**Eerste Kamer der Staten-Generaal** **I**

Vergaderjaar 2026-2027

**36 655** Wijziging van de Wet luchtvaart en van de Wet van 9 maart 2016 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol en enige andere wijzigingen (Stb. 2016, 119-n1) in verband met de verankering van de Maatschappelijke Raad Schiphol en de versterking van de commissies regionaal overleg van overige burgerluchthavens van nationale betekenis

**B** **VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING**[1]
Vastgesteld 9 november 2026

## 1. Inleiding

De leden van de fractie van **PRO** en het lid van de **fractie-Visseren-Hamakers** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel tot verankering van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en versterking van de commissies regionaal overleg (CRO's) van overige burgerluchthavens van nationale betekenis. Zij onderschrijven het belang van een zelfstandige en herkenbare positie van omwonenden bij besluiten over de leefomgeving. De MRS functioneert evenwel al sinds 2023. De kernvraag voor deze leden is daarom niet alleen of de overlegstructuur wettelijk wordt vastgelegd, maar vooral welke aantoonbare verbetering van de invloed, onafhankelijkheid en vertegenwoordiging van omwonenden dit voorstel oplevert. De leden van de fracties van de **ChristenUnie** en **Volt** sluiten zich bij de door genoemde fracties gestelde vragen aan.

De leden van de fractie van de **VVD** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel inzake het wettelijk verankeren van de Maatschappelijke Raad Schiphol. Deze leden onderschrijven het belang van een evenwichtige Raad die breed gedragen adviezen geeft over de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol. Deze leden hebben enkele vragen.

De leden van de fractie van **JA21** hebben kennisgenomen van het thans voorliggende wetsvoorstel en hebben naar aanleiding hiervan de regering een enkele vraag te stellen.

## 2. Hoofdlijnen van het voorstel

De leden van de fractie van **PRO** en het lid van de **fractie-Visseren-Hamakers** leggen de volgende vragen aan de regering voor.

*Invloed van de MRS op de besluitvorming*

[1] Samenstelling:
Van Aelst-Den Uijl (SP), Baumgarten (JA21), Beukering (Fractie-Beukering), Croll (D66), Crone (PRO), Van Gasteren (Fractie-Van Gasteren), Van der Goot (OPNL), Hartog (Volt), Holterhues (ChristenUnie), Janssen-van Helvoort (PRO), Jaspers (BBB), Kanis (D66), Kemperman (FVD), Van Kesteren (PVV), Klip-Martin (VVD), Kluit (PRO), Van Langen-Visbeek (BBB), Lievense (BBB) (voorzitter), Van der Linden (VVD), Martens (PRO), Van Meenen (D66), Meijer (VVD), Nicolaï (PvdD), Rietkerk (CDA) (ondervoorzitter), Van Rooijen (50PLUS), Van de Sanden (Fractie-Van de Sanden), Steenkamp (CDA), Thijssen (PRO), Visseren-Hamakers (Fractie-Visseren-Hamakers), De Vries (SGP), Walenkamp (Fractie-Walenkamp), Van Wijk (BBB)

Uit de tussentijdse evaluatie van de MRS door Berenschot[2] komt naar voren dat de doorwerking van adviezen in het beleid mede afhankelijk is van de besluitvorming binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en dat een tijdige betrokkenheid aandacht vraagt. De leden van de fractie van PRO en het lid van de fractie-Visseren-Hamakers wijzen daarnaast op de in de Tweede Kamer aangenomen motie-Kostić over tijdige betrokkenheid en naleving van de appreciatietermijn.[3] Welke concrete afspraken heeft de regering inmiddels met de MRS gemaakt, en waar zijn deze vastgelegd, over het moment waarop de Raad bij beleidsvoorbereiding wordt betrokken? Hoe wordt voorkomen dat de MRS pas kan adviseren wanneer wezenlijke keuzes al vastliggen?

Artikel 8.36, derde lid, voorziet in een reactietermijn van acht weken op de in artikel 8.34, tweede lid, onder b, bedoelde visies en standpunten. Hoe wordt de naleving hiervan gevolgd en hoe wordt inzichtelijk gemaakt wat de minister met de inbreng heeft gedaan? Geldt voor de overige in artikel 8.34 genoemde adviestaken een vergelijkbare waarborg en, zo nee, waarom niet?

Is de regering bereid om jaarlijks te rapporteren hoe vaak er deels of volledig wordt afgeweken van MRS-adviezen, en deze rapportage mee te nemen in de evaluatie van de wetswijziging?

*Representativiteit en toegankelijkheid*

De MRS moet de uiteenlopende belangen van de omgeving rond Schiphol zichtbaar maken. Artikel 8.35 bepaalt de samenstelling van de Raad en biedt de voorzitter ruimte om aanvullende personen en organisaties bij de advisering te betrekken. De leden van de fractie van PRO en het lid van de fractie-Visseren-Hamakers vinden het van belang dat ook bewoners die niet bij bestaande bewonersorganisaties zijn aangesloten, of buiten de meest direct betrokken gebieden wonen, daadwerkelijk een ingang hebben.

Hoe wordt in de praktijk beoordeeld of de vertegenwoordiging in de MRS voldoende recht doet aan de geografische spreiding en verschillen in ervaren hinder? Welke transparante werkwijze geldt voor de deelname van nieuwe bewonersinitiatieven en maatschappelijke organisaties, en welke mogelijkheden hebben zij wanneer zij niet worden toegelaten? Hoe worden niet georganiseerde omwonenden geïnformeerd over de raadplegingen en de gevolgen van uitgebrachte adviezen?
Naast omwonenden hebben ook dieren en omliggende natuur belang bij besluiten over Schiphol en regionale luchthavens. Hoe wordt gewaarborgd dat ook deze belanghebbenden standaard en blijvend vertegenwoordigd worden in de MRS en bij de CRO's?

Is de regering het met deze leden eens dat ook de ecologische kwaliteit valt onder de leefomgevingskwaliteit waarvoor de MRS perspectieven moet aandragen? Waarom wordt er niet gekozen om de vertegenwoordiging van dieren en natuur verplicht te stellen?

*Onafhankelijkheid, kennis en middelen*

De leden van de fractie van PRO en het lid van de fractie-Visseren-Hamakers vragen aandacht voor de ongelijke toegang tot informatie, expertise en financiële middelen tussen bewoners en professionele partijen rond Schiphol. De wet voorziet onder meer in deskundigen en een ondersteunend bureau, maar daarmee staat de feitelijke onafhankelijkheid nog niet vast. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt een wettelijk beschikbaar minimumbudget van 264.000 euro genoemd, dat volgens de regering niet toereikend is voor bijvoorbeeld zelfstandig onderzoek of jongerenparticipatie.[4]

[2] Rapport *Zien, horen, gehoord worden. Twee jaar Maatschappelijke Raad Schiphol: een tussenstand*, 12 december 2025.
[3] Kamerstukken II 2026/27, 36 655, nr. 34.
[4] Kamerstukken II 2024/25, 36 655, nr. 6, p. 17.

Welke aanvullende structurele middelen zijn sinds die beantwoording beschikbaar gesteld, en welke werkzaamheden kan de MRS daarmee zelfstandig bekostigen? Kan de Raad onafhankelijk onderzoek naar bijvoorbeeld geluid, gezondheid en hinder laten verrichten wanneer hij gegevens of modellen van de luchtvaartsector betwist? Hoe wordt gewaarborgd dat de MRS tijdig toegang heeft tot de relevante overheidsinformatie, inclusief de aannames en onzekerheden achter de gebruikte berekeningen?

Hoe waarborgt de regering dat de MRS ook beschikt over de volledige en meest recente informatie over de klimaatimpact van Schiphol, en de nieuwste wetenschappelijke inzichten in welke maatregelen de luchtvaart moet nemen om klimaatdoelen te halen?

*Gezondheid en leefomgeving*

De leden van de fractie van PRO en het lid van de fractie-Visseren-Hamakers achten het van belang dat de gevolgen van de luchthaven voor gezondheid en leefomgeving niet alleen onderwerp van overleg zijn, maar aantoonbaar meewegen in besluiten. Daarbij gaat het onder meer om geluidhinder, slaapverstoring en luchtverontreiniging.

Op welke wijze maakt de regering in haar reactie op MRS-adviezen inzichtelijk hoe gezondheidsinformatie en het aantal ernstig gehinderde en slaapverstoorde omwonenden zijn meegewogen? Wordt bij relevante adviestrajecten onafhankelijk gezondheidskundig onderzoek betrokken en kan de MRS daarvoor zelf deskundigheid inroepen? Hoe wordt zichtbaar gemaakt waarom gezondheidsbelangen in een concreet besluit eventueel minder zwaar wegen dan andere belangen?

*Commissies regionaal overleg overige luchthavens*

Het wetsvoorstel wijzigt ook de samenstelling van de CRO's, waaronder de koppeling van gemeentelijke vertegenwoordiging aan de geluidcontour van 48 dB(A) Lden (artikel 8.75 Wet luchtvaart). De leden van de fractie van PRO en het lid van de fractie-Visseren-Hamakers vragen hoe wordt gewaarborgd dat inwoners buiten deze contour die wel hinder ondervinden, voldoende worden gehoord. Welke rol hebben de mogelijkheid voor de voorzitter om aanvullende leden uit te nodigen en het jaarlijkse bredere CRO+-overleg daarin? Hoe wordt in de praktijk vastgesteld of deze instrumenten toereikend zijn?

De leden van de **VVD**-fractie wensen de volgende vragen over het wetsvoorstel te stellen.

1. De vormgeving van de maatschappelijke kolom is in het wetstraject meermaals tegen het licht gehouden, waarbij de regering met een nota van wijziging heeft besloten de samenstelling van de MRS te verbreden naar personen die ook werkzaam zijn in de luchtvaartsector.[5] Door middel van het amendement-Grinwis c.s. is dit ongedaan gemaakt.[6] Hoewel het voorstel daarmee aansluit bij het oorspronkelijke advies van de Commissie-Van Geel, heeft dit ook tot gevolg dat 37% van de omwonenden die in de luchthavensector werken, geen toegang hebben tot de Raad. Kan de regering, gegeven dit feit, aangeven in hoeverre de belangen van de maatschappelijke kolom representatief en evenwichtig zijn? Kan zij daarnaast aangeven hoe de regering de inbreng van de maatschappelijke kolom meeweegt in de uiteindelijke afweging?
2. In het gewijzigde voorstel van wet, artikel 8.34, tweede lid, sub b, staat dat de Maatschappelijke Raad Schiphol tot taak heeft de visies en standpunten van *betrokken belanghebbenden* te bundelen en uit te brengen. Wat verstaat de regering onder *betrokken belanghebbenden*? En hoe moeten de leden van de VVD-fractie dit artikel lezen in het licht van de selectieve toegang die omwonenden hebben tot de maatschappelijke kolom?

[5] Kamerstukken II 2024/25, 36 655, nr. 7.
[6] Kamerstukken II 2025/26, 36 655, nr. 11.

3. Wat vindt de regering van de opvatting dat omwonenden die tegen de luchthaven Schiphol procederen vanwege hun betrokkenheid bij de luchthaven dan ook geen toegang zouden moeten krijgen tot de Raad?
4. Hoe moeten de leden van de VVD-fractie het amendement-Grinwis c.s. lezen in het licht van de motie-Kröger[7], die de regering verzoekt het vertrouwen van de omwonenden te herstellen? In hoeverre helpt het amendement daarbij?

De leden van de fractie van **JA21** lezen in de beantwoording door de regering van in de Tweede Kamer door de fractie van JA21 gestelde vragen dat zij onderscheid maakt tussen maatschappelijke en bedrijfseconomische belangen.[8] Kan de regering ondubbelzinnig aangeven of een dienstverband in de luchtvaart op zichzelf een beletsel vormt om als bewonersvertegenwoordiger tot de MRS toe te treden? Indien een dienstverband geen beletsel vormt, kan de regering dan bevestigen dat dit ook niet via de uitvoeringsregels of de reglementen van de MRS alsnog als uitsluitingsgrond wordt gehanteerd?

De leden van de fractie van JA21 vragen de regering verder welke concrete waarborgen voorkomen dat binnen de MRS vooral voorstanders van beperking van Schiphol worden vertegenwoordigd, terwijl omwonenden die behoud of versterking van de luchthaven steunen onvoldoende aan bod komen. Welke maatregelen neemt de regering wanneer structurele eenzijdigheid blijkt?

**3. Gevolgen**

De leden van de fractie van **PRO** en het lid van de **fractie-Visseren-Hamakers** constateren dat volgens de memorie van toelichting geen afzonderlijke uitvoeringstoets is verricht. Kan de regering toelichten op welke andere wijze de gevolgen voor de MRS, de CRO’s en hun ondersteunende organisaties zijn beoordeeld, mede gezien de wijzigingen in samenstelling, taken en informatievoorziening?

De leden van de fractie van **JA21** vragen de regering of zij bereid is om – voordat zij besluit een MRS-advies over te nemen dat tot ingrijpende beperkingen van Schiphol leidt – de gevolgen voor werkgelegenheid, internationale bereikbaarheid, vrachtvervoer en de concurrentiepositie van Nederland inzichtelijk te maken en deze beoordeling aan het parlement te verstrekken. Kan de regering toezeggen dat zij in haar besluitvorming vervolgens expliciet verantwoordt waarom de verwachte hindervermindering opweegt tegen de economische schade en het verlies aan bereikbaarheid en welke minder schadelijke alternatieven zij heeft onderzocht?

**4. Evaluatie**

Artikel 8.39 en artikel II van het wetsvoorstel voorzien in verschillende evaluatie- en verslagmomenten, zo stellen de leden van de fractie van **PRO** en het lid van de **fractie-Visseren-Hamakers** vast. Welke indicatoren zullen worden gebruikt om niet alleen het functioneren van de overlegorganen, maar ook de feitelijke invloed van hun adviezen en de tevredenheid van omwonenden te beoordelen? Worden deze bevindingen met beide Kamers gedeeld?

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar de nota naar aanleiding van het verslag en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na vaststelling van dit verslag.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

[7] Kamerstukken II 2026/27, 36 655, nr. 36.
[8] Kamerstukken II 2024/25, 36 655, nr. 6, p. 16.

Lievense

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Dragstra