvoldoende invloed had en door het ministerie niet serieus genomen werd. Ik begrijp dat een evaluatietermijn van een jaar te kort is, maar vier jaar wachten om te beoordelen of de MRS in de praktijk daadwerkelijk functioneert en voldoende invloed heeft, vind ik wel erg lui.

Verder is het ook begrijpelijk dat de Kamer vooraf betrokken wordt bij experimenten op Schiphol. Experimenten kunnen namelijk gevolgen hebben voor omwonenden, de capaciteit van Schiphol, luchtvaartmaatschappijen en de bereikbaarheid van Nederland. Ik vind het dan ook belangrijk dat beide Kamers ten minste vier weken de tijd krijgen om kennis te nemen van een voorgenomen experiment, zodat zij zich kunnen uitspreken voordat de regeling wordt vastgesteld. Daarmee versterken we wat mij betreft ook de parlementaire

controle, zonder dat voor ieder experiment per se voorafgaande toestemming van de Kamer nodig is.

Tot slot, voorzitter. Ik onderschrijf het belang van maatschappelijke participatie rondom Schiphol. Daarbij kunnen echter niet alleen hinder en leefomgeving worden meegenomen. Ook betaalbaarheid, mobiliteit, werkgelegenheid, bereikbaarheid en de belangen van luchtvaartreizigers verdienen een volwaardige plek in de belangenafweging.

Voorzitter. Wat mij betreft hou ik het hierbij. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. U heeft nog een interruptie van meneer Graus. Interrupties doen we in tweeën.

De heer **Graus** (PVV):
Meneer de voorzitter, ik heb even iets van huishoudelijke aard, dus meneer El Abassi kan gaan zitten. Mevrouw Kostić en ik moeten dadelijk naar een ander debat toe. In de eerste termijn daarvan ben ik ook voorzitter geweest. Ik wil dus het volgende vragen. Ik heb geen inbreng. Ik had sowieso maar vijf minuten, maar ik hoef eigenlijk maar één of anderhalve minuut wat te zeggen en dan kan ik weer gaan voorzitten. Dus als de leden mij dat toestaan ...

De **voorzitter**:
Dit is eigenlijk ongebruikelijk.

De heer **Graus** (PVV):
Het is de eerste keer in twintig jaar dat ik het vraag.

De **voorzitter**:
Ja, maar ja, eens is de eerste keer. Ik kijk even rond of daar een bezwaar tegen is. Dit geldt dus voor de heer Graus en lid Kostić?

De heer **Graus** (PVV):
Kostić stond sowieso nu al gepland als woordvoerder.

De **voorzitter**:
Ja, dus Kostić zou dan nu spreken en dan zou meneer Graus daarna spreken.

De heer **Graus** (PVV):
Nee, ik nu, want ik moet dadelijk gaan voorzitten, en daarna Kostić. En daarna gaan we verder. Mag ik het vlug doen? Des te eerder zijn we klaar.

De **voorzitter**:
Ik zie duimen, ik zie akkoord. Het is een beetje ongebruikelijk, maar vooruit. Ik nodig u uit. U heeft het voor mekaar. Het is toch die gunfactor, meneer Graus. Gaat uw gang.

De heer **Graus** (PVV):
Dank aan alle ambtsgenoten. Ik zal het extra kort houden. Uiteraard bewaak ik de lijn-Boutkan, die ook al een paar keer is aangehaald. Daar blijft de PVV op. We zijn ook nooit tegen die maatschappelijke raad en zeggenschap van omwonenden geweest. Ik wil me, kortheidshalve, wel aansluiten bij het betoog van mevrouw Van der Plas. Het gaat over de samenstelling. De heer Heutink heeft daar ook al iets over gezegd. Ik zal ook zeker de amendementen van El Abassi ... Het is heel sympathiek, hè, dat ook die luchtvaartreizigers vertegenwoordigd moeten zijn. Ook het amendement van het lid Heutink over die evenwichtige samenstelling zal ik zeker steunen. Ik zal een positief stemadvies aan de fractie geven, ook wat betreft de motie van meneer De Groot over de jaarlijkse evaluatie.

Het is inderdaad al gezegd en ik herhaal dat altijd: Schiphol is onmisbaar voor Nederland, zowel financieel-economisch als sociaal-maatschappelijk. Het is een beetje flauw, maar als mensen zeggen "ja, maar we wonen daar", zeg ik vaak: maar Schiphol ligt er al langer dan 100 jaar. Ik ben bij Schiphol gaan wonen, heb ik weleens gezegd. Maar uiteraard zijn er mensen die veel meer overlast ervaren dan vroeger en die moeten ook gehoord worden.

Dit was het voor mij. Dank u wel.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik heb gewoon een korte opmerking. Als meneer Graus vaker amendementen en moties van onze fracties gaat steunen, mag hij nog veel vaker eerder, hoor.

De **voorzitter**:
Kijk eens aan.

De heer **Graus** (PVV):
Dit is nog altijd een beetje de PVV-lightlijn. Daar kunnen we nooit echt helemaal tegen zijn.

De **voorzitter**:
Het is goed dat u elkaar altijd nog weer weet te vinden, toch?

De heer **Graus** (PVV):
Ja. U ziet: uiteindelijk komt alles goed.

De **voorzitter**:
Mooi.

De heer **Graus** (PVV):
Hé, collega's bedankt allemaal. Lid Kostić, succes en tot zo meteen. Ik sluit dadelijk weer aan, hè?

De **voorzitter**:
Maar dan gaat u niet weer eerder, hoor. Als u daarna terug bent, houden we ons gewoon aan de sprekerslijst.

De heer **Graus** (PVV):
Nee. We komen dadelijk beiden gewoon weer terug naar dit debat.

De **voorzitter**:
We wensen u succes met de voortzetting van uw parlementaire werk en zien u straks graag weer terug. Succes. Het woord is aan het lid Kostić namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Voorzitter. Waar kun je nog naartoe als zelfs je eigen slaapkamer geen rustige plek meer is? Dat is de werkelijkheid van mensen die onder de vliegroutes van Schiphol wonen. In Limmen, Castricum, Uithoorn, Landsmeer en vele andere plaatsen raast soms elke twee minuten een vliegtuig over de hoofden van mensen. Bewoners vertellen hoe ze 's nachts wakker schrikken van het lawaai, hoe ze slapen met een koptelefoon op ondanks driedubbele isolatie en hoe ze kortademigheid ervaren door de schadelijke uitstoot. Mensen die al 50 jaar in Aalsmeer wonen, vertellen hoe ze hun dorp hebben zien veranderen in een centrum van vliegtuiglawaai. In de ochtend, overdag en tot laat in de avond gaat het lawaai van overvliegende Boeings dwars door hun huis heen. Mensen wordt in hun eigen huis, in hun eigen slaapkamer de vrijheid gewoon ontnomen en dat al jarenlang. Ik vind het eigenlijk heel gek dat de partijen met "vrijheid" in hun naam het hier nooit over hebben. Ik was laatst met mijn dochter bij mijn vader thuis, vlakbij Diemen. Als mijn dochter met mijn vader probeert te praten in de tuin, moeten ze tegen elkaar schreeuwen. Ongeveer elke vijf minuten vliegt daar een vliegtuig voorbij. Je kunt elkaar gewoon niet verstaan, zo veel lawaai is er. Als ze zo in Den Haag zouden vliegen, zouden we dit debat niet kunnen voeren.

Voorzitter. Dit is geen kwestie van voor of tegen vliegen zijn. Dit gaat om bescherming van mensen en van kinderen, en om het durven kiezen voor ruimte voor mensen, wonen, een veilig klimaat en natuur boven de winsten van de luchtvaartlobby. Zeker zestien jaar lang mocht Schiphol met hulp van de overheid via gedoogconstructies en rekentrucs illegaal groeien en schade toebrengen aan natuur, klimaat en gezondheid. Dat was niet in het belang van de Nederlandse reizigers, want daarvoor kan Schiphol prima flink krimpen, maar puur in het belang van die luchtvaartbobo's. Mensen voelen zich machteloos tegenover zo'n overheid. Deze mensen willen gewoon kunnen slapen. Zij willen dat de overheid hun gezondheid eindelijk een keer zwaarder laat wegen dan de belangen van de luchtvaart. Die mensen weten dat de luchtvaartlobby maandelijks koffiedrinkt met het ministerie. Zij willen ook eindelijk echt invloed krijgen op de luchtvaartbesluiten die hun leven raken. Daar is de Maatschappelijke Raad Schiphol voor bedoeld en daar gaat het voorliggende wetsvoorstel over. De kernvraag is wat ons betreft niet of een Maatschappelijke Raad Schiphol verankerd moet worden. De kernvraag is hoeveel invloed die raad werkelijk krijgt. We moeten voorkomen dat de raad vooral wordt gebruikt om te kunnen zeggen dat omwonenden zijn gehoord, om vervolgens volledig genegeerd te worden door het Rijk. Dat is helaas wel wat we de afgelopen jaren in de meeste gevallen hebben gezien. Uit de evaluatie van MRS blijkt ook dat MRS nog maar weinig invloed krijgt op beleid. Als het gaat om een van de belangrijkste taken van MRS, het realiseren van verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, zijn geen concrete resultaten geboekt. Voor nu lijken adviezen van MRS dus wel netjes ontvangen te worden door het kabinet, maar daarna rustig naar de prullenbak verwezen te worden. De minister doet er niets wezenlijks mee. Dit terwijl de vette vingerafdrukken van de luchtvaartlobby op álle luchtvaartbesluiten zitten.

We zien dit volgens de evaluatie van de MRS bijvoorbeeld bij de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol — een van de belangrijkste wetswijzigingen in de recente geschiedenis op luchtvaart. Het doel had moeten zijn om de belangen van omwonenden veel beter te beschermen in de wet, maar wat voorligt, beschermt vooral de belangen van de luchtvaart. MRS adviseerde om met een nieuw voorstel te komen, waarin gezondheid, leefomgevingskwaliteit en klimaat een betere uitwerking krijgen. Maar ook daar wordt niets mee gedaan. De minister dendert gewoon door op zijn eigen weg. De evaluatie van MRS wijst op dit proces van het Luchthavenverkeersbesluit als voorbeeld waarin de minister MRS te laat heeft betrokken. MRS kon pas reageren nadat de beleidsstukken grotendeels waren afgerond en richting de Kamer waren gestuurd. Kan de minister toezeggen dat hij in overleg met MRS met verbeterstappen komt, onder andere door te borgen dat MRS altijd tijdig en in de vroege fase van beleidsvorming wordt betrokken?

Voorzitter. We moeten dit debat ook voeren tegen de achtergrond van de rechterlijke uitspraak over Schiphol. De rechter was in 2024 namelijk duidelijk: meerdere kabinetten hebben de belangen van Schiphol steeds boven de belangen van omwonenden gesteld en daarmee zijn mensenrechten geschonden. Laat het even tot je doordringen: de Nederlandse overheid heeft mensenrechten van burgers geschonden. De boodschap van de rechter was: herstel dat en richt je weer op de belangen van omwonenden, op hun gezondheid, op de gezondheid van hun leefomgeving, op de gezondheid van hun kinderen. We zien dat het kabinet nu wel veel doet alsof het de belangen van omwonenden weer goed meeneemt in besluitvorming, maar we zien eigenlijk weinig stevige resultaten waar omwonenden echt blij van worden. Dat is jammer.

In de nota van beantwoording bij deze voorliggende wetswijziging staat dat bij iedere wet of regelgevingsinitiatief de minister actief en op dezelfde wijze de sector, omwonenden en medeoverheden betrekt. Partijen worden geïnformeerd over het voornemen, krijgen de kans om hierover in gesprek te gaan en worden op de hoogte gehouden van de voortgang. Dat klinkt heel mooi, maar het probleem is dat het in de praktijk heel anders loopt. De luchtvaartlobby krijgt veel meer kans om niet alleen met de ambtenaren, maar ook met de minister te spreken. Het zijn niet de gewone burgers van Castricum, Limmen, Leiden, Amsterdam, Uithoorn, Aalsmeer en al die andere plekken waar ze knettergek worden van het vliegtuiglawaai, die het 06-nummer van deze minister hebben. Nee, het zijn de CEO's en andere luchtvaartbobo's.

Voorzitter. De luchtvaartsector krijgt nog steeds disproportioneel veel kans om zijn belangen te behartigen. In augustus had de minister meerdere gesprekken met mensen uit de luchtvaartsector, onder anderen met de CEO van Corendon, de CEO van Schiphol en de CEO van Air France-KLM. Dat gebeurde meerdere malen. Ook nog waren er gesprekken met de minister van Financiën en Economische Zaken. Nou, deze koninklijke behandeling krijgen gewone burgers die gewoon hun gezondheid willen beschermen niet. Een gesprek met omwonenden heb ik niet gezien op het lijstje van de minister — overigens ook geen gesprek

met de natuur- en milieuorganisaties. Hoe vaak heeft de minister met omwonenden gesproken sinds zijn aantreden? Aanstaande zondagmiddag is in Castricum het symposium "Luchtvaart en nachtvluchten, wat doen die met onze gezondheid?" Is de minister bereid om zich tijdens dit symposium te laten bijpraten door artsen en gezondheidswetenschappers over de gevolgen van luchtvaart en in het bijzonder nachtvluchten voor de gezondheid? Is hij bereid zich te laten informeren over de impact van de huidige omvang van Schiphol op de gezondheid van burgers, op de slaap van mensen en op de longen van kinderen? Want daar hoor ik de minister helaas letterlijk nooit over. Is de minister bereid wat minder bij de luchtvaartbobo's te plakken en vaker de omwonenden te spreken, waaronder de vertegenwoordigers van MRS?

Voorzitter. De afgelopen twee jaar zijn er vijf ministers van IenW geweest. De evaluatie van MRS benoemt dat de mate van samenwerking tussen het ministerie en MRS erg uiteenliep. Goede contacten met omwonenden en vertegenwoordiging van de belangen van omwonenden en hun gezondheid zouden niet afhankelijk moeten zijn van welke politieke wind er waait. Dat moet de minister goed borgen in beleid. Is de minister dat met ons eens? Deze minister sprak dus meerdere malen met de luchtvaart-CEO's, maar naar ons weten pas één keer met de Maatschappelijke Raad Schiphol. Is hij bereid om toe te zeggen dat hij meerdere keren per jaar in gesprek zal gaan met MRS, zoals hij dat met de luchtvaartsector ook doet?

De voortdurende verstoring van rust doet wat met je als mens. De overlast leidt tot aanhoudende stress bij veel omwonenden. Volgens onderzoek van de GGD's hebben honderdduizenden Nederlanders dagelijks veel last van vliegtuiglawaai en slapen ze daardoor slecht. Op termijn kan de combinatie van stress en slecht slapen leiden tot een hoge bloeddruk en een grote kans op bijvoorbeeld een hartinfarct. Daarom heb ik een aantal amendementen ingediend om het belang van de gezondheid van omwonenden in de wet te verduidelijken en om de informatiepositie van de Maatschappelijke Raad Schiphol te versterken, zodat zij hun wettelijke taken onafhankelijk en inhoudelijk goed kunnen vervullen.

Voorzitter. De MRS moet onafhankelijk kunnen werken en de maatschappelijke steun moet daar een zelfstandige stem krijgen, los van de overheden en de sector.

De **voorzitter**:
U heeft een interruptie van mevrouw Keijzer. We doen interrupties in tweeën. Gaat uw gang.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Neemt het lid Kostić ook in haar overwegingen mee wat het effect op de gezondheid is als je je baan kwijtraakt en afhankelijk wordt van uitkeringen? Want in de betogen van de Partij voor de Dieren komt het er altijd op neer dat Schiphol aanzienlijk minder moet, de chemische industrie aanzienlijk minder moet, de agrarische sector aanzienlijk minder moet, oliebedrijven in Rotterdam aanzienlijk minder moeten. Waar gaan wij in dit land ons geld nog aan verdienen?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Wat een gebrek aan innovatievermogen in het hoofd van mevrouw Keijzer. We hebben namelijk prachtige bedrijven en ondernemers die juist schoon kunnen produceren, die schoon kunnen werken en die goed kunnen zorgen voor hun werknemers, anders dan Schiphol. Daar is voldoende werkgelegenheid. Alleen, het wordt nu geblokkeerd, omdat wij allerlei achterhaalde fossiele bedrijven in de benen houden. Ze werden voor een deel genoemd door mevrouw Keijzer. Dat blokkeert de weg voor echt groene bedrijven en hun werknemers om aan de slag te kunnen gaan. Dat is volgens mij waar we allemaal ziek van worden. We weten in ieder geval van Schiphol — daar zijn onderzoeken naar gedaan — dat de huidige omvang veel te groot is. Het is niet alleen te groot voor de gezondheid, maar ook als het gaat om ruimtegebruik — we kunnen daardoor veel minder woningen gaan bouwen — en natuurlijk ook als het gaat om onze economie. We kunnen met een veel kleiner Schiphol én een gezonde omgeving hebben én voldoende werkgelegenheid én gewoon een goede economie. Dat kan allemaal.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik zou ook zo graag in deze sprookjeswereld leven. Het lijkt me zo heerlijk rustig. In Duitsland kan je zien wat er gebeurt met je economie, je industrie en je werkgelegenheid als je er niet over nadenkt hoe je concurrentie overwint, hoe je die strijd kunt winnen. Ik zou dus nog een keer aan mevrouw Kostić willen vragen: wil zij …

De **voorzitter**:
"Het lid Kostić".

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Wil zij dit in haar afwegingen alsjeblieft ook meenemen? Als het antwoord daarop nee is, hoop ik dat de minister op al deze vragen nee zegt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Volgens mij heeft de Partij voor de Dieren heel vaak en heel consequent laten zien, anders dan mevrouw Keijzer en de vele partijen waar ze heeft gezeten, dat we altijd naast de mensen staan. Wij staan altijd naast de gewone mensen, of het nou gaat om werknemers bij Schiphol — ik heb nog een motie ingediend om de gezondheid van werknemers te beschermen tegen de kankerverwekkende uitstoot van Schiphol, die uiteindelijk gelukkig is aangenomen — of om de omwonenden die ik net schetste, die thuis last hebben van het lawaai en de uitstoot en niet normaal in hun eigen tuin kunnen zitten of in hun eigen slaapkamer kunnen slapen. Wij staan naast hen allemaal. De grote problemen zitten hier, in dit kabinet en de kabinetten daarvoor, die juist de belangen van gewone mensen, van omwonenden, hun gezondheid, hun leefomgeving en het langetermijnperspectief zijn vergeten en dus maandelijks koffiedrinken met de luchtvaartsector.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Het enige waar het lid Kostić en haar Partij voor de Dieren consequent in zijn, is dat ze een hekel hebben aan vliegen en niks meer aan het doen zijn dan iedereen bang maken voor Schiphol en voor de luchtvaart. Dat blijkt maar weer eens. Zodra de Partij voor de Dieren de kans krijgt, vliegen de termen je alweer om de oren: "kankerverwekkende uitstoot van Schiphol". Je moet ook maar durven. Ik heb één echt klemmend beroep op de Partij voor de Dieren: stop met die bangmakerij, stop met het bashen van een parel in onze economie en laat de luchtvaartsector met rust.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dit vind ik zo jammer. In plaats van dat we kijken hoe we Nederland verder kunnen brengen en hoe we Nederland gezonder kunnen maken … Ik heb net geschetst dat honderdduizenden mensen te maken hebben met stress, te veel geluid en gezondheidsklachten. Dat is iets wat de partij van Markuszower blijkbaar graag negeert, maar wij staan naast die honderdduizenden mensen die zich, terecht ook, zorgen maken. Dat zeggen de GGD's ook. Daar blijf ik dus bij. Als je je daarnaast zorgen maakt over de economie: ook daar zijn rapporten over. Een veel kleiner Schiphol is juist beter voor de economie. Het is gewoon een win-winsituatie. Het is eigenlijk echt absurd en onbegrijpelijk dat een deel van deze Kamer daar niks mee wil.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik heb een vraag aan het lid Kostić over de uitspraak van zojuist. Lid Kostić zegt: wij staan naast de mensen die werkzaam zijn op Schiphol. Deze mensen, zoals beveiligers en mensen die in de bagageruimte werken, zouden weleens in de omgeving kunnen wonen. Ik ben benieuwd wat het lid Kostić zegt tegen die mensen, als zij zich zorgen maken over hun leefomgeving en dat willen uiten in de Maatschappelijke Raad Schiphol.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Dat is een hele terechte vraag. Door lessen uit het verleden weten we dat je die belangen heel strikt moet gaan scheiden. Er moet geen schijn ontstaan dat er luchtvaartbelangen in de MRS zitten. Die is echt bedoeld voor de bescherming van de leefomgeving, de burgers die daarbij horen en maatschappelijke organisaties. We hebben ook al gezegd dat de sectorbelangen en de overheidsbelangen oververtegenwoordigd zijn. De mensen waar mijn collega van de VVD het over heeft, heb ik ook gesproken. Zij kunnen terecht bij de vakbonden, die wél in de MRS vertegenwoordigd kunnen zijn. Die belangen kunnen dus ook worden vertegenwoordigd via de route van de sector en via de route van de vakbonden of andere organisaties waar ze bij terechtkunnen. Ook voor die mensen is het belangrijk dat we de adviezen van het verleden opvolgen, dat we straks niet opnieuw in een oneindige chaos belanden en dat we doorgaan met een beter, sterker en uiteindelijk een — dat was mijn betoog — echt invloedrijker MRS, die er is voor de gezondheid van mensen.

De **voorzitter**:
Meneer De Groot, afrondend.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Dat is toch een volledig ongelijke behandeling? Dat is toch niet naast de mensen staan die werkzaam zijn op Schiphol en daar wonen? Die mensen wonen daar en hebben ook gezinnen. Ze hebben wellicht bezwaren over wat de luchtvaart doet voor hun leefomgeving en hebben misschien ook wel hele goede ideeën. Dan zegt het lid Kostić: die mogen er niet plaatsnemen, want dat mogen alleen andere mensen. Dat is toch een volstrekt ongelijke behandeling? Wees gewoon eerlijk en zeg dat jullie niet naast die mensen staan, want ze mogen van jullie niet in de MRS plaatsnemen, zeg ik via de voorzitter tegen het lid Kostić. Neem gewoon die stap en zeg: die mensen zijn met hun ideeën en bezwaren van harte welkom in de MRS.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Het is jammer dat de VVD dit theaterstukje opvoert, zogenaamd voor de gewone mensen, terwijl ze al jarenlang die gewone mensen keihard laat vallen en erop bezuinigt, en nu wéér. Dit is gewoon een toneelstukje. Dit is niet iets wat ik zelf heb bedacht of wat de Partij voor de Dieren heeft bedacht. We hebben in het verleden gezien dat het niet werkt als je die belangen niet goed scheidt. Daarom is er een belangrijk advies geweest van Van Geel, die zei dat je dat strikter moet scheiden. Daar is dit uit voortgekomen, maar het blijft zo dat mensen die in de luchtvaartsector werken, ook in de MRS hun belangen kunnen doorgeven via de organisaties, zoals de vakbonden die daar zitten. Het lijkt mij heel netjes en heel goed dat die mensen dat gaan doen. Ik spreek die mensen ook en ik vind het belangrijk om van ze te horen, maar dit theaterstukje van de VVD is totaal ongeloofwaardig. Ik zou zeggen: ga met ons samenwerken om die vrijheid van gewone mensen weer terug te pakken van die luchtvaartbobo's waar de VVD elke week koffie mee drinkt.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Lid Kostić gebruikt inderdaad allemaal hele grote woorden: "de kankerverwekkende uitstoot van Schiphol" en "luchtvaartbobo's waar de VVD wekelijks kopjes koffie mee drinkt". Ik vind dat ook nogal een beschuldiging, alsof zij omkoopbaar zouden zijn of zo. Dat moeten we niet doen, maar mijn vraag is eigenlijk ook naast welke van die honderdduizenden mensen lid Kostić of de Partij voor de Dieren nou precies staat. Er is hier immers echt al een aantal keren aangegeven dat mensen die bijvoorbeeld op de luchthaven werken, daar ook een leven hebben. Dat is niet alleen hun werk; dat is ook hun leven. Dat zijn geen luchtvaartbobo's. Dat zijn mensen die daar gewoon werken en leven.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Volgens mij heb ik dat uitgebreid toegelicht. Ik wil echt af van dat theater van partijen die hier nu zeggen op te komen voor de gewone mensen. Ik heb benadrukt waar we, gewone burgers maar ook die werknemers, al decennialang mee zitten: hun belang op het punt van gezondheid — hun eigen gezondheid en de gezondheid van hun leefomgeving, die uiteindelijk ook hun gezondheid en de gezondheid van hun kinderen raakt — wordt structureel niet meegewogen in het beleid. Dat is ook erkend door de rechter. De rechter zei: kabinet, jullie schenden gewoon mensenrechten. Waarom hoor ik de BBB daar niet over? Nu gaan ze een beetje proberen hier een technisch debat te voeren. Daar heb ik van alles over gezegd. Voor de Partij voor de Dieren staat vast dat we keihard voor een goede bescherming van

de gezondheid van mensen en hun leefomgeving staan, boven de belangen van de megalomane luchtvaartlobby, die steeds meer en meer wil. Het is genoeg geweest. Schiphol kan prima kleiner, maar Schiphol moet wel gezonder.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Volgens mij is gezondheid juist heel belangrijk. Volgens mij heeft iedereen in zijn inbreng ook gezegd dat gezondheid natuurlijk belangrijk is. Er wordt gedaan alsof wij met de CEO's van Schiphol spreken, vervolgens murw gebeukt door hun lobby jaknikkend naar buiten komen en niks meer durven te zeggen tegen wat zij inbrengen. Wij spreken namelijk ook met de mensen die op Schiphol werken. Zij hebben letterlijk tegen ons gezegd: pas nou op met al die regelgeving rondom de luchthaven, want dit is gewoon ons leven en ons werk. Dit zijn mensen die misschien al wel 30 jaar op Schiphol werken. Weet het lid Kostić hoeveel mensen afhankelijk zijn van Schiphol voor hun baan, niet alleen op Schiphol zelf maar ook in alle toeleverende bedrijven?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik wil nog even terugkomen op het feit dat de BBB net zei dat ik mensen ervan beschuldig dat ze koffiedrinken met de CEO's. Dat is gewoon na te lezen op de website van het Rijk. Deze minister heeft op 17 augustus een afspraak met de CEO van Corendon. Hij heeft op 21 augustus een afspraak met de CEO van KLM. Hij heeft een afspraak met de CEO van Schiphol et cetera, et cetera. Het gaat maar door. Er staat geen afspraak met werknemers, met schoonmakers, van Schiphol. Er staat geen afspraak met omwonenden van Schiphol, die niet eens normaal in hun slaapkamer kunnen slapen of met hun kinderen in de tuin kunnen spelen. Die afspraken zijn er niet. Dat is wat ik probeer naar voren te brengen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
De Partij voor de Dieren heeft afspraken met Wakker Dier, MOB en al dat soort organisaties. Wat is het verschil?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ten eerste ben ik helaas niet de minister. Ik maak helaas ook het beleid niet, want dan zou het er anders uitzien, zoals ik zei. Dan zouden we een gezondere en schonere economie, schonere mensen en een schonere natuur hebben. Maar goed, dat is dus niet zo. Al die mensen, die honderdduizenden mensen waar ik het over had, worden letterlijk ziek van het luchtvaartlawaai. Zij zijn afhankelijk van deze minister, het kabinet en uiteindelijk ook de Tweede Kamer, dus ook van mevrouw Mona Keijzer.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Al dat soort organisaties hebben ook gewoon gesprekken op ministeries, dus daar kan dezelfde vraag over worden gesteld. Ik wil nog even terugkomen op die mensenrechten, want daar had het lid Kostić het over. Weet het lid Kostić ook dat het recht op eigendom, het recht om een bedrijf op te richten en te voeren, een mensenrecht is? Weet zij dat het recht op familieleven, namelijk zorgen dat je in je levensonderhoud van jou en je gezin kunt voorzien, ook een mensenrecht is? Weet zij dat de Partij voor de Dieren al die rechten af moet wegen en niet alleen maar één kant van mensenrechten mee kan wegen?

De **voorzitter**:
Ja, lid Kostić. Daarna gaan we ook weer even terug naar het onderwerp van het wetsvoorstel.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Mevrouw Keijzer had het over het recht op familieleven en het recht op eigendom. Dat is precies wat ik in mijn verhaal aankaartte en waar niemand het over heeft. Het recht op eigendom, dus om in je eigen huis, in je eigen tuin en in je eigen slaapkamer veilig en gezond te kunnen leven, wordt onvoldoende meegewogen. Dat geldt ook voor het recht op familieleven. Mijn eigen dochter kan niet normaal met haar eigen opa in de kleine tuin spelen. Ze moeten tegen elkaar schreeuwen, omdat er elke vijf minuten een vliegtuig overvliegt. De kern van mijn boodschap is dat we uit onderzoeken weten dat de luchtvaart op Schiphol kleiner kan. Dat kan op een gezonde manier, die goed is voor de economie en de mensen. Mijn simpele vraag is: waarom kiezen we daar dan niet voor? Dat is mijn wedervraag, maar niemand beantwoordt die.

De **voorzitter**:
Ja. Mevrouw Van der Plas, nog een keer.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik sla toch nog even aan op dat zogenaamde gelobby. Het is natuurlijk volstrekt logisch dat de minister gewoon gesprekken heeft met cruciale partijen. Dat is volstrekt logisch. De Partij voor de Dieren doet dat op dezelfde manier met partijen die voor haar cruciaal zijn. Maar het gaat mij om het volgende, en dat schijnt niet helemaal door te dringen tot lid Kostić. Je gezondheid wordt dan helemaal vooropgesteld, maar ondertussen … Bekijk de hele lijst van waar de Partij voor de Dieren allemaal van af wil: dat betekent gewoon honderdduizenden werklozen erbij.

De **voorzitter**:
Ja, dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
We weten ook uit onderzoeken over het welzijn van mensen, dus dat mensen zich goed voelen en ook gezond zijn, dat werk en een sociaal leven daar wel bij horen. Lid Kostić weet ook dat die onderzoeken er zijn.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Zeker, goed en gezond werk is heel belangrijk. Ik zeg er maar "gezond" bij, want dat is bij Schiphol niet altijd het geval. Met de plannen van de Partij voor de Dieren is er voldoende werkgelegenheid. We helpen mensen ook in de

transitie als ze inderdaad naar een andere baan zouden moeten. Nogmaals, met onze plannen, onderbouwd door onder andere CE Delft, is de economie goed, is er voldoende werkgelegenheid, is de leefomgeving groen en gezond en worden mensen niet steeds aangetast in de privacy en de veiligheid van hun eigen huis.

Maar ik wil nog even ingaan op de stelling dat de minister met iedereen mag spreken en dat de lobby daarbij hoort. Ik ben het daarmee eens. De lobby hoort erbij. Iedereen mag met de minister spreken. Ik heb echter proberen aan te kaarten — mijn uitdaging is dus: luister even goed — dat er een disbalans is. Er wordt de hele tijd alleen maar op de schoot van de luchtvaartlobby gezeten. Ik heb hier alleen maar de maand augustus: enkele intensieve gesprekken met enkele CEO's, maar niks over de omwonenden.

De **voorzitter**:
Afrondend, kort en bondig.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
"Woorden doen ertoe", hebben ze weleens gezegd. Nu wordt er ook weer gezegd ... Kijk, de minister kan zichzelf straks ook goed verdedigen in zijn termijn.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Klopt.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Door dingen als "op schoot zitten" te zeggen wordt er echter geïmpliceerd dat wij of de bewindspersonen een soort willoze figuren zijn die eigenlijk maar alles doen wat de lobby zegt. Misschien heeft de minister wel hele kritische gesprekken met Schiphol. Daar is lid Kostić helemaal niet bij. Maar ik wil nog even één ding ter afronding zeggen.

De **voorzitter**:
Kort, kort, kort, kort.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Lid Kostić heeft namelijk de mond vol van privacy en veiligheid in je eigen huis, maar er zijn duizenden boeren die dankzij MOB ...

De **voorzitter**:
Ja.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Nee, er wordt over lobby gesproken; daar heeft dit wel mee te maken. Die zijn dankzij MOB helemaal niet meer veilig in hun eigen huis.

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Dát mag wel van de Partij voor de Dieren, maar iets anders mag niet. Het is hypocrisie ten top!

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Wat een vreselijke jij-bak, die niet bijdraagt aan een constructief gesprek. Ik heb geen idee waar de BBB het over heeft. Ik weet in ieder geval dat het kabinet niet maandelijks met MOB of andere natuur- en milieuorganisaties koffiedrinkt, verre van zelfs, dus ik werp alles wat de BBB net heeft gezegd, verre van me. Echt absurd. Volgens mij heeft niemand in Nederland iets aan dit soort praatjes.

De **voorzitter**:
Een interruptie over het wetsvoorstel van de heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik werd net door lid Kostić van twee dingen beticht, namelijk dat ik alleen maar naar de luchtvaartlobby luister en dat ik hier een kunststukje sta op te voeren voor de gewone mensen. Ik vraag hier of het lid Kostić net als ik op werkbezoek is geweest in Haarlemmermeer, of zij onlangs op werkbezoek is geweest bij de beveiligers van Schiphol en of zij twee keer in het afgelopen anderhalf jaar bij de werknemers die in de bagagekelder werken, die ook in de omgeving wonen, op werkbezoek is geweest. Dat is het eerlijke verhaal waar ik de informatie vandaan haal over inwoners en bewoners en wat zij graag zouden willen. Ik vraag dus aan het lid Kostić of zij die werkbezoeken ook aflegt, net als dat ik ook bij de MRS op bezoek ben geweest.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Volgens mij heb ik net gezegd dat ik dat ook doe en dat ik mij ook heb ingezet voor die werknemers wat betreft hun zorgen over de kankerverwekkende uitstoot door Schiphol. Het heeft me vrij veel moeite gekost om de VVD daarin aan onze kant te krijgen. Ik vraag me zelfs af of de VVD daarvoor heeft gestemd. Uiteindelijk heeft die motie het wel gehaald. Er komt op z'n minst nieuw onderzoek naar de impact van die kankerverwekkende stoffen op die werknemers. Dus ja, ik spreek ze. Ik zou de VVD willen uitnodigen om ook te spreken met andere mensen, die, zoals ik zei, af en toe met een koptelefoon moeten slapen, omdat ze gewoon knettergek worden van het geluid, terwijl ze hun huis goed geïsoleerd hebben.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Ik laat me dit soort kwalificaties niet aanleunen, dus dat het een kunststukje zou zijn, dat ik bij de luchtvaartlobby op schoot zou zitten of wat dan ook. Ik laat het me niet aanleunen. Ik ben bij de mensen geweest en ik weet hoe ze erover denken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik blijf zeer zeker bij mijn woorden, want ik kijk naar daden van partijen en ik zie daar echt een dikke -5 voor de VVD. Maar als de VVD bij dezen zegt "we gaan ons leven beteren

en we gaan echt kijken naar de gezondheid van omwonenden", dan vindt u in ons een heel goede partner.

De **voorzitter**:
Bent u daarmee aan het einde gekomen van uw inbreng?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nou, ik ga naar het slot. Het advies van Van Geel was ook dat het essentieel is dat informatie over Schiphol en zijn omgeving transparant, centraal, vindbaar, begrijpelijk en compleet is. Dat is ze nog niet. Hoe en op welke termijn gaat de minister zorgen voor resultaten op dit gebied? Daarnaast bewijst de evaluatie van MRS dat MRS nauwelijks toekomt aan zijn taak om ongevraagde adviezen te geven, mede door een gebrek aan capaciteit op het bureau. De evaluatie concludeert dat dit niet in lijn is met de beoogde werking uit het advies-Van Geel. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat MRS wel voldoende capaciteit krijgt?

Voorzitter. Voor veel Nederlanders is Schiphol geen beleidsdossier. Het is het lawaai dat hun tuin en slaapkamer elke dag doorboort. Het is de nachtrust die wordt verstoord. En de vraag is: hoelang houd je dit nog vol? Dat is waarom het concept van de MRS ertoe doet, omdat mensen die elke dag met de gevolgen van luchtvaart leven een plek moeten hebben waar hun stem terechtkomt en doorvertaald wordt naar beleid. De MRS moet een instrument worden waarmee bewoners daadwerkelijk invloed krijgen. De vraag die het kabinet en de Kamer zich steeds moeten stellen, is niet alleen: heeft MRS een advies gestuurd? Maar ook: hebben wij er iets fundamenteels mee gedaan? Is het leven van mensen er beter op geworden? Kunnen zij weer slapen? Kunnen zij weer rustig met hun kleinkinderen in de tuin spelen? Voelen zij zich weer veilig in eigen huis en tuin? En wordt hun gezondheid eindelijk zwaarder gewogen dan de financiële belangen van de luchtvaartlobby?

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan de heer Heutink, namens de Groep Markuszower in eerste termijn.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter. Vandaag bespreken we in de grootste maatschappelijke raad van het land de verankering van de Maatschappelijke Raad Schiphol. Het verschil tussen hier en daar is dat wij hier met elkaar alles mogen vinden. Niemand wordt uitgesloten, ja soms in een coalitie, maar verder wordt hier normaal gesproken niemand uitgesloten. Hoe fundamenteel we het ook met elkaar oneens zijn, je mening doet ertoe. Hoe anders is dat bij de Maatschappelijke Raad Schiphol. Daar mag je dus niet meedoen zodra je werkt op Schiphol en toevallig in de buurt woont. Dan doet je mening er niet toe.

Voorzitter. Dat is wat ons betreft vandaag de kern van dit debat. Want het gaat nogal ergens om. Wie door Schiphol loopt, ervaart Nederland in het klein. Gezinnen die op vakantie gaan, zakenreizigers met hun laptop onder de arm, mensen die afscheid nemen en mensen die thuiskomen: allemaal dagelijkse kost. We zouden er verdorie met z'n allen hier trots op moeten zijn. Op de achtergrond werken duizenden medewerkers die Schiphol elke dag opnieuw draaiende houden. Een prachtig gezicht. Het is van essentieel belang voor Nederland en zijn economie. Daarom is het des te mooier dat we er hier vandaag weer over kunnen praten.

Voorzitter. Wie een paar kilometer van deze luchthaven af woont, kan eigenlijk heel anders naar deze luchthaven kijken. Dat ontkennen wij ook niet. Het gaat niet per se over de economische voordelen voor Nederland of over de vakanties van miljoenen Nederlanders. Nee, dan gaat het over zaken als leefbaarheid en geluidsoverlast. Zoals bij alles in dit land zijn er voor- en tegenstanders te vinden. Dat mag. Sterker nog, wij vinden dat dat zelfs zou moeten in een democratie zoals de onze.

Voorzitter. Maar dat is wel de reden waarom het debat over Schiphol al jarenlang zo ingewikkeld is. Iedereen, inclusief wijzelf hier vandaag, vindt overal het zijne of hare van. Ja, ga dan maar eens de overeenstemming vinden. En toch hebben we, polderaars als we zijn, jarenlang geprobeerd om alle belangen rondom Schiphol te verenigen en te vormen tot één gezamenlijk standpunt. Iedereen die al enige tijd in deze Tweede Kamer rondloopt, zou moeten weten dat dat niet zo makkelijk is: zo veel belangen, zo veel wensen en iedereen die vindt dat zijn eigen belang het enige juiste is.

Voorzitter. Daarom is het goed dat we vandaag spreken over een wetsvoorstel dat de besluitvorming rondom Schiphol een handje zal gaan helpen. Niet langer hoeven de omwonenden en de maatschappelijke tak bezig te zijn met het vinden van overeenstemming. Verschillende standpunten mogen met dit wetsvoorstel, en dus ook met die commissie, met die maatschappelijke raad, naast elkaar bestaan. Dat is goed. Zo hoort het ook.

Voorzitter. Dat maakt het wel wrang dat we in dit huis een discussie voeren over de toelaatbaarheid van bepaalde groepen. In de uitwerking van het advies-Van Geel is ervoor gekozen om mensen die werkzaam zijn in de luchtvaartsector, uit te sluiten van het lidmaatschap van de MRS, om zodoende de zogenaamde onafhankelijkheid van de raad te waarborgen. Dat zou betekenen dat omwonenden die werken bij Schiphol of in de luchtvaartsector in zijn geheel, niet gewenst zijn in die raad. Dat is eigenlijk heel erg onlogisch. Ik denk dat meneer De Groot van de VVD dit nog iets beter heeft kunnen verwoorden dan ik, dus ik ga mij daar gemakshalve bij aansluiten. Het huidige voorstel biedt juist ruimte om verschillende perspectieven en standpunten naast elkaar zichtbaar te maken in de adviezen van de MRS. Daarna is het aan de minister om die verschillende belangen te wegen en een besluit te nemen. Dat betekent dus dat het helemaal niet nodig is om bepaalde groepen op voorhand van deelname uit te sluiten. De minister is immers uiteindelijk zelf aan zet, wat wij hier ook vinden en wat de MRS ook vindt. Het is en blijft een adviesorgaan.

Het is heel goed dat de minister dit heeft willen tackelen in een nota van wijziging, nota bene dankzij een motie van een geliefd oud-collega, de heer Boutkan. Daarin werd vastgelegd dat er bij de samenstelling van de MRS zo veel mogelijk recht wordt gedaan aan de belangen van de omwonenden. Zo hoort het ook. Hoewel dat voor ons een stap in de goede richting is, gaat dat voor ons nog niet ver genoeg. De discussies en het advies-Van Geel geven

namelijk aan dat er een discussie bestaat, en mogelijk ook blijft bestaan, over de deelname van mensen die op Schiphol werken. Om te zorgen dat deze groep omwonenden niet wordt gediscrimineerd op basis van hun werkzaamheden — ik zeg het maar gewoon even zoals het is — en om te zorgen dat zij nog enige zeggenschap houden over hun eigen leefomgeving, wil mijn fractie een aangepaste en stevigere tekst opnemen in de wet. Wij hebben hierover dan ook een amendement ingediend.

Het is voor ons belangrijk dat deze omwonenden te allen tijde en allereerst worden beschouwd als omwonenden, want dat zijn ze gewoon. Hun werkzaamheden zijn daarbij van ondergeschikt belang. Worden omwonenden die toevallig lid zijn van een milieubeweging of die regelmatig deelnemen aan demonstraties die Schiphol kunnen schaden of, sterker nog, Schiphol bezetten, ook per definitie uitgesloten van de MRS? Ik denk het niet, maar toch hoor ik dat graag van de minister.

Voorzitter. Zoals ik al zei, is het ook hier in de Tweede Kamer moeilijk om consensus te vinden over dit onderwerp. Ik benijd de minister dan ook niet. Toch wil onze fractie in de toekomst bescherming bieden aan de omwonenden van Schiphol voor al hun belangen, dus ook aan de medewerkers van Schiphol. Zoals ik al zei, zijn zij in de eerste plaats omwonenden en hebben zij iets te zeggen over waar zij wonen. Door middel van een tweede amendement willen wij dus regelen dat wijzigingen ten aanzien van de taken en samenstellingen van de MRS worden voorgehangen bij beide Kamers, zodat er in elk geval altijd vinger aan de pols gehouden kan worden door de Staten-Generaal.

Voorzitter. Daar wil ik het graag bij laten. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Köse voor zijn inbreng namens D66 in eerste termijn. Gaat uw gang.

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel, voorzitter. De luchtvaartsector is goed georganiseerd en weet zijn weg te vinden naar Den Haag en Brussel. Omwonenden zijn dat niet. Zij hebben één wettelijk adviesorgaan, de Maatschappelijke Raad Schiphol. Die raad is niet voor niets opgericht: niet om de luchtvaartsector nóg een podium te geven — daar heeft hij er al genoeg van — maar om omwonenden die zich zorgen maken over de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol, een stem te geven. Dat is geen toeval; dat is een bewuste keuze geweest. De heer Van Geel, die een rapport schreef over deze kwestie, koos bewust voor drie gescheiden kolommen: het Rijk, de sector en de samenleving. Dat was niet voor niets. In het oude model zaten al deze belangen aan één tafel door elkaar. Dat leidde tot spanningen, tot het vertrek van stakeholders en tot een belangenafweging die vastliep. De voorliggende wijziging staat haaks op wat in het rapport van Van Geel is voorgesteld. De Maatschappelijke Raad Schiphol is de enige formele plek voor omwonenden waar hun zorgen daadwerkelijk kunnen bijdragen aan een beter beleid rondom de luchthaven.

Voorzitter. We kunnen vaststellen dat de luchtvaartsector genoeg wordt gehoord. Het instituut Maatschappelijke Raad Schiphol is een van de weinige plekken waar omwonenden zich kunnen uitspreken over leefomgevingskwaliteit. Het is de enige plek waar niet enkel aan economisch gewin hoeft te worden gedacht, omdat het daarvoor ook helemaal niet is bedoeld. Bovendien is de Maatschappelijke Raad Schiphol geen gesloten systeem. Wanneer bij een specifiek vraagstuk kennis van de luchtvaartsector nodig is, kan de sector altijd worden uitgenodigd.

Laten we heel eerlijk zijn over wat hier nu voorligt. De wijziging stelt voor om ook omwonenden die afhankelijk zijn van luchtvaart te laten meepraten over diezelfde leefomgevingskwaliteit. Dat klinkt onschuldig. Dat is het niet. Het is geen inspraak, maar belangenverstrengeling. De luchtvaart kan niet tegelijkertijd belanghebbende en onafhankelijke beoordelaar zijn van de gevolgen van de eigen groei. Dat is geen kwestie van goede wil of integriteit van individuele mensen. Het gaat erom dat je niet tegelijkertijd de scheidsrechter en de keeper kunt zijn in dezelfde wedstrijd. Daarom dienen wij het amendement van Grinwis c.s., dat die wijziging schrapt, mede in, omdat wij naast de omwonenden gaan staan.

De Maatschappelijke Raad Schiphol moet zijn onafhankelijkheid behouden. Voer je de voorgestelde wijziging van het kabinet toch door, dan teken je het doodsvonnis van de Maatschappelijke Raad Schiphol. Het rapport van Van Geel was helder: je moet de sector en het maatschappelijke vraagstuk van elkaar scheiden om een onafhankelijk geluid te kunnen behartigen van omwonenden die elke dag overlast ervaren van de luchtvaart. Als het niet kan zoals het moet, dan moet het zoals het kan, zoals Van Geel zei. Diezelfde les geldt nu. Laten we niet teruggrijpen op het model waarvan we al weten dat het niet werkte.

Voorzitter. Omwonenden vragen niet om een podium. Ze vragen om één plek waar hun stem niet wordt overstemd. Laten we die plek intact houden.

Dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Ik vraag me af wat er met D66 is gebeurd. Wat is er met die partij gebeurd? Ik kende D66 vroeger — ik heb er gelukkig nooit op gestemd — als een partij voor inspraak, referenda en mensen die moeten kunnen meedoen en meepraten. Maar nu komen er mensen aan tafel die onwelgevallig zijn en die worden gewoon de mond gesnoerd, want dan wordt het opeens "de sector". Wat is er met D66 gebeurd, met alle inspraakhalleluja van de afgelopen jaren?

De heer **Köse** (D66):
Het doet mij allereerst zeer goed dat mevrouw Van der Plas ons als die partij kent, want dat is precies waar wij voor staan, juist voor de omwonenden, juist voor inspraak. Dat wordt nu door de rechterkant van de Kamer ter discussie gesteld. De MRS is het enige formele kanaal voor omwonenden die last hebben van wat ze allemaal wordt aangedaan door het verminderen van de leefomgevingskwaliteit, door de uitstoot en door de geluidsoverlast. Het is het enige formele kanaal waar zij zeggenschap hebben. Ik maak me nog niet zo erg zorgen over de sector, want die vindt ons wel. Die vindt mij, mevrouw Van der Plas en eigenlijk alle Kamerleden wel, of het nou de Vereniging Nederlands Cabinepersoneel is, de Vereniging Nederlandse Verkeers-

vliegers, de luchtverkeersleiding Schiphol of KLM. Ze zijn hier allemaal al geweest. Maar de MRS is het enige formele kanaal waar de omwonenden die hier last van hebben, hun stem kunnen laten gelden op wettelijke basis. Daar staat D66 voor. Daarom kent mevrouw Van der Plas ons als de partij die daarvoor staat. Dat is dus goed om te horen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):
Maar wat als de teamleider van de cateraarorganisatie of de teamleider van de bagagemedewerkers ook wil meepraten, omdat het ook om hun belang gaat? "Belangen" worden genoemd. Een belang is ook: werk houden. Een belang is ook: elke dag brood op de plank kunnen brengen en geld kunnen sparen zodat je kind kan studeren. Die mensen hebben daar gewoon werk. Uit het onderzoek dat lid Kostić noemde bleek bijvoorbeeld dat 1.400 tot 5.400 mensen bij een kleiner Schiphol of een kleinere luchtvaart direct hun baan zouden kwijtraken en ook niet naar een andere baan kunnen doorstromen. Het is toch gewoon belangrijk dat die mensen ook dat geluid kunnen laten horen? Anders wordt zo'n maatschappelijke raad toch gewoon een echoput?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat mevrouw Van der Plas door elkaar haalt waarvoor de MRS dient. De MRS dient niet voor de groei van Schiphol. Het gaat daar om de kwaliteit van de leefomgeving. De geluiden die hier door mevrouw Van der Plas worden verwoord, zullen dus toch op een andere plek moeten. Dit gaat om de leefomgevingskwaliteit. Zoals ik net zei: al die verenigingen en brancheorganisaties vertolken dat geluid al. De persoon waar u het over heeft, is daar waarschijnlijk al bij aangesloten en weet die weg waarschijnlijk heel goed te vinden.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Op 27 februari werd er in Haarlemmermeer een motie aangenomen over de echte Maatschappelijke Raad Schiphol. Het ging erom dat zeven van de tien vertegenwoordigende MRS-gebieden in Haarlemmermeer liggen en dat maar liefst 37% van de werkzame inwoners in Haarlemmermeer in de luchtvaartsector werkt. Daar stond de handtekening van D66 onder, omdat D66 daar aangaf: wij komen op voor de mensen die in dit gebied wonen en die moeten ook een stem krijgen. Waarom staat de heer Köse hier namens D66 niet naast die mensen, maar de lokale fractie van D66 wel?

De heer **Köse** (D66):
Het is een goed recht van een lokale fractie, waar overigens ook gewoon afstemming mee is, om het gemeentebelang daar te vertolken; ze zitten namelijk in het gemeentebestuur. Vanuit die overweging kan ik het begrijpen als ze daar vanuit de gemeenteraad zo over gedacht hebben. Dat is hun goed recht in een democratie. Ik kijk naar het landsbelang en naar het bredere plaatje, om alle redenen die ik net gegeven heb. Juist omdat ik echt achter de omwonenden in heel Nederland wil staan, ook buiten de gemeente Haarlemmermeer, is het zo belangrijk dat ik er zo in sta. Het is belangrijk dat we de waardigheid — zo zou ik het willen zeggen — van de MRS behouden. De MRS vormt een kanaal voor mensen die overlast hebben en die moeten we niet laten overschreeuwen door andere geluiden.

De **voorzitter**:
Afrondend, meneer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Maar, vraag ik aan de heer Köse, het kan toch zo zijn dat er in die 37% mensen zitten die graag ook iets willen zeggen over de overlast die zij ervaren? Dat gaat over ontzettend veel inwoners. Het kan toch zo zijn dat zij ook graag een bijdrage willen leveren aan het geluid van de MRS, met de kennis en ervaring die zij hebben omdat ze werkzaam zijn in de luchtvaartsector? Daarbij moeten ze volgens mij heel duidelijk aangeven dat ze werkzaam zijn in de luchtvaartsector en moet dat transparant zijn. Daarmee kunnen ze toch juist hun mening geven in de MRS? Dat is toch juist een heel belangrijk goed in Nederland?

De heer **Köse** (D66):
Het is zeker belangrijk om die mening te kunnen geven. Daar had ik het net met mevrouw Van der Plas over. Maar je kan daarbij natuurlijk nog een paar trappen naar boven gaan. Je kan ook zeggen dat de 500.000 mensen die volgens het rapport van GGD GHOR ernstig gestoord worden en overlast hebben en waarvan 200.000 mensen ernstige slaapverstoringen hebben, het goed recht hebben om vertegenwoordigd te worden door een MRS die onafhankelijk functioneert. Laten we even wel zijn: de commissie-Van Geel heeft hier al naar gekeken. Dat is net ook al genoemd. Die heeft toen die belangen door elkaar zaten, al gezegd: het werkt niet en het kan niet, dus het moet zoals het wel kan. Dat is eigenlijk door middel van die drie kolommen, waarvan de MRS er eentje is, die echt puur gaat om de leefomgeving en om omwonenden die last hebben van de situatie. Er wordt gehint op precies daarnaar teruggaan, naar de situatie waarvan de commissie-Van Geel zei: die werkt eigenlijk niet; daar moet je vanaf. Daar ben ik geen voorstander van.

De heer **El Abassi** (DENK):
D66 lijkt hier toch echt indruk te wekken dat er al lobbyorganisaties zijn. En niet alleen dat, D66 wekt de indruk dat er al lobbyorganisaties zijn die voor hun belangen kunnen opkomen en die vergelijkbaar zijn met de MRS. Maar dat is niet wat deze wet zegt. Deze wet heeft het niet over zomaar een lobbyorganisatie. We kunnen een lobbyorganisatie in het leven roepen voor bijvoorbeeld de omwonenden en daar kunnen we het ook mee afsluiten, maar dit gaat veel verder. Dit is een orgaan dat meedoet aan beleid, dat aan tafel zit en de minister adviseert. Kan de heer Köse aangeven of er ergens in de wet staat dat een andere lobbyorganisatie deze macht ook heeft?

De heer **Köse** (D66):
Ik begrijp de vraag niet helemaal goed, maar ik denk dat dat precies de reden is dat ik nu sta voor wat ik zeg: we moeten de zuiverheid van de MRS behouden en ervoor zorgen dat mensen die zich zorgen maken over de leefomgeving, daar zeggenschap in hebben. Dit is het enige formele adviesorgaan dat dat heeft, even los van lobby. We

moeten, zoals de commissie-Van Geel adviseerde, ervoor zorgen dat dat niet overschreeuwd wordt en niet gaat werken door andere belangen die daarin zitten. Laten we dat zuiver houden. Dat is juist de reden waarom ik het zo wil.

De **voorzitter**:
Afrondend, meneer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):
Dat is precies wat ik wil zeggen: zo zuiver is het niet. Andere belangenorganisaties — denk bijvoorbeeld aan organisaties die opkomen voor de mensen die gebruik willen maken van de luchtvaart, de reizigers — hebben die plek namelijk niet aan tafel bij de MRS. Dat geldt wel voor die andere organisaties. Dat is juist wat we recht willen trekken. Dat wil D66 voorkomen.

De heer **Köse** (D66):
Ik zie dat toch heel anders. Ik zie niet dat de MRS bestaat uit organisaties; ik zie dat die bestaat uit omwonenden. Dat is ook heel mooi verdeeld over de verschillende banen. Het zijn omwonenden die daar zitten. Dat is precies — ik dank de heer El Abassi voor die vraag, die dat eigenlijk duidelijk maakt — de reden waarom de MRS zo uniek is en waarom we daar niet aan moeten tornen.

De **voorzitter**:
Ik dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger voor … O, mevrouw Keijzer heeft nog een interruptie voor u.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Is het dan relevant waar de mensen die straks in deze raad komen, werken? Doet het ertoe op het moment dat iemand omwonende is, maar bijvoorbeeld bij de KLM of bij een andere organisatie werkt?

De heer **Köse** (D66):
Ik kom er nu voor de derde keer op terug. De commissie-Van Geel heeft hiernaar gekeken en die heeft gezien dat het systeem niet werkt als die verschillende belangen door elkaar zitten. Toen is geadviseerd om het te scheiden in drie kolommen. De MRS is daar dus een van. Die gaat puur over de leefomgeving. Het gaat natuurlijk niet werken wanneer we daar — dat lijkt mevrouw Keijzer te suggereren — mensen in gaan stoppen en toelaten die daar toch een belang bij hebben, als we een instantie hebben voor de leefomgeving waar mensen in zitten die afhankelijk zijn van de luchtvaart. Dan zou ik ook een oogje dichtknijpen. Maar er zijn ook mensen die ernstige slaapverstoring hebben. Die wil je juist helpen op deze manier. Dat doet er dus wel degelijk toe.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Als iemand die rondom Schiphol woont, werkzaam is bij MOB of bij Greenpeace, kan dat dan wel? Want dan heb je toch belang bij de andere kant van het verhaal? En als het antwoord daarop is "dat is geen probleem, want dat is maatschappelijk" of zo, ondergraaf je daarmee dan niet uiteindelijk de afgewogen advisering?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat het belangrijk is dat daar omwonenden in komen die zich op een zo objectief mogelijke manier zorgen maken om de leefomgeving en dat ze vanuit die rol zonder belangenverstrengeling een advies kunnen uitbrengen. Het zou wat mij betreft niet uit moeten maken of je vanuit die rol misschien zegt "ik voel me tot de ene partij aangetrokken" of "ik heb een lidmaatschap", maar het is wel belangrijk dat die omwonenden objectief naar die omgevingskwaliteit kunnen kijken. Het zou niet uit hoeven maken hoe die dan op een spectrum links of rechts zitten; dat zou verspreid moeten zijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Köse. Het woord … Een punt van orde, mevrouw Keijzer? U vraagt om drie interrupties. Dat is geen punt van orde. Het vervelende is: u gaat over uw vragen, maar de collega's gaan over hun antwoorden. En als dat antwoord onbevredigend is, dan hebt u ook nog andere instrumenten. We hebben nog een heel avondprogramma. De zaal is tot 23.00 uur volgeboekt met tweeminutendebatten. We doen de interrupties in tweeën. Die zijn niet gemaximeerd. Daar is ook veel ruimte voor. U maakt daar ook terecht gebruik van, want die ruimte is er, maar dan doen we het wel in tweeën. Er is nog een interruptie van de heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Er wordt door de heer Köse toch een beeld neergezet dat mensen die op Schiphol werken — ik heb daar natuurlijk in mijn betoog ook al iets over gezegd — niets zouden kunnen zeggen over hun eigen leefomgeving. De MRS is echt voor de leefomgeving. Ja, de mensen die ik heb gesproken in de bagagekelder van Schiphol maken zich soms ook zorgen over hun leefomgeving. Maar het is toch de keuze van de heer Köse om dan te zeggen: ja, maar zij mogen niet in de Maatschappelijke Raad Schiphol. Dat is toch niet te rijmen?

De heer **Köse** (D66):
Dat is niet mijn keuze. Een onafhankelijk adviesorgaan heeft gezegd: "Het hele omgevingshuis van Schiphol richten we zo in, want dat is de beste manier. Die luchtvaartsector en die mensen die daar werkzaam zijn, die hebben bepaalde …" Het is niet zo dat er niks anders is dan de MRS. Alsof dit de enige raad is die we hebben. Sterker nog, dit is de enige raad waar omwonenden een zegje kunnen doen, en juist dat willen we gaan afpakken. Dat vind ik juist niet kunnen.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Kijk, wij doen ons werk hier gewoon vrij van last. Adviesrapporten zijn heel welkom. Die omarmen we en daar kijken we naar. Dat is heel belangrijk, maar het is ook goed om

zelf te beoordelen wat dit dan betekent. Als zeven van de tien gebieden in Haarlemmermeer liggen, dan wordt 37% van de inwoners in Haarlemmermeer uitgesloten van deelname aan de MRS. Dan is er sprake van een grote uitsluiting van mensen die daar wonen, leven en misschien wel input hebben voor de MRS. Dat zijn de feiten.

De heer **Köse** (D66):
Nogmaals: we doen alsof de MRS het enige vertegenwoordigende orgaan is voor bewoners. Zoals ik al eerder bepleitte: ik maak me echt geen zorgen om de hele lobby van de luchtvaartsector. Die benaderen ons echt wel. Die geluiden komen echt wel bij ons terecht. Maar vanuit de MRS: als we hieraan gaan tornen, dus als we tegen het advies in gaan, gaan we weer gewoon terug. Dan gooien we dat rapport eigenlijk door de shredder en gaan we gewoon terug naar een situatie die letterlijk onwerkbaar was.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik zal mijn vraag herhalen. Een omwonende die bij de bagageafhandeling werkt, mag niet in deze maatschappelijke raad, maar iemand die bij Greenpeace werkt en procedeert tegen de overheid, mag wel in deze raad. Klopt dat?

De heer **Köse** (D66):
Ik denk dat het gewoon belangrijk is dat omwonenden, los van … Ik bepaal niet wie er wel en wie er niet …

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Jawel. Dat bepaalt u wel.

De **voorzitter**:
Nee, nee, nee, mevrouw Keijzer. We laten elkaar hier uitspreken.

De heer **Köse** (D66):
Ik bepaal niet wie er nou wel of niet per se in gaat moeten, en of dat nou wel of niet die organisatie is. We kunnen zover gaan — dat ben ik met mevrouw Keijzer eens — maar het gaat erom dat omwonenden die er juist voor de omgevingskwaliteit zitten, daar op een onafhankelijke manier zitten en dat daar geen belangenverstrengeling bij is. Ik snap dat iemand met hart voor de leefomgeving misschien ook bij een andere organisatie zit. Ben ik het met mevrouw Keijzer eens dat het zuiverder is als dat niet zo is? Zeker. Maar geen enkel mens is niet gekleurd. Of iemand nou van de rechter- of de linkerkant van het spectrum komt, zou mij niet heel veel moeten uitmaken. Ik wil dat daar mensen zitten voor de leefomgeving. De andere kant, het economische of het groeiperspectief waar hier heel veel over gesuggereerd wordt, zit in de andere kolom. Dat is er al. Het is niet zo dat de MRS het enige platform daarvoor is.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Echt, wat een onzin. We hebben het hier over een wet. We gaan hier dus over wie er in die raad komt. Het is niet zo dat de "leefomgeving" iets objectiefs is. De leefomgeving is wat iemand ervaart. D66 kiest er dus voor dat de leefomgeving zoals die wordt gezien door de omwonende die toevallig bij MOB of bij Greenpeace werkt, de leefomgeving is. Die mag er wel in. Maar iemand die een andere leefomgeving heeft, iemand die denkt aan een leefomgeving waarin we op een vliegtuig kunnen stappen en waarin iemand zijn brood verdient, mag er niet in. Zo zijn we weer bij elkaar. Zo herkennen we D66 weer. Ze kunnen gewoon fuseren met de Partij voor de Dieren.

De heer **Köse** (D66):
Dat is eigenlijk pas onzin. Het wordt heel zwart-wit gemaakt, alsof we aan de ene kant de lobby van de vliegsector hebben, en aan de andere kant organisaties als Greenpeace, MOB en noem het maar op. Dat vind ik echt heel zwart-wit. Dat vind ik eigenlijk een beetje een modelwerkelijkheid waarin we gaan redeneren. De wereld is een stuk grijzer dan dat, mevrouw Keijzer. Ja, ik weet dat dat wat oproept.

De **voorzitter**:
Volgens mij heeft u het uitgedebatteerd. Ik dank meneer Köse. Nu heb ik begrepen dat mevrouw Kröger liever aan het einde wil. Dan geef ik meneer Grinwis het woord voor zijn inbreng namens de ChristenUnie in de eerste termijn. Ik heb een sprekerslijst gekregen, maar iedereen wil wat anders. Mevrouw Kröger had het aangegeven. Nu is het woord aan de heer Grinwis. Mevrouw Kröger komt na mevrouw Zwinkels. Het woord is nu dus aan meneer Grinwis. Dan komt mevrouw Keijzer. Dan komt mevrouw Zwinkels, en dan mevrouw Kröger. Meneer Grinwis, gaat uw gang.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Dan moet u het, voordat we naar de modellenwerkelijkheid van mevrouw Keijzer gaan, met mij doen; ik kan er niks anders van maken. "Het belang van omwonenden van Schiphol is stelselmatig ondergeschikt gemaakt aan de luchtvaart." Dat zeg ik niet alleen; dat is de kraakheldere conclusie van de rechtbank van Den Haag. Voor mensen rondom Schiphol is de overlast van vliegtuigen aan de orde van de dag. Wie onder de aanvliegroutes van Schiphol woont, weet dat vliegtuigen geen beleidsstuk zijn, geen model, en dat ze niet overkomen op papier, maar over je hoofd; ze verstoren je gesprek in de tuin, je nachtrust en soms gewoon de rust in huis. Omwonenden vragen geen voorkeursbehandeling. Ze vragen iets veel eenvoudigers, namelijk dat hun belangen eindelijk net zo serieus worden genomen als die van de luchtvaart. Jarenlang was de groei van de luchtvaart het uitgangspunt. De leefomgeving moest zich daaraan aanpassen. Daarom is het zo belangrijk dat het geluid van omwonenden serieus wordt genomen en serieus wordt meegenomen, en dat de zorgen over geluidsoverlast, gezondheid en slaapverstoring niet aan de kant worden geschoven, maar zichtbaar worden gemaakt.

De bewoners zaten ook aan tafel bij de oude Omgevingsraad Schiphol. Maar die gesprekken liepen vast. Niet één keer; ze liepen definitief vast in 2019, doordat er veel belangen botsten en het belang van de luchtvaart te vaak de overhand kreeg. De motoren van de vakantievluchten overstemden de stemmen van hen die de dupe waren. De

commissie-Van Geel moest daar een einde aan maken. Hij stelde een nieuw begin voor, met een heldere drieslag: een bestuurlijke kolom, een sectorale kolom en een maatschappelijke kolom. Dat was niet om mensen uit elkaar te spelen, maar juist om verschillen zichtbaar te maken en al die geluiden te laten horen. Dat moest in aparte kolommen en niet aan dezelfde tafel. Dat model was namelijk mislukt: onder de geluidsdeken van unanimiteit verstomde het geluid van omwonenden.

De Maatschappelijke Raad Schiphol is er om die geluiden de ruimte te geven. Het is geen overlegorgaan van alle belangen, zoals eerder. Het is de plek waar omwonenden, maatschappelijke organisaties en onafhankelijke deskundigen kunnen spreken vanuit het belang van de leefomgeving. Zo is het ook opgeschreven in het advies van de commissie-Van Geel. Dat was ook de gedachte van het oorspronkelijke wetsvoorstel zonder nota van wijziging.

Maar met de motie-Boutkan, die met 73 stemmen werd aangenomen, en de daaropvolgende nota van wijziging — ik heb minister Madlener nog nooit een motie zo snel zien uitvoeren! — is de hoeksteen onder dit fundament weggetrokken. Door mensen werkend in de luchtvaartsector direct toe te laten tot de raad, ondergraaf je de balans in het advies. Daarmee vervagen opnieuw de rollen en zet je iedereen weer aan dezelfde tafel. Zo loop je opnieuw het gevaar dat de stem van omwonenden raakt ondergesneeuwd.

Natuurlijk moet ook de stem van werkenden in de luchtvaartsector, zoals de bagagemedewerker van de heer De Groot, worden gehoord. Ik wou dat de VVD ook bij sociale zaken zo voor deze bagagemedewerker opkwam, maar dat terzijde. De luchtvaarsector spreekt echter al met het ministerie, met bestuurders en aan verschillende overlegtafels. Daarnaast kunnen omwonenden die werken in de luchtvaartsector lid zijn van een van de bewonersorganisaties die wél in de raad zitten en direct invloed uitoefenen op wie verkozen wordt in de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ook kunnen ze lid worden van werkgeversorganisaties of vakbonden die wél in de raad kunnen worden vertegenwoordigd. Ze kunnen alleen niet zelf in de raad zitten, omdat ze mogelijk ook andere belangen vertegenwoordigen. De MRS is enkel en alleen bedoeld om de belangen van de leefomgeving te waarborgen. Als we die stem opnieuw vermengen met sectorbelangen, wat blijft er dan nog over van de kern van het advies van Van Geel?

Vandaar dat ik vorig jaar, direct na het verschijnen van de nota van wijziging, samen met collega's Stoffer en De Hoop een amendement heb ingediend om die terug te draaien. Inmiddels zijn ook de leden Köse en Kostić aangeschoven. Zo worden de oorspronkelijke adviezen van de commissie-Van Geel daadwerkelijk geëerbiedigd. Ik vraag dan ook aan de minister of hij de kernanalyse van Van Geel nog steeds onderschrijft. Zo ja, waarom houdt hij dan vast aan de nota van wijziging die precies die scheidslijnen weer doet vervagen? Ik roep mijn collega's in ieder geval op: neem de omwonenden serieus, breng de Maatschappelijke Raad Schiphol op vlieghoogte en steun ons amendement.

Voorzitter. Dan nog even iets over de werking van de MRS. Deze raad heeft een adviserende en vertegenwoordigende rol, maar er moet wel naar die raad worden geluisterd. Die mag geen praatclub zijn waarvan de adviezen ergens in een la verdwijnen. Het is dan ook goed dat de minister binnen acht weken móét reageren op adviezen die naar buiten worden gebracht. Maar papier is geduldig: in de praktijk hebben we gezien dat termijnen worden overschreden en reacties op zich laten wachten. Zo wordt er nu al vijftien weken gewacht op een brief terug van de minister over de nachtsluiting. Wat is een appreciatieverplichting waard als omwonenden maanden moeten wachten op een antwoord? Kan de minister toezeggen dat hij deze termijn voortaan zal eerbiedigen en wel zal halen? Belangrijker nog: hoe garandeert hij dat de inbreng niet slechts wordt aangehoord, maar daadwerkelijk zijn weg vindt naar besluiten over Schiphol? Immers, die drie kolommen van Van Geel moet het Rijk netjes wegen. Het Rijk moet niet een of twee kolommen negeren. Als de rechtbank constateert dat de belangen van omwonenden jarenlang ondergeschikt zijn gemaakt aan die van de luchtvaart, dan is een tijdige reactie alleen niet genoeg; dan moet ook zichtbaar zijn dat de stem van omwonenden eindelijk volwaardig gewicht krijgt in de besluitvorming van de minister.

Voorzitter. Tot zover in eerste termijn.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Ik noem dat advies over een nachtsluiting bij Schiphol. Is het niet eigenlijk heel raar om zoiets te vragen aan zo'n maatschappelijke raad, waar mensen in zitten die eromheen wonen en last hebben van het geluid? Het gaat namelijk om een verstrekkend politiek besluit, met grote consequenties voor economie en werkgelegenheid.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Als zo'n maatschappelijke raad zo'n advies geeft, dan is het wel netjes als de minister binnen de gestelde termijn reageert. Dat is het punt dat ik maak. En ik vind het helemaal niet zo vreemd, want nachtvluchten, en dus ook het wel of niet kiezen voor een nachtsluiting, raken nogal het belang van de leefomgeving en de omwonenden.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dat is correct, maar juist daarom zou dat iets moeten zijn waar een brede afweging over gemaakt wordt in deze maatschappelijke ruimte, namelijk de Tweede Kamer. Wat betreft de opmerking over de termijnen: dit is dus wat je organiseert. Door de overheid maar steeds groter en groter en groter te maken, tot aan wettelijke voorschriften voor reactietermijnen aan toe, krijg je elke keer weer een falende overheid. Is het niet vele malen verstandiger om eens een beetje af te slanken? Dan hoef je namelijk ook niet meer op een gegeven moment tegen een minister te zeggen: u heeft zich weer niet aan een wet gehouden. We hebben inmiddels zo veel verplichtingen, waardoor we inmiddels 170.000 rijksambtenaren hebben. Moet dat niet een beetje minder?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ja, daar is zeker over te praten met de ChristenUnie. Wij zijn erg voor eenvoudige stelsels. Tegelijkertijd weten wij: we leven in het ondermaanse. Het advies van Van Geel is ook in het ondermaanse tot stand gekomen. Daarbij heeft hij een situatie aangetroffen die niet bepaald perfect liep. De Omgevingsraad functioneerde niet. Daarin botsten verschillende belangen. Men moest tot unanimiteit komen, maar dat werkte niet. Dit is eigenlijk een gelegenheidsop-

lossing. Maar alsjeblieft: die gelegenheidsoplossing is er wel gekomen na heel goed nadenken en gesprekken met veel betrokkenen. Dan is mijn oproep aan het kabinet als volgt. Houd vast aan die zogezegde gelegenheidsoplossing wat betreft de Maatschappelijke Raad Schiphol, die nu vastligt in een wetsvoorstel. Houd ook vast aan de ongewijzigde vorm. Ik heb een amendement ingediend om die ongewijzigde vorm te herstellen, niks meer, niks minder. Is het allemaal perfect? Wordt het hiermee het paradijs op aarde, met heel weinig ambtenaren? Neen. Wat dat betreft geef ik me gelijk gewonnen richting collega Keijzer. Maar ik probeer hier als volksvertegenwoordiger recht te doen aan het advies van Van Geel. Ik geef mijn collega's, en ook de minister, in overweging om dat ook te doen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
De heer Grinwis zei iets fundamenteels over datgene waar de discussie over gaat. Hij gaf aan dat de bagagekeldermedewerker — het mag trouwens ook een beveiliger zijn, of iemand anders — vertegenwoordigd wordt door zijn werkgever. Maar dat is een andere kolom. Ik praat namens de VVD over de kolom waarin een medewerker die in de omgeving van Schiphol woont, wil praten en een bijdrage wil leveren over de kolom leefomgeving. Die medewerker wordt met dit wetsvoorstel uitgezonderd. Ik praat over dezelfde kolom als de heer Grinwis. Waarom is de heer Grinwis er dan zo van overtuigd dat dit fout gaat? Als je transparant bent over waar je werkt en vanuit welke hoedanigheid je spreekt, dan is het toch helemaal geen probleem om die mensen ook te laten toetreden tot de MRS en niet uit te sluiten?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik sluit hier helemaal niet uit dat iemand die bij Schiphol werkt de petten goed kan scheiden en dat het wel zo goed zou kunnen gaan. We hebben alleen een situatie aangetroffen die totaal is vastgelopen en die volgens mij in 2019 uiteindelijk heeft gefaald, namelijk die van een omgevingstafel, een omgevingsraad, waar al die belangen aan tafel zitten. Dat ging gewoon niet goed. Ten langen leste hebben wij de gewaardeerde Pieter van Geel uit de mottenballen getrokken, en die heeft een wijs advies gegeven. Dan is mijn verzuchting: laten we alsjeblieft vasthouden aan het advies en niet aan de fata morgana dat werkelijk iedereen in die maatschappelijke raad zijn zegje moet kunnen doen, want voor je het weet zit je weer in de situatie van voor 2019. Niks meer, niks minder.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Peter de Groot** (VVD):
Afrondend, voorzitter. Ja, het gaat wel over 37% van de inwoners van Haarlemmermeer. Dat is niet niks, hè? Dat is niet zomaar iets. Als je toch de reflex hebt van "ja, die mensen zorgen ervoor dat de Maatschappelijke Raad Schiphol niet werkt", kun je dan niet beter zeggen: u bent welkom, want ik sluit niemand uit, maar ik stel hele duidelijke voorwaarden aan uw deelname? Denk bijvoorbeeld aan transparantie, integriteit, helderheid over de functie en dat, als het fout gaat, er echt direct gestuurd wordt vanuit de Maatschappelijke Raad Schiphol. Maar het is een hele rigoureuze maatregel om dan maar direct tegen al die mensen te zeggen: u bent niet welkom; ik sluit u uit voor de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ik zou dat de heer Grinwis mee willen geven.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):
Ik begrijp heus wel dat meneer De Groot dit zegt, maar ik ben het gewoon niet met hem eens. Bovendien is de invloed wel degelijk mogelijk. In de verkiezing, bij openbare dialogen en bij themabijeenkomsten kan die stem wel degelijk gehoord worden. Uiteindelijk denk ik dat het verstandig is om in dezen vast te houden aan de lijn van het advies van de heer Van Geel. Dat is niet omdat de ene bewoner van Haarlemmermeer meer of minder is, maar het is wel om die belangen in drie kolommen in te richten, zoals nu wordt geadviseerd. Juist het verleden heeft ons namelijk geleerd dat als je er één amalgaam van maakt, één potpourri van al die belangen, we uiteindelijk niet verder komen en dat de omgevingskwaliteit en het belang van omwonenden uiteindelijk sneuvelen in de enorme strijd van belangen. Volgens mij is dat het enige wat we vandaag hebben te regelen. Laten we dat als medewetgever zorgvuldig doen. Dat is mijn reactie, meneer De Groot. Ik hoop u weer tegen te komen bij andere debatten, en dat u het daar net zo opneemt voor deze medewerkers van Schiphol, die geraakt worden door de socialezakenmaatregelen die de VVD heeft voorgenomen. Maar dat is een beetje flauw, want hij kan nu niks meer terugzeggen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat heeft u goed gezien, meneer Grinwis! Het woord is aan mevrouw Keijzer voor haar inbreng namens het lid Keijzer in de eerste termijn.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dank, voorzitter. Ik voer hier het woord namens een kleine 112.000 Nederlanders.

Voorzitter. Nederland is al eeuwenlang een handelsland, een land dat zijn welvaart niet heeft opgebouwd door zich af te sluiten van de wereld, maar juist door verbindingen te leggen via havens, binnenvaart, spoorwegverbindingen en natuurlijk onze nationale luchthaven Schiphol. Voor miljoenen reizigers uit binnen- en buitenland is Schiphol de eerste kennismaking met Nederland. Het is een visitekaartje van ons land, een luchthaven die wereldwijd bekendstaat om zijn bereikbaarheid, efficiëntie en kwaliteit van dienstverlening. Maar als we hier in het debat over Schiphol spreken, gaat het helaas steeds vaker uitsluitend over beperking, afbouw en krimp. Terwijl andere Europese en internationale luchthavens investeren in groei, bereikbaarheid en concurrentiekracht, lijkt het in Nederland steeds maar weer te gaan over het verder opleggen van beperkingen. Dat is geen strategie voor een land dat zijn welvaart grotendeels verdient met handel, kennis en internationale samenwerking. Internationale bereikbaarheid is namelijk geen luxe. Voor een handelsland is het een economische randvoorwaarde. Juist een zelfbewust land investeert in zijn strategische infrastructuur en kiest niet voor voortdurende zelfbeperking.

Natuurlijk begint vertrouwen in bedrijven niet door besluiten over mensen te nemen, maar door mensen ook daadwerkelijk bij die besluitvorming te betrekken. Maar laten we toch alsjeblieft een keer ophouden met net doen alsof mensen en hun mening pas meetellen wanneer Den Haag een raad voor ze heeft opgericht, alsof een stem pas serieus is wanneer die door een voorzitter, een secretariaat, een bestuursreglement en een wettelijk advies naar de minister wordt geleid. Dat is de reflex waarin de Haagse politiek is vastgelopen. Er is een maatschappelijk vraagstuk, of in dit geval een gebrek aan consensus — want ja, wat had je gedacht in zo'n discussie? Dan vraagt Den Haag om een adviesrapport. Uit dat rapportje komt een overlegtafel. Die overlegtafel wordt een raad. Die raad krijgt geld, mensen en bevoegdheden. Vervolgens komen er rapportages, evaluaties, adviezen en uiteindelijk wettelijke verplichtingen. Uiteindelijk wordt die nieuwe raad zelf onderdeel van het probleem dat Den Haag lijkt te willen oplossen. In het interruptiedebat met de ChristenUnie besprak ik dat net al. Dan wordt er een advies gegeven. Daar wordt weer niet op tijd op gereageerd. En hup, de overheid heeft weer gefaald en we hebben binnenkort weer een aantal vacatures op de website voor het aantrekken voor nieuwe medewerkers bij IenW, want ja, al die adviezen moeten natuurlijk wel tijdig van brieven worden voorzien.

Voorzitter. Daarom ben ik niet alleen terughoudend over de wettelijke verankering van de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ik ben ook tegen de gedachte erachter. Ik ben bekend met de geschiedenis van de CROS, de ORS en nu de MRS. Mijn bezwaar zit echter dieper. Het wetsvoorstel maakt van de MRS een wettelijk orgaan met omschreven taken. Dat is niet inwoners een stem geven. Dat is hun stem — hun stem wordt namelijk allang uitgebreid gehoord — door een Haagse trechter halen, zodat er een adviesstuk uitkomt, waarop het ministerie dan een ambtelijk geformuleerd antwoord moet geven. Daarna kan iedereen dan zeggen dat er "zorgvuldig is geparticipeerd". Er is immers vergaderd, het is op papier gekomen, het is geadviseerd en er is gereageerd. Alleen blijft wel de vraag liggen of we er met z'n allen beter van zijn geworden. Het is vooral fijn voor Den Haag, want Den Haag adviseert Den Haag. Den Haag financiert dan uiteindelijk ook dit Den Haag. Wanneer niemand meer precies weet wie verantwoordelijk is — die dag gaat hierbij ook komen — komt er een nieuw adviesverzoek met een commissie en een rapport.

Laat ik vooropstellen dat Schiphol geen willekeurig bedrijf is. Het is een staatsdeelneming. De overheid draagt verantwoordelijkheid voor de belangenafweging tussen economie, leefomgeving en gezondheid. Maar uit die verantwoordelijkheid volgt niet automatisch dat iedere maatschappelijke discussie moet eindigen in een wettelijk verankerde adviesraad, een secretariaat, een adviesstructuur en weer nieuwe procedures. Dat is nou precies de reflex waar wij vanaf moeten. De overheid beschermt omwonenden door heldere normen te stellen voor geluid, gezondheid en uitstoot, door vergunningen te handhaven, door besluiten te nemen en door aanspreekbaar te zijn op die besluiten, niet door verantwoordelijkheid onder te brengen in een nieuwe bestuurlijke laag. Sterker nog, de praktijk laat zien wat er gebeurt wanneer Den Haag maatschappelijke vraagstukken via wettelijk verankerde raden gaat organiseren. De MRS adviseert inmiddels een volledige nachtsluiting voor Schiphol tussen 23.00 uur en 7.00 uur en stelt daarnaast dat er ook overdag minder gevlogen zou moeten worden. Ik heb het net al bij de interruptiemicrofoon gezegd: dat zijn geen technische aanbevelingen; dat zijn politieke keuzes met grote gevolgen voor de economie, werkgelegenheid en internationale bereikbaarheid van Nederland. Die afweging hoort hier. Die hoort niet in een zaaltje waar de Maatschappelijke Raad Schiphol gaat vergaderen.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Het is dan ook een adviesraad en geen besluitraad, zeg ik tegen mevrouw Keijzer. Het is dus een advies. En inderdaad: dat besluit valt hier. Dat ben ik geheel met haar eens.

Ze gaf een opsomming van hoe de overheid burgers moet beschermen, wetten moet handhaven en regels moet stellen. Is mevrouw Keijzer van mening dat in de afgelopen, laat ik zeggen, vijftien jaar omwonenden van Schiphol afdoende zijn beschermd?

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
De vraag is: welke omwonenden bedoelt mevrouw Kröger? Dat is hier de grote vraag. Als je namelijk kijkt naar de mensen die zich melden bij de verschillende klachtengremia, blijkt gewoon dat heel veel meldingen door dezelfde mensen worden gedaan. Over de Nederlanders die in de omgeving van Schiphol wonen en werken, hebben we het bijna nooit. Sterker nog, die worden nu buiten deze raad gehouden.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Erkent mevrouw Keijzer dat de rechter de uitspraak heeft gedaan dat het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens is geschonden en dat de GGD hele heldere adviezen heeft gegeven over gezondheidsschade door onder andere de nachtvluchten? En dan heb ik nogmaals de vraag aan mevrouw Keijzer of zij vindt dat de afgelopen vijftien jaar mensen, omwonenden van Schiphol, zijn beschermd.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
In zijn algemeenheid is het antwoord op die vraag absoluut ja, maar deze vraag gaat over iets anders. Deze vraag gaat over het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens. Dat is een verdrag dat na de Tweede Wereldoorlog ontstaan is naar aanleiding van de afschuwelijke — welke woorden moet ik daarvoor vinden? — gebeurtenissen in die oorlog. Dat heeft geleid tot het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens. Dat dat inmiddels — dat doen wij onszelf trouwens ook aan, hè — door ideële, meestal door de overheid gesubsidieerde, organisaties gebruikt wordt om anno nu een hele bedrijfstak de nek om te draaien, is ook een feit. Het is dus niet zonder reden dat er inmiddels een interpretatieprotocol is voor artikel 3 en artikel 8 van het EVRM in het kader van migratie, oftewel het recht op gezinsleven en het recht om niet gefolterd te worden, om ervoor te zorgen dat we verstandig asielbeleid kunnen gaan voeren. Ditzelfde zou moeten gebeuren voor dit onderwerp. Die belangenafweging gaat immers niet alleen over de vraag of je voldoende beschermd bent in jouw gezondheid, namelijk de gezondheid precies op het punt van geluidsoverlast, maar

zou moeten gaan over de belangenafweging die dus hier gemaakt moet worden, dat mensen een onderneming kunnen starten — dat is ook een mensenrecht — en dat mensen in hun eigen levensonderhoud kunnen voorzien. Dat laatste vind ik ook onderdeel van het recht op leven. Maar dat is niet wat er gebeurt. Dat hebben we onszelf aangedaan omdat al die organisaties in het kader van het algemeen belang mogen procederen. Maar ze spreken niet namens mij.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Voorzitter. Mijn bezwaar is daarom principieel. Een overheid die na iedere maatschappelijke discussie een raad opricht, lost geen democratisch tekort op. Zij creëert een nieuwe laag tussen burger en politiek. De minister moet luisteren, afwegen en besluiten. De Tweede Kamer controleert dat. Daar heeft de minister geen wettelijk verankerde commissie voor nodig. Dat is namelijk gewoon besturen, dat is verantwoordelijkheid nemen. Dat is precies waarvoor de kiezer uiteindelijk naar de stembus gaat, waarom wij hier allemaal gekozen en geïnstalleerd zijn en waarom er uiteindelijk een regering komt. Schiphol kan prima zelf participatie organiseren. Zo is het trouwens ook in de Omgevingswet opgenomen door participatie vorm te geven met omwonenden en andere stakeholders. Daar heb je géén extra wettelijk orgaan voor nodig. Lost een wettelijke raad een probleem op of verschuift die het politieke debat weer naar een nieuwe overlegtafel? Dat is een vraag die ik aan de minister stel.

Ik heb nog een paar vragen aan de minister. Welk concreet probleem kan volgens de minister niet worden opgelost en vereist dus nieuwe wettelijke adviesrechten, nieuwe wettelijke informatieplichten, nieuwe procedures, nieuwe evaluaties en nieuwe verplichtingen voor de overheid én dus weer meer ambtenaren? Hoeveel geld gaat in totaal naar de MRS en de ambtelijke ondersteuning die nodig is om alle adviezen, informatieverzoeken, appreciaties, jaarverslagen en de evaluaties weer te verwerken? Hoeveel ambtenaren houden zich hier nu mee bezig? Als het effe lukt, hoor ik dat graag in uren, maar als dat niet lukt in fte's. Hoeveel externen worden er ingehuurd? Dat is wat we tegenwoordig namelijk ook heel vaak doen. Kan de minister niet gewoon een aantal van zijn 16.000 ambtenaren op het werk zetten dat zo'n adviesraad doet?

Voorzitter, ik rond af ...

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Nou ja, bijna dan. Ik zie de heer Köse al staan bij de interruptiemicrofoon.

De heer **Köse** (D66):
Ik sta er al, ja. Ik schrik toch een beetje van wat er net gezegd wordt. Er wordt eigenlijk heel makkelijk gezegd: "Zijn omwonenden voldoende beschermd? Ja." Het wordt door mevrouw Keijzer heel erg vanuit één kant bekeken. Dat is haar goed recht, hè. Ook de mensen die er werken moeten beschermd worden. Maar legt mevrouw Keijzer nu een uitspraak van de rechter over het vernietigen van het LVB en van de Commissie mer, die zegt dat niet voldoende blijkt dat omwonenden beschermd zijn, allemaal naast zich neer? Legt zij al die mensen — dat zijn er volgens GGD GHOR 500.000, van wie er 200.000 ernstige slaapverstoring hebben — nu allemaal aan de kant en zegt zij: die mensen doen er even niet toe?

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Nee, ik zei "in zijn algemeenheid". Wat ik daarmee bedoel, is dat ik uiteindelijk een belangenafweging maak. Ik maak een belangenafweging tussen aan de ene kant mensen die gestoord worden in hun rust en slaap door Schiphol, wat absoluut waar is. Ik heb zelf 22 jaar in een dorp gewoond waar af en toe ook een vliegtuig overheen kwam, dus ik weet wat het is als je in de tuin zit en je dan even moet stoppen met praten. Dat versus aan de andere kant het belang van werkgelegenheid en economie. Die afweging maak ik. Dat is uiteindelijk een andere afweging dan die van de fractie van D66.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Köse** (D66):
Ik kan niet anders dan concluderen dat mevrouw Keijzer met hele mooie woorden als "belangenafweging" gewoon zegt: ik vind die mensen minder belangrijk dan de mensen die bij Schiphol werken. Dat vind ik geen belangenafweging; dat vind ik heel zwart-wit. Dat is niet wat we met elkaar moeten willen.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Volgens mij heet dit "populistisch" in de kringen van D66. Je maakt een belangenafweging. Je weegt gewoon belangen af. Dat is wat je hier uiteindelijk doet. Dat is trouwens ook de enige manier om ervoor te zorgen dat we, anders dan in de IT-sector, hier nog iets overhouden van al die grote bedrijven, of het nou gaat over de chemische industrie, de olie-industrie, de luchtvaart of de agrarische sector.

Voorzitter. Ik was bij mijn laatste alinea's aangekomen. Ik heb nog drie minuten, dus ik mag nog even. Nederland is groot geworden door vrije mensen die verantwoordelijkheid namen voor hun gezin, hun onderneming en de gemeenschappen waar ze onderdeel van waren. Maar dat is kapotgemaakt door een overheid die te groot is geworden, door systemen, rekenmodellen en een verstikkend woud van wetten. Een sterke samenleving ontstaat niet doordat steeds meer zaken juridisch worden vastgelegd. Een sterke samenleving ontstaat doordat mensen verantwoordelijkheid nemen, ondernemers kunnen ondernemen en een overheid durft te vertrouwen op de kracht van die samenleving. Niet alles wat nuttig is — en dat is inspraak zeker — hoeft vastgelegd te worden in een wet. De keuze zou niet moeten zijn "óf economie óf leefomgeving", niet "bereikbaarheid óf draagvlak"; Nederland heeft gewoon beide nodig. Wij moeten bouwen aan een luchtvaart die stiller wordt, slimmer wordt en innovatiever wordt. Ik zie dat zeker ook. Maar we moeten ook bouwen aan een Schiphol dat sterk genoeg blijft om Nederland verbonden te houden met de wereld.

Een zelfbewust Nederland kijkt namelijk niet naar binnen, maar staat open voor de wereld en durft te vertrouwen op de kracht van de samenleving in plaats van wéér een wettelijke verankering.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Zwinkels van het Christen Democratisch Appèl in eerste termijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Wie rond Schiphol woont, weet dat luchtvaart over veel meer gaat dan alleen bereikbaarheid en economie. Het gaat ook over geluid boven je huis, over de gezondheid en over de vraag of mensen zich gehoord voelen bij de besluiten die hun leefomgeving raken. Daarom vindt de CDA-fractie het goed dat de Maatschappelijke Raad Schiphol, de MRS, met dit wetsvoorstel eindelijk juridisch wordt verankerd in de Wet luchtvaart. De MRS functioneert inmiddels enkele jaren, maar doet dat nog via een tijdelijke juridische constructie.

Voorzitter. Vanaf 1 juli 2023 is de toenmalige Omgevingsraad Schiphol, de ORS, omgevormd tot de Maatschappelijke Raad Schiphol. In de ORS kwamen onder meer de bewoners, regionale overheden, werknemersorganisaties, milieuorganisaties en partijen uit de luchtvaartsector samen. De evaluatie van de ORS in december 2019 liet zien dat dit poldermodel om tot gezamenlijke besluitvorming te komen niet meer werkte. Uit het advies Schiphol Vernieuwd Verbinden van de commissie-Van Geel kwam namelijk naar voren dat de materie te complex was, de verhoudingen verstoord waren en er onvoldoende bereidheid was om compromissen te sluiten. De commissie-Van Geel adviseerde daarom om belangen en verantwoordelijkheden duidelijker van elkaar te scheiden. In dit alternatieve model moesten maatschappelijke partijen zelfstandig hun perspectieven kunnen formuleren, hadden regionale overheden een eigen bestuurlijke verantwoordelijkheid en bracht de luchtvaartsector afzonderlijk zijn kennis en belangen in. De uiteindelijke afweging van al deze afzonderlijke belangen was aan de minister, onder controle van de Kamer; het werd net al gezegd. Uit deze aanbevelingen is in 2023 de Maatschappelijke Raad Schiphol ontstaan. Met het wetsvoorstel dat vandaag voorligt, wordt die maatschappelijke kolom structureel in de Wet luchtvaart verankerd. Omwonenden verdienen een onafhankelijke en herkenbare positie in de beleidsvorming en belangenafweging rond Schiphol. Tegelijkertijd moet duidelijk blijven dat de MRS adviseert. De uiteindelijke besluitvorming en de politieke verantwoordelijkheid blijven bij de minister en de Kamer liggen.

Voorzitter. Tegen deze achtergrond kijkt de CDA-fractie kritisch naar de nota van wijziging. Waar het oorspronkelijke wetsvoorstel goed invulling gaf aan het advies om te zorgen voor een duidelijke scheiding van belangen en een afzonderlijke maatschappelijke kolom, wordt daar in de nota van wijziging afscheid van genomen. In het oorspronkelijke wetsvoorstel werden omwonenden die werkzaam zijn bij overheidsorganen of in de luchtvaartsector uitgesloten van deelname aan de MRS om belangenverstrengeling te voorkomen. Dat was niet zonder reden. In de ORS was het namelijk niet meer goed mogelijk om door partijen met verschillende belangen tot een gezamenlijk besluit te komen. Het advies was daarom ieder deelbelang duidelijk zichtbaar te maken en in afzonderlijke kolommen te scheiden. Door omwonenden die bij overheidsorganen en in de luchtvaartsector werken uit te sluiten, wordt in ieder geval voorkomen dat de schijn van belangenverstrengeling ontstaat. De belangen van de overheid en van de luchtvaartsector worden bovendien al op andere plekken vertegenwoordigd. Daarmee zeg ik niet dat iemand die bij Schiphol, een luchtvaartmaatschappij of een overheid werkt geen hinder kan ervaren of geen belang heeft bij een gezonde leefomgeving. Deze keuze raakt echter wel aan een fundamentele keuze uit het advies-Van Geel: het voorkomen dat maatschappelijke vertegenwoordiging en sectorbelangen opnieuw door elkaar gaan lopen.

Voorzitter. De CDA-fractie voelt daarom veel meer voor het oorspronkelijke wetsvoorstel van voor de nota van wijziging, waarin deze belangen wel duidelijk werden gescheiden. We zullen daarom het amendement-Grinwis steunen. Dat amendement schrapt bij de nota van wijziging de toegevoegde bepaling over de samenstelling van de MRS en bewaakt daarmee het uitgangspunt van het advies-Van Geel: een herkenbare, onafhankelijke, maatschappelijke kolom zonder vermenging van sectorbelangen. Daarmee zijn we weer waar we moeten zijn: het oorspronkelijke wetsvoorstel.

Voorzitter. De keuze voor een duidelijke scheiding tussen deze belangen roept bij de CDA-fractie ook nog wat vragen op over een ander onderdeel van dit wetsvoorstel: de commissies regionaal overleg bij de overige burgerluchthavens van nationale betekenis. Het is goed dat omwonenden, overheden en exploitanten binnen de CRO met elkaar in gesprek zijn, maar we moeten realistisch zijn over de verschillen in kennis, capaciteit en slagkracht tussen partijen. Hoe zorgt de minister ervoor dat de CRO effectief blijft, alle partijen voldoende zijn uitgerust en de overlegstructuur niet vooral extra administratieve lasten oplevert in plaats van daadwerkelijke invloed?

In een CRO zitten vertegenwoordigers van bewoners, regionale overheden, milieuorganisaties, de luchthavenexploitant en gebruikers van de luchthaven gezamenlijk aan tafel. Zij moeten daar niet alleen informatie uitwisselen, maar ook proberen afspraken te maken over onderwerpen als geluidshinder, klachtenafhandeling, duurzaamheid en de regionale inbreng van de luchthaven. Daarmee lijkt de inrichting van de CRO's uiteindelijk best wel veel op het model waarvan juist rond Schiphol is vastgesteld dat het niet goed functioneerde. Hoe kijkt de minister daarnaar? In hoeverre zitten er risico's aan deze keuze?

Voorzitter. Ik begrijp dat een CRO niet precies hetzelfde is als een voormalige ORS. De CRO's gaan over de overige burgerluchthavens van nationale betekenis en richten zich op operationele aangelegenheden die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio. De onderlinge vraag blijft echter dezelfde. Wat kunnen en mogen we verwachten van een overleg waarin bewoners, overheden en commerciële sectorpartijen gezamenlijk tot afspraken moet komen? Graag hoor ik van de minister hoe hij hiernaar kijkt. Ik hoor daarbij ook graag welke lessen uit het vastlopen van de ORS concreet zijn toegepast bij de inrichting en werkwijze van die CRO's en wat er gebeurt als blijkt dat het straks in de praktijk toch niet lukt om in die CRO's tot gezamenlijke afspraken te komen.

Voorzitter. Voor de CDA-fractie staat één uitgangspunt centraal. Goede participatie betekent niet dat de overheid uiteenlopende belangen bij elkaar aan tafel zet en vervolgens van de deelnemers verwacht dat zij de politieke keuze oplossen. Participatie vraagt om heldere rollen, maar ook om het serieus nemen van de geleverde inbreng en een duidelijke terugkoppeling over de manier waarop die in het uiteindelijke besluit zijn meegewogen. Zo moet voor betrokkenen navolgbaar zijn hoe een besluit tot stand is gekomen. De uiteindelijke afweging en de politieke verantwoordelijkheid blijven bij de minister, onder controle van de Kamer. Dat is voor ons de belangrijkste les uit de geschiedenis van de ORS. Als Kamer hebben we de plicht om die les serieus te nemen bij het verankeren van de Maatschappelijke Raad Schiphol.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger als laatste spreker van de zijde van de Kamer in de eerste termijn. Dat doet zij namens de fractie van PRO. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Dank u wel, voorzitter. Vandaag spreken we over de Maatschappelijke Raad Schiphol en over enkele weken over de toekomst van de luchthaven als we het Luchthavenverkeerbesluit ook in deze plenaire zaal bespreken. Deze twee debatten kunnen eigenlijk niet los van elkaar worden gezien. Schiphol heeft alleen echt een toekomst als er ook draagvlak in de omgeving is, als de stem en de zorgen van de omwonenden serieus worden genomen. Die zorgen zijn groot: overlast, luchtvervuiling, slaapverstoring en gezondheidsschade. Dat zijn geen meningen; dat zijn feiten en dat zijn adviezen van de GGD over de impact van de luchtvaart op de gezondheid van mensen. We weten allemaal dat die zorgen al decennialang niet genoeg meegenomen worden. Er was eindeloos overleg. Er werd gepolderd en toch kon de luchthaven steeds maar doorgroeien. Al pratend groeide Schiphol door tot het gigantische aantal van 500.000 vliegbewegingen, dat nu als een recht wordt beschouwd door de sector en ook door de minister.

Ik kan me goed voorstellen dat veel omwonenden hun vertrouwen in de luchtvaart, in de overheid en in de inspraak zijn kwijtgeraakt, maar dat vertrouwen hebben we heel, heel hard nodig. In een klein land als Nederland, waarin we zoveel economische activiteiten hebben met een grote impact op de leefomgeving, is vertrouwen cruciaal. In een klein land als Nederland, waarin de natuur, het water en de lucht vervuild zijn en waarin van de grootste luchtvaarthubs ter wereld in een van de dichtstbevolkte gebieden ter wereld ligt, is vertrouwen echt cruciaal.

Voorzitter. Nogmaals, de toekomst van Schiphol hangt af van draagvlak. Het vertrouwen van omwonenden dat ze serieus worden genomen, is voor dat draagvlak cruciaal. De participatie van omwonenden in het dossier Schiphol heeft een lange, lange geschiedenis. Ik zit nu zelf negen jaar in de Kamer. Ik heb eigenlijk ook al negen jaar dat debat gevolgd en gevoerd. Ik heb gezien hoe dat vertrouwen geschaad is. Er is lang gepolderd in de ORS, waarbij omwonden steeds vaker het gevoel kregen dat de stemmen van de luchtvaartsector het best werden gehoord. De belofte om overlast te verminderen werd vooral uitgewerkt door deze telkens net een beetje anders over de omgeving uit te smeren en zo alle verschillende steden en dorpen tegen elkaar op te zetten. Die kwamen dan ook tegenover elkaar te staan. Dat heeft geleid tot de ondermijning van het vertrouwen in de georganiseerde inspraak, in de intenties van Schiphol en in de overheid.

De luchtvaartpartijen waren niet alleen vertegenwoordigd in de ORS, maar schoven ook zeer regelmatig aan op het ministerie. Ik herinner mij een Wob-verzoek van, pak 'm beet, zes jaar geleden — dat heette toen nog een Wob-verzoek — waaruit bleek dat antwoorden op Kamervragen mede door de KLM waren geschreven. Er was toen een debat over dat gegeven hier in de plenaire zaal. Tegelijkertijd voelen veel bewoners zich juist helemaal niet gehoord. Dat is precies de basis geweest van het advies van Van Geel, namelijk om die verschillende belangen echt helder te scheiden en ze daardoor ook veel helderder te krijgen. De bestuurders, de sector en de omwonenden moeten alle drie gescheiden blijven. De collega's hebben dat net ook al uitgebreid besproken.

Mijn fractie was het dan ook eens met het besluit om de Omgevingsraad Schiphol, waarin die verschillende belangen er polderend met elkaar uit zouden moeten komen, te vervangen door de huidige structuur. De bewoners hebben hun eigen plek. Zij kunnen daar samenwerken, ook met andere maatschappelijke partners, advies vragen, onderzoek laten doen en de minister adviseren over alles wat de leefomgeving van Schiphol aangaat. Nogmaals, het gaat om adviseren. Daar gaat het om. De uiteindelijke belangenafweging vindt vervolgens uiteraard hier in de Kamer plaats, ook op basis van waar de minister mee komt.

Maar goed, dan is het wel nodig dat de Maatschappelijke Raad Schiphol dat serieus kan doen, er voldoende rechten en middelen zijn om dat te doen, er wordt geluisterd en de raad stevig in de wet verankerd is. Een stevige MRS is hard nodig voor een luchtvaart met draagvlak en voor het herstel van vertrouwen. Een van de expliciete wettelijke taken van de MRS is het adviseren over de experimenteerbepalingen die afwijken van wettelijke regelingen. Dat is een heel zwaar belang. Schiphol vloog immers jarenlang volgens het NNHS op een experimenteerregel zonder die wettelijke basis en zonder rechtsbescherming. Er waren rechtszaken en een beroep op het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens voor nodig om een legale regeling af te dwingen. Ik zou heel graag een reactie van de minister willen — dat hoeft niet in dit debat, maar mag schriftelijk — op de evaluatie, waarover we recent in de media hebben kunnen lezen, van hoe die NNHS is gebruikt. Het evaluerende bureau zegt daarover dat de rechten van omwonenden echt dusdanig zijn geschonden dat er sprake zou moeten zijn van excuses voor hoe mensen behandeld zijn.

Voorzitter. Wij willen dus graag dat de rol van de MRS verstevigd wordt. Alleen met voldoende draagvlak heeft Schiphol echt een toekomst. Daarom hebben wij drie amendementen ingediend. De MRS heeft een wettelijke rol waarin om advies wordt gevraagd, maar zou ook ongevraagd advies moeten kunnen geven over alles wat met het luchtvaartbeleid te maken heeft. Dat zouden wij graag steviger in de wet willen hebben staan. Er zit veel expertise. Daar zouden we gebruik van moeten maken in een adviesorgaan. De minister moet met redenen omkleed op die adviezen reageren. Ook dat heb ik in een amendement

willen specificeren, zodat het duidelijk is dat het een serieuze reactie op een advies moet zijn.

Voorzitter, tot slot. Het zou goed zijn als de minister regelmatig overleg heeft met de MRS. Zo verstevigen we namelijk de rol van de MRS en wordt het een serieuze gesprekspartner voor de minister. Hij kan dan echt de adviezen ophalen over hoe hij het luchtvaartbeleid vormgeeft.

De **voorzitter**:
Bent u daarmee aan het einde van uw eerste termijn?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Nee.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat u even afrondt. Daarna geef ik ruimte voor een interruptie van mevrouw Keijzer.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Helemaal goed.

Omdat wij de MRS belangrijk vinden, omdat wij willen dat het een stevig orgaan is, omdat wij willen dat de minister het ook als een stevig orgaan behandelt en omdat wij het ook echt een stevige plek willen geven, staan wij ook onder het amendement van de ChristenUnie om het wetsvoorstel terug te brengen naar de oorspronkelijke vorm en daarmee de nota van wijziging ongedaan te maken. De MRS is hét gremium waarin verschillende omwonendenorganisaties vertegenwoordigd zijn, met gekozen leden en met inzet op het verbeteren van de leefomgeving. Dat is in de memorie van toelichting ook goed omschreven. Dat was in het oorspronkelijke wetsvoorstel bewust zo geregeld en dat zien wij heel graag weer terug. De sector heeft zijn eigen overlegstructuur en andere wegen om zijn economische belangen in te brengen. De brede afweging tussen leefomgeving en bedrijvigheid is natuurlijk uiteindelijk een politieke. Wij hechten echter aan het advies van Van Geel om, juist na al die jaren van een niet-functionerende situatie onder de ORS, te komen tot deze duidelijke verdeling.

Voorzitter. Tot slot wil ik dit moment ook gebruiken om een hele korte vraag te stellen over een ander element, dat volgens mij van groot belang is voor de toekomst van de luchtvaart. We komen net uit een ongelofelijk hete zomer. We hebben allemaal echt aan den lijve kunnen ondervinden wat de klimaatcrisis voor ons in petto heeft. Ik ben benieuwd waar het staat met het CO_2-plafond en wanneer het wetsvoorstel naar de Kamer komt. Misschien kan de minister daar kort op reageren.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Organiseer je op deze manier nou niet weer teleurgestelde burgers? Neem bijvoorbeeld het advies om Schiphol te sluiten tussen 23.00 uur 's avonds en 7.00 uur 's ochtends. Elke zichzelf respecterende minister van Infrastructuur en Waterstaat, zeker van VVD-huize, kan natuurlijk niet anders dan dat advies naast zich neerleggen, gezien de belangen van economie en werkgelegenheid. Je weet dus van tevoren al dat heel veel mensen straks weer teleurgesteld zijn. Ziet mevrouw Kröger dat ook?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Ik probeer te begrijpen wat mevrouw Keijzer nu echt zegt. Bedoelt zij nou dat we geen advies moeten vragen aan omwonenden, omdat hun advies wellicht niet een-op-een overgenomen gaat worden en het meegenomen wordt in een brede belangenafweging, zoals wij dat doen in dit huis? Volgens mij weet iedereen die advies geeft dat het een advies is, dat er inderdaad een belangenafweging plaatsvindt en dat dat gebeurt op basis van de partijen die in dit huis zitten en op basis van een politiek debat. Maar ik wil toch even zeggen dat het advies over de nachtsluiting natuurlijk niet uit de lucht komt vallen. Dat advies komt uit stevig onderzoek, en ook uit advisering van de GGD, over wat voor schade nachtvluchten teweegbrengen en wat de gezondheidseffecten ervan zijn. Op basis daarvan komen deze omwonenden met dit advies.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Mijn partij is heel erg blij met dit advies, aangezien wij al heel veel langer pleiten voor een nachtsluiting.

De **voorzitter**:
Afrondend.

Mevrouw **Keijzer** (Lid Keijzer):
Dat weet ik. GroenLinks-PvdA, PRO, is kritisch op heel veel bedrijven en daarmee wat mij betreft desastreus voor de werkgelegenheid. Maar daar ging mijn vraag niet over.

Mijn vraag ging erover dat je door dit wettelijk te verankeren en door te zeggen dat je erop moet reageren, nu dus al weet dat deze mensen straks weer teleurgesteld zijn. Je tuigt dus constant iets op waarvan je van tevoren al weet dat het een kwestie van overvragen is om het te vragen. Vervolgens zijn mensen elke keer weer teleurgesteld. Daarmee ben je dus eigenlijk aan het werken aan een overheid die faalt.

Over dat amendement heb ik ook nog even een vraag. Wat hoorde ik mevrouw Kröger nou zeggen? "Een amendement dat de minister met redenen omkleed gaat reageren op het advies." Mevrouw Kröger weet toch wel met mij dat dat allang voorgeschreven is door alle wetten die wij hebben in dit land?

Mevrouw **Kröger** (PRO):
Eigenlijk hoor ik mevrouw Keijzer hier zeggen: we moeten maar geen advies meer vragen als we niet van plan zijn het een-op-een over te nemen. Ik vind dat een eigenaardige redenering. Ik vind het heel belangrijk dat wij ons laten adviseren, zeker als het gaat om mensen wier directe situatie een enorm effect is van het beleid dat hier gemaakt wordt. Ik denk dat het heel belangrijk is dat de minister, Den Haag, wij allen ons laten adviseren door de mensen die direct geraakt worden door de besluiten die wij hier

nemen. Daar gaat het hier om. Ik denk dat het echt een schande is hoe omwonenden van Schiphol de afgelopen vijftien jaar behandeld zijn. Het werkwoord "schiphollen" is niet voor niets ontstaan. Mensen zijn continu met een kluitje in het riet gestuurd. Mensen zijn … Nou ja, uiteindelijk zijn hun belangen niet gehoord. En het antwoord op de vraag van mevrouw Keijzer is: nee, ik denk dat we de MRS juist moeten verstevigen. Op die manier verstevigen we ook de democratie. Wat het amendement en "met redenen omkleed" betreft: op het moment dat een reactie van de minister niet op de mark is, kunnen wij vervolgens als Kamer ook tegen de minister zeggen dat wij vinden dat het niet voldoende is.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**:
De voortzetting van dit debat zal binnen enkele weken plaatsvinden. Ik heb al ergens "23 september" gehoord. Zet het met potlood in uw agenda. Ik schors tot 20.15 uur voor de dinerpauze.

De vergadering wordt van 19.24 uur tot 20.15 uur geschorst.