
Vergaderjaar 2024-2025

36 655

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

Nr. 11

**AMENDEMENT VAN HET LID GRINWIS C.S. TER
VERVANGING VAN DAT GEDRUKT ONDER NR. 8¹**
Ontvangen 7 september 2026

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

In artikel I, onderdeel B, vervalt het voorgestelde artikel 8.34, derde lid.

Toelichting

Dit amendement strekt ertoe de vormgeving van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) in te vullen conform het advies van de Commissie Van Geel.

De memorie van toelichting bij het wetsvoorstel schetst duidelijk waarom gekozen is voor een wetsontwerp waarbij de MRS geen vertegenwoordiging van luchtvaartpartijen bevat:

“Van Geel adviseert het Rijk en de politiek om meer regie te nemen in de besluitvorming rondom de luchthaven Schiphol. In de ORS werd getracht met een vertegenwoordiging van belanghebbenden rond de luchthaven in consensus (dus unanimité) besluiten te nemen. Dit consensusmodel zorgde voor spanning, het vertrek van stakeholders en compliceerde de belangenafweging. Van Geel adviseert het Rijk om deze belangenafweging op zich te nemen en ieder deelbelang duidelijk zichtbaar te maken. Van Geel stelt drie kolommen voor: de interbestuurlijke kolom waarin het Rijk en medeoverheden samenwerken, een kolom met sectorpartijen en een maatschappelijke kolom. Het Rijk fungeert als regisseur en verzamelt de belangen van elke kolom alvorens een belangenafweging te maken ten behoeve van de besluitvorming. Bij brief van 17 oktober 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voornemens met betrekking tot de vormgeving en instelling van een MRS, als opvolger van de CROS en de ORS. Dit wetsvoorstel borgt de MRS en geeft daarmee uitvoering aan de maatschappelijke kolom uit het advies Van Geel.

(...)

De MRS zal bestaan uit vertegenwoordigers van bewoners, experts/wetenschappers, en een brede maatschappelijke schil bestaande uit vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties van wie de belangen of achterban direct of indirect geraakt kunnen worden door de taken van de MRS. Daarnaast kunnen personen die niet per se een specifieke achterban vertegenwoordigen door de voorzitter worden benaderd om inbreng te leveren op specifieke vraagstukken, zoals jongeren, belangengroepen en

¹ Vervanging in verband met een wijziging in de ondertekening.

vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, de zogenaamde open schil. Omdat Schiphol, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de luchtvaartmaatschappijen op grond van het voorgestelde artikel 8.34 Wet luchtvaart formeel nu nog deel uitmaakten van de CROS, zijn vertegenwoordigers van deze partijen in de Regeling transitie CROS-MRS toegevoegd als pro forma-leden die geen formele bevoegdheden of verantwoordelijkheden hebben. Met de hier voorgestelde wetswijziging wordt geregeld dat zij geen zitting meer hebben in de MRS. Zij kunnen wel worden uitgenodigd in hun rol als initiatiefnemer of input leveren vanuit hun rol als uitvoerder van luchtruim- en luchthavenoperaties. Daarnaast is er separaat overleg dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op reguliere basis voert met de sectorpartijen.

(...)

Van Geel constateert in zijn advies dat het poldermodel om tot besluitvorming te komen in de ORS niet meer werkt. De materie blijkt te complex en verhoudingen zijn verstoord: er is geen gezamenlijk doel meer en geen bereidheid om compromissen te sluiten. Ingrijpen is noodzakelijk, anders raken de verhoudingen verder verstoord. Van Geel schrijft: “Als het niet kan zoals het moet, dan moet het zoals het kan”. Nieuwe entiteiten die worden voorgesteld zijn de MRS en het op te richten Omgevingshuis.”

Met de nota van wijziging op het wetsvoorstel is een wijziging doorgevoerd waarbij er toch voor wordt gekozen de samenstelling van de MRS te verbreden naar personen die werkzaam zijn in de luchtvaartsector. Dit is niet in lijn met het advies van Van Geel om tot een separate ‘maatschappelijke kolom’ te komen. Indieners hechten grote waarde aan de onafhankelijke positie van de MRS en de invulling van deze maatschappelijke kolom. De MRS bestaat in haar huidige vorm nog slechts kort (bijna 2 jaar), maar laat zien dat zij effectiever werkt dan het oude model. Indieners stellen daarom voor terug te keren naar het oorspronkelijke wetsontwerp waarin dit beter was verankerd.

Grinwis
Stoffer
De Hoop
Kostić
Köse