

Vergaderjaar 2017–2018

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 463

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 maart 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 14 februari 2018 inzake toelichting op berichtgeving over ingehuurde adviseur MER-actualisatie Lelystad Airport (Kamerstuk 31 936, nr. 458).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 maart 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1

Is er sprake van belangenverstrengeling of alleen van een «schijn van belangenverstrengeling»? Waarin zit het verschil?

Antwoord 1

Er kan schijn zijn van belangenverstrengeling, maar ik heb geen enkele indicatie dat er sprake is van daadwerkelijke belangenverstrengeling. Dat laatste is ook door de Commissie voor de m.e.r. aangegeven en er bestaat bij mij geen twijfel over de integriteit van de Commissie.

Vraag 2

Erkent u dat hier sprake is van belangenverstrengeling?

Antwoord 2

Nee, maar de schijn van belangenverstrengeling kan ontstaan.

Vraag 3

In hoeverre heeft de berichtgeving over vermeende belangenverstrengeling zijn weerslag op de onkreukbaarheid van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie voor de m.e.r.)? In hoeverre is de positie van de directeur van de Commissie voor de m.e.r. in het geding of geschaad door de activiteiten van haar man? In hoeverre is de Commissie voor de m.e.r. in het algemeen in een kwaad daglicht gesteld? Op basis van welke informatie kunt u tegen bezorgde mensen zeggen dat het komende advies van de Commissie voor de m.e.r. zonder twijfel deugt?

Antwoord 3

De Commissie voor de m.e.r. heeft aangegeven dat voor ieder advies-traject een werkgroep van onafhankelijke experts onder leiding van één van de (plaatsvervangende) onafhankelijke voorzitters wordt samengesteld. De Commissie stelt strikte eisen aan de onafhankelijkheid van degenen die een bijdrage leveren aan een advies. In een openbaar protocol (te vinden op de website van de commissie) zijn deze eisen ten aanzien van de onafhankelijkheid vastgelegd. Binnen het secretariaat van de commissie worden dezelfde eisen gehanteerd. Ten aanzien van de directeur die het in deze zaak betreft meldt de commissie dat zij op geen enkele manier betrokken is bij de inhoudelijke totstandkoming van het advies over luchthaven Lelystad Airport. De Commissie bevestigt de reactie van de heer Morel dat hij sinds zijn vertrek bij de Commissie, 11 jaar geleden, geen contact heeft gehad met de Commissie over concrete projecten. De werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. die het advies gaat opstellen over de MER-actualisatie Lelystad Airport was reeds samengesteld vóórdat de heer Morel op 2 november 2017 door To70 bij het project is betrokken.

Vraag 4

Welke waarborgen zijn er, gelet op het feit dat de deskundige in kwestie als geen ander weet hoe een MER goed aangeleverd kan worden om de toets der kritiek te kunnen doorstaan, dat het inhoudelijke proces niet geschaad is? Of wordt de uiteindelijke uitkomst van de toetsing door de Commissie voor de m.e.r., ondanks het feit dat hij een relatie heeft met iemand van de Commissie voor de m.e.r., niet aan twijfel onderhevig?

Antwoord 4

Het inhoudelijke proces is niet geschaad. De Commissie voor de m.e.r. heeft gemeld dat de echtgenote van de heer Morel op geen enkele manier betrokken is bij de inhoudelijke totstandkoming van het advies over de luchthaven Lelystad Airport. De heer Morel zelf is alleen betrokken geweest bij het redigeren van teksten en bij algemeen advies over de actualisatie van het conceptrapport van deze MER actualisatie en niet bij

de validatie van de geluidsprofielen, het herstellen van de fouten in deze profielen, het doen van geluidsberekeningen of ander inhoudelijk deelonderzoek ten behoeve van deze MER actualisatie. De uitkomst van de toetsing door de Commissie voor de m.e.r. is naar mijn mening niet aan twijfel onderhevig.

Vraag 5

Hoe beoordeelt u de integriteit van de Commissie voor de m.e.r., wetende dat de echtgenoot van de directeur/algemeen secretaris intensief betrokken was bij de reparatie van de MER onder regie van het ministerie? Is er volgens u sprake van belangenverstrengeling geweest? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

De Commissie voor de m.e.r. stelt strikte eisen aan de onafhankelijkheid van degenen die een bijdrage leveren aan een advies. Deze eisen zijn vastgelegd in een openbaar protocol: het secretariaat van de Commissie hanteert dezelfde eisen. Daarnaast heeft de Commissie laten weten dat de betreffende directeur op geen enkele manier betrokken is bij de inhoudelijke totstandkoming van het advies over luchthaven Lelystad Airport. De Commissie bevestigt de reactie van de heer Morel dat hij sinds zijn vertrek bij de Commissie, elf jaar geleden, geen contact heeft gehad met de Commissie over concrete projecten. Er bestaat bij mij daarom geen twijfel over de integriteit van de Commissie en ik heb geen enkele indicatie dat er sprake is van een daadwerkelijke belangenverstrengeling.

Vraag 6

Bij wie ligt de bewijslast voor het wegnemen van de schijn van belangenverstrengeling?

Antwoord 6

Het is een plicht van de opdrachtnemer om proactief aan de opdrachtgever te melden wanneer zich een dergelijke situatie zou kunnen gaan voordoen. Daarnaast is het aan de overheid als opdrachtgever om te zorgen dat de schijn van belangenverstrengeling wordt voorkomen dan wel wordt weggenomen en dat ook voldoende aannemelijk te maken.

Vraag 7

Nu u kennis heeft genomen van de schijn van belangenverstrengeling, vindt u dat de herstellende MER en de beoordeling van die herstellende MER nog steeds de basis zijn voor vertrouwen? Kunt u dat motiveren?

Antwoord 7

Ja. Ik verwijs daarvoor naar mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 8

Bent u bereid, gezien de ontstane situatie waarbij er tot eind januari de schijn van belangenverstrengeling was rond de herziening van de MER, het proces van het herstellen van de fouten, over te doen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Nee. Onder verwijzing naar mijn antwoord op vraag 4 en 5, zie ik geen aanleiding het proces over te doen omdat de heer Morel alleen betrokken is geweest bij algemeen advies over de actualisatie van het MER Lelystad Airport en bij het redigeren van teksten. De Commissie voor de m.e.r. heeft aangegeven dat zijn echtgenote op geen enkele manier inhoudelijk betrokken is bij de totstandkoming van het advies over het MER Lelystad Airport.

Vraag 9

Is met deze schijn van belangenverstrengeling de actualisatie van deze MER nog geloofwaardig? Hoe gaat u dat aantonen? Uit welke feiten blijkt dat, nu publicatie van de MER niet meer voldoende vertrouwen wekt?

Antwoord 9

Ik deel niet de mening dat de actualisatie van het MER niet geloofwaardig zou zijn. Ik verwijs daarvoor naar mijn antwoord op vraag 4, 5 en 8.

Vraag 10

Deelt u de mening dat het hoogst ongelukkig is om het vertrouwen terug te winnen, als de indruk kan ontstaan dat de slager zijn eigen vlees moet keuren?

Antwoord 10

Het is ongelukkig dat de schijn van belangenverstrengeling is ontstaan. Op het moment dat de schijn van belangenverstrengeling op mijn ministerie bekend werd, is dit feit aan de orde gesteld en vervolgens heeft de door To70 ingehuurde zelfstandige adviseur op eigen initiatief zijn betreffende werkzaamheden beëindigd. Tegelijkertijd herhaal ik dat er geen enkele indicatie is dat daadwerkelijk belangen geschaad zouden zijn.

Vraag 11

Is met deze schijn van belangenverstrengeling de beoordeling van deze MER door de Commissie voor de m.e.r. nog geloofwaardig? Hoe gaat u dat aantonen? Uit welke feiten blijkt dat, nu publicatie van de beoordeling niet meer voldoende vertrouwen wekt?

Antwoord 11

Ik verwijs naar mijn antwoord op de gelijklopende vraag 9.

Vraag 12

Klopt de bewering van een medewerker van de Commissie voor de m.e.r. dat de directeur op geen enkele wijze betrokken is of zal zijn bij de inhoudelijke totstandkoming van het advies over luchthaven Lelystad? Kunt u aangeven wie wel bij de beoordeling betrokken zijn vanuit de Commissie voor de m.e.r.?

Antwoord 12

Dat klopt en is bevestigd in de verklaring die op de website van de Commissie voor de m.e.r. is opgenomen. Op de website zijn ook namen van de werkgroepsleden opgenomen. Voorzitter is de heer C.A. Linse. De heren G.J. van Blokland, A.G.M. Dassen, I.F.W. Koopmans, R.L. Vogel en F. Woudenberg zijn de leden, de heer J.F.M.M. Lembrechts is secretaris.

Vraag 13

Zijn er mogelijk meer onaangename verrassingen bekend van mensen die betrokken zijn bij het opstellen of beoordelen van de MER die uit de hoge hoed kunnen komen?

Antwoord 13

Nee. Ik heb de betrokken adviesbureaus gevraagd zekerheidshalve een extra check uit te voeren op de door hun betrokken medewerkers om soortgelijke situaties te voorkomen.

Vraag 14

Was u op hoogte van het feit dat de via To70 ingehuurde deskundige getrouwd is met de directeur van de Commissie voor de m.e.r.? Zo nee, heeft dit gevolgen voor de screening van mensen die worden ingehuurd door het ministerie, direct of indirect?

Antwoord 14

Nee, ik was daarvan niet op de hoogte, evenmin als de betrokken luchtvaartmedewerkers die thans voor het ministerie werkzaam zijn. Het ministerie zal extra wijzen op de plicht om naar deze schijn van belangenverstrengeling onderzoek te doen. Een versterkte alertheid binnen het ministerie vraagt waar nodig om extra toetsing door opdrachtgevende ambtenaren. Tevens vraag ik het kabinet om opnieuw te kijken naar het Besluit Algemene Rijksvoorwaarden voor het verstrekken van opdrachten tot het verrichten van diensten» (ARVODI), dat onder andere van toepassing is op raamcontracten van de rijksoverheid. Deze bevat weliswaar een passage over belangenverstrengeling, maar die is algemeen van karakter en dekt specifieke aspecten als in dit geval niet af. Ik vraag het kabinet daarom opnieuw te kijken naar het Besluit Algemene Rijksvoorwaarden of een aanpassing hiervan met betrekking tot belangenverstrengeling opportuun en mogelijk is. Hierover loopt het contact tussen de betrokken departementen.

Vraag 15

Hoe denkt u het vertrouwen van bewoners te kunnen herstellen door een van de vaste adviseurs van het ministerie als procesbegeleider in te schakelen?

Antwoord 15

Het inschakelen van een adviseur van het ministerie tast naar mijn mening niet het vertrouwen van bewoners aan indien het gaat om iemand met de juiste expertise en kennis en er geen schijn van belangenverstrengeling is.

Vraag 16

Kunt u een tijdlijn maken vanaf het moment dat het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport is aangenomen tot op heden, met daarin alle relevante ontwikkelingen opgenomen?

Antwoord 16

In mijn brief van 14 februari 2018 heb ik de Kamer op de hoogte gebracht van alle relevante ontwikkelingen rondom de inzet van de heer Morel voor de MER actualisatie Lelystad Airport.

Vraag 17

Kan inzicht worden gegeven hoe en waarom uw ministerie via tussenkomst van To70 tot de inhuur van de deskundige in kwestie is overgegaan?

Antwoord 17

De heer Morel is verschillende keren ingehuurd door het Ministerie van IenW, ook rechtstreeks. Hij was van 2002 tot en met 2006 directeur van de Commissie voor de m.e.r. Vanuit die functie beschikt hij over expertise waaraan een goede Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en een goed Milieueffectrapport (MER) moet voldoen. Het bureau To70, dat geregeld door het ministerie via een raamovereenkomst¹ wordt ingehuurd, heeft vanaf 2015 verschillende malen van zijn expertise gebruik gemaakt.

Vraag 18

Waren er ook andere kandidaten om deze opdracht uit te voeren? Zo ja, waarom is er toch voor de betreffende deskundige gekozen?

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Antwoord 18

Het bureau To70 kan alleen de opdracht laten uitvoeren door bureaus van het bij de raamovereenkomst betrokken consortium. De heer Morel beschikt daarbinnen over de benodigde competentie voor deze opdracht en was binnen dit consortium de enige kandidaat.

Vraag 19

Vanaf welk moment was u op de hoogte van de relatie tussen de deskundige en de voorzitter van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r.?

Antwoord 19

Zie mijn brief van 14 februari 2018 hierover.

Vraag 20

Kunt u alle relevante ontwikkelingen sinds het aantrekken van deze deskundige tot en met heden in een tijdlijn plaatsen, inclusief gesprekken en overleggen met omwonenden en de uitspraken die daar zijn gedaan ten aanzien van zijn rol?

Antwoord 20

Alle relevante ontwikkelingen heb ik opgenomen in mijn brief van 14 februari 2018.

Vraag 21

Welke protocollen voor het tegengaan van belangenverstrengeling hanteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat? Kan inzicht gegeven worden in deze protocollen?

Antwoord 21

Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 14.

Vraag 22

Deelt u de mening dat de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. een belangrijke adviserende rol vervult voor de Kamer en uw ministerie en dat daarom de Commissie voor de m.e.r. altijd boven enkele verdenking van onzuiver handelen moet staan?

Antwoord 22

Ja.

Vraag 23

Had de deskundige voor u aan kunnen blijven als de bewonersdelegatie geen bezwaar had gemaakt of als De Stentor niet over belangenverstrengeling had gepubliceerd?

Antwoord 23

Nee, vanaf het moment dat mij bekend werd wat de persoonlijke relatie is tussen de heer Morel en één van de directeuren van het secretariaat van de Commissie voor de m.e.r., vond ik dat niet aanvaardbaar vanwege de schijn van belangenverstrengeling.

Vraag 24

Is de nieuwe MER al op alle onderdelen opnieuw beoordeeld?

Antwoord 24

De MER actualisatie is 21 februari 2018 aan uw Kamer verzonden en wordt tevens aan de Commissie voor de m.e.r. aangeboden ter beoordeling.

Vraag 25

Wat betekent deze situatie met belangenverstrengeling voor de beoordeling van de nieuwe MER?

Antwoord 25

Ik verwijs daarover ook naar mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 26

Heeft de situatie met belangenverstrengeling gevolgen voor de openstelling van Lelystad Airport per 1 april 2019?

Antwoord 26

Nee.

Vraag 27

Kunt u de inhoud van het raamcontract – zonder privacygevoelige informatie – in het algemeen en de taakomschrijving van specifiek de deskundige in kwestie openbaar maken?

Antwoord 27

Bij deze brief treft het u het raamcontract met het bureau To70 aan. Voor de taakomschrijving van de deskundige verwijs ik naar mijn brief van 14 februari 2018.

Vraag 28

Welke vertraging is ontstaan door het vertrek van de betreffende deskundige? Hoe heeft de opdrachtnemer die opgevangen? Op welke manier kunt u eventueel het ingehuurde bureau aansprakelijk stellen voor de vertraging?

Antwoord 28

Er is geen vertraging ontstaan. Binnen het team dat bezig is met de actualisatie zijn de werkzaamheden herverdeeld. Daarbovenop is, buiten het consortium van het raamcontract met To70 om aan bureau WBdeRuimte gevraagd om – vanuit specifieke expertise met het opstellen van milieu-rapporten – de actualisatieteksten te reviewen.

Vraag 29

Wat was de rol van de genoemde expert? Wat was zijn precieze opdracht? Waarom is deze expert ingehuurd?

Antwoord 29

Ik verwijs u hiervoor naar mijn brief van 14 februari 2018.

Vraag 30

Toen de expert zijn opdracht teruggaf om de schijn van belangenverstrengeling te vermijden, door wie zijn zijn werkzaamheden overgenomen?

Antwoord 30

Zie mijn antwoord op vraag 28.

Vraag 31

Wat is de verhouding tussen de rol van de deskundige in kwestie en de rol van To70 en Adecs?

Antwoord 31

Voor de actualisatie van de MER Lelystad Airport is de heer Morel ingehuurd door het bureau To70 BV. Adecs Airinfra BV is voor deze opdracht ook ingehuurd door To70. De deskundige en Adecs werkten samen in een team onder aansturing van To70.

Vraag 32

Waarom is ervoor gekozen om voor de actualisatie van de MER toch weer met dezelfde bureaus te werken die de eerdere rapporten, waar fouten in geconstateerd zijn, geschreven hebben?

Antwoord 32

Deze bureaus hebben de expertise en ervaring om dergelijke rapporten te leveren. De geconstateerde fouten hadden overigens betrekking op de invoergegevens van het MER die geleverd waren door NLR onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenW, niet op het MER zelf.

Vraag 33

Bent u van mening dat met de inhuur van To70, Adecs en de deskundige in kwestie uitvoer is gegeven aan de motie-Kröger (Kamerstuk 31 936, nr. 434), waarin expliciet wordt verwezen naar de verwevenheid tussen verschillende bureaus?

Antwoord 33

In lijn met de motie Kröger en motie Paternotte/Bruins² is de regering verzocht om voor de validatie van de MER, inclusief de nieuwe aansluitroutes van de luchthaven Lelystad, contra-expertise te vragen aan een kundige, maar niet eerder betrokken partij. Dit is ook gedaan door de inzet van bureau dBvision, dat gevraagd is een contraexpertise uit te voeren waarbij bewoners worden betrokken.

Vraag 34

Zijn medewerkers van To70 tijdens het proces van het opstellen van de MER voor Lelystad Airport en de aansluitroutes in verschillende rollen betrokken geweest, te weten zowel als schrijver van de MER, als in de rol van gedetacheerde bij het ministerie of de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)?

Antwoord 34

Nee, To70 heeft mij laten weten dat hun medewerkers niet in verschillende rollen betrokken zijn geweest tijdens het proces voor het opstellen van de MER voor Lelystad Airport.

Vraag 35

Huurt Schiphol ook direct To70 in? Heeft Schiphol de deskundige in kwestie ook ingehuurd?

Antwoord 35

To70 is door Schiphol direct ingehuurd maar dit betreft geen werkzaamheden gerelateerd aan de het MER Lelystad Airport. De heer Morel is door Schiphol niet ingehuurd.

Vraag 36

Welke afspraken zijn er met To70 gemaakt om ervoor te zorgen dat deze verschillende rollen gescheiden blijven?

Antwoord 36

Er is geen sprake van rollen met tegenstrijdige belangen, zie ook mijn antwoord op vraag 35.

Vraag 37

Werkt deze deskundige vaker voor het ministerie, direct of indirect?

² Kamerstuk 31 936, nrs. 434 en 435

Antwoord 37

Ja, hij is vanaf 2007 diverse keren betrokken geweest bij een MER traject. Daarbij is het goed te vermelden dat die inzet is gedaan ter ondersteuning van het ministerie vanuit de bevoegd gezag rol van door luchthavens opgeleverde MER-rapporten.

Vraag 38

Is deze deskundige eerder in het proces van de MER voor Lelystad Airport of Schiphol betrokken geweest?

Antwoord 38

De heer Morel is niet betrokken geweest bij het MER voor Lelystad Airport in 2014. Wel was hij onder meer betrokken bij het MER voor Schiphol in 2007–2008 en het MER Schiphol dat op dit moment wordt opgesteld. Hij adviseerde het ministerie daarbij in haar rol van bevoegd gezag.

Vraag 39

Zijn er afspraken gemaakt met deze deskundige over het vertrouwelijk behandelen van de informatie uit het proces rond Lelystad Airport?

Antwoord 39

Ja, er is een werkafpraak gemaakt met alle betrokken adviseurs dat eventuele communicatie met andere partijen door of pas na toestemming van het ministerie plaats kan vinden.

Vraag 40

Is er naar aanleiding van het terugtreden van deze deskundige contact geweest tussen het ministerie en de Commissie voor de m.e.r.? Zo ja, wat was de inhoud van dit contact?

Antwoord 40

Ja. Er is contact geweest met de Commissie voor de m.e.r. over de binnen de Commissie gemaakte afspraken over onafhankelijkheid. Ook is contact geweest over de exacte rol van de directeur. Over deze onderwerpen heeft de Commissie het ministerie feitelijk geïnformeerd.

Vraag 41

In uw brief van 14 februari jl. (IENW/BSK-2018/37481) stelt u dat de deskundige «ieder contact met de Commissie voor de m.e.r. over concrete projecten heeft vermeden», maar is dat hetzelfde als de stelling dat er geen contact is geweest tussen hem en de Commissie voor de m.e.r.? Kunt u dit garanderen? Zo ja, hoe?

Antwoord 41

Er is uit hoofde van deze opdracht geen contact geweest tussen hem en de Commissie voor de m.e.r. Zowel de heer Morel als de Commissie voor de m.e.r. hebben bevestigd dat dit niet het geval is. Hetzelfde geldt voor alle overige opdrachten voor luchthaven- en andere projecten waarbij dhr. Morel betrokken is geweest.

Vraag 42

Is er in de afgelopen jaren op enig dossier contact geweest tussen de deskundige en de Commissie voor de m.e.r.? Heeft hij zich tijdens zijn werkzame jaren bij de Commissie voor de m.e.r. op enigerlei wijze bezig gehouden met luchtvaart?

Antwoord 42

Tijdens zijn werkzame jaren bij de Commissie voor de m.e.r. heeft hij zich ook bezig gehouden met luchtvaart. Voor de projecten waarbij de heer Morel betrokken was in opdracht van het ministerie is geen contact

geweest met de Commissie voor de m.e.r. Dit heeft de Commissie ook bevestigd.

Vraag 43

Wanneer werd bekend dat de positie van de deskundige mogelijk ter discussie zou komen te staan? Hoe is hijzelf tot de conclusie gekomen dat hij mogelijk toch niet de juiste persoon was om deze opdracht te vervullen, om het proces niet verder in gevaar te brengen en onafhankelijkheid te waarborgen? Wat is er toen gebeurd? Hoe en aan wie heeft hij dit kenbaar gemaakt?

Antwoord 43

Ik verwijs naar mijn brief van 14 februari 2018, waar ik dit uitgebreid toelicht.

Vraag 44

Wat zegt het feit dat er momenteel onderzocht wordt bij welke projecten (MER en luchtvaart gerelateerd) de deskundige betrokken was over de positie van het ministerie in het tot stand komen van de adviezen? Hoe verhoudt dit zich tot het advies van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), waar het ministerie uitvoering aan zou geven, dat het ministerie meer de regierol op zich moest nemen?

Antwoord 44

Het ministerie huurt kennis in op het gebied van de MER, waar het zelf niet over beschikt. Het OVV rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol concludeert dat het ministerie meer de regierol op zich moet nemen waar het gaat om luchtvaartveiligheid.

Vraag 45

Hoe kan het dat een onderzoek dat het vertrouwen moet herstellen geredigeerd wordt door een persoon waarvan de onafhankelijkheid niet geverifieerd is? Hoe gaat u dit in de toekomst voorkomen?

Antwoord 45

Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord op vraag 14. Vanwege de ongelukkige situatie in dit geval, zal het ministerie de bureaus die het inhuurt om werkzaamheden te verrichten nog eens extra wijzen op de plicht om naar deze schijn van belangenverstremgeling onderzoek te doen. Tevens vraag ik het kabinet om opnieuw te kijken naar het Besluit Algemene Rijksvoorwaarden voor het verstrekken van opdrachten tot het verrichten van diensten» (ARVODI).

Vraag 46

U voert aan dat de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. al samengesteld was voordat de deskundige betrokken werd, maar vergroot dat niet juist het vermoeden van belangenverstremgeling? Is het niet extra verdacht dat To70 en het ministerie een persoon aantrekken die nauwe banden heeft met de commissie om hen te assisteren in het redigeren van de MER?

Antwoord 46

Nee. Zie mijn eerdere antwoord op vraag 4.

Vraag 47

Hoe rijmt u, gelet op het feit dat u al in december gevraagd is om de advisering en controle op procedures rapportages en adviezen te ontvlechten om het vertrouwen in de overheid te herstellen, dit met het aanstellen van een adviseur die het ministerie al elf jaar bijstaat?

Antwoord 47

De heer Morel is op 2 november 2017 ingehuurd via het bureau To70. Daarnaast is in lijn met moties van de Kamer een onafhankelijk, niet eerder bij Lelystad betrokken bureau (dBvision) ingehuurd om een contraexpertise uit te voeren, waarbij bewoners worden betrokken. De resultaten met de actualisatie van het MER heeft uw Kamer 21 februari jl. ontvangen.

Vraag 48

Welke maatregelen hebt u genomen om zich ervan te verzekeren dat het vertrouwen dat u wilt herstellen niet opnieuw geschaad zou worden?

Antwoord 48

Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 14.

Vraag 49

Wat is uw visie op de rol van To70? Had To70 niet moeten verifiëren of de extern ingehuurde medewerker vrij van belangenverstrengeling was?

Antwoord 49

Het is aan de opdrachtnemer het mij te melden indien vermoed wordt dat de schijn van belangenverstrengeling kan ontstaan. Wel ben ik van mening dat het ministerie extra waakzaam moet zijn en daar expliciet naar moet vragen. De directie van To70 heeft overigens aangegeven dat zij, noch haar betrokken medewerkers, op de hoogte zijn geweest van de betreffende familiale relatie.

Vraag 50

Hoe beoordeelt u het feit dat de Commissie m.e.r. wel op de hoogte was van de relatie tussen de deskundige en de directeur van de Commissie voor de m.e.r.? Bent u van mening dat het ministerie hiervan op de hoogte moest worden gebracht?

Antwoord 50

Er bestaat een protocol over de onafhankelijkheid van de Commissie voor de m.e.r., waar de Commissie zich strikt aan houdt. De Commissie is uit die hoofde niet verplicht iets te melden. De opdrachtnemer is degene die een dergelijke melding moet doen aan het ministerie.

Vraag 51

Kunt u reflecteren op de rol van adviesbureau To70, gegeven het feit dat To70 sinds 2005 betrokken is bij (luchtvaart gerelateerde) besluitvorming in Nederland en in meerdere gevallen stevig bekritiseerd is (zie:<http://www.transumofootprint.nl/upload/documents/03%20Projecten/Transitie%20naar%20duurzame%20mainportontwikkeling/03%20Output/05%20Rapporten,%20notities,%20verslagen/Eindrapport%20Politics%20evidence%20based%20policy-making%20TRANSPORTS.pdf>)? Is het niet tijd een ander adviesbureau te betrekken? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 51

Het adviesbureau To70 wordt ingehuurd voor de kundigheid met betrekking tot de luchtvaartsector. Er zijn weinig adviesbureaus in Nederland die dezelfde expertise in huis hebben.

Vraag 52

Vindt u dat u had moeten weten dat een deskundige, die voor het ministerie de fouten in het milieueffectrapport over Lelystad Airport moest herstellen, getrouwd is met de directeur van de onafhankelijke

commissie die het gerepareerde rapport moet beoordelen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 52

Ja, omdat de schijn van belangenverstrengeling kan ontstaan.

Vraag 53

Is de deskundige ingehuurd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zelf, of via een constructie waarin hij zich als zelfstandige verhuurt aan de opdrachtnemer, kantoor To70? Als het anders zit, kunt u toelichten hoe de constructie en de daaruit volgende opdracht tot stand is gekomen? Met welke opdrachtschrijving is deze deskundige of het bedrijf To70 bezig geweest? Welk toezicht erop is geweest? Hoe is de aanbesteding geweest en welke waarborgen van onafhankelijkheid of kwaliteit zijn gevraagd?

Antwoord 53

Ik verwijs naar mijn brief van 14 februari 2018, waarin ik dit uitgebreid toelicht.

Vraag 54

Van wanneer tot wanneer hebben er activiteiten plaatsgevonden die zijn uitgevoerd door de deskundige in kwestie? In opdracht van wie heeft hij die werkzaamheden verricht? Wat voor soort werkzaamheden betrof het?

Antwoord 54

De heer Morel is tussen 2 november 2017 en 1 februari 2018 betrokken geweest bij de MER actualisatie van Lelystad Airport. Ik verwijs verder naar mijn brief van 14 februari jl.

Vraag 55

Hebben de activiteiten van deze deskundige iets te maken gehad met de doorrekening van de milieueffectrapportage (MER) als het gaat om geluidsniveaus? Zo ja, in hoeverre zijn die relevant? Zo nee, welke activiteiten als het gaat om begeleiding van het proces, het tekstueel opstellen van de geactualiseerde MER of anderszins heeft de deskundige uitgevoerd?

Antwoord 55

Nee, de heer Morel is uitsluitend ingehuurd voor het redigeren van teksten en algemeen advies ten behoeve van het conceptrapport van deze MER actualisatie en niet bij de validatie van de geluidsprofielen, het herstellen van de fouten in deze profielen, het doen van geluidsberekeningen of ander inhoudelijk deelonderzoek ten behoeve van deze MER actualisatie.

Vraag 56

Deelt u de mening dat de door het ministerie ingehuurde deskundige deze tijdelijke opdracht nooit had moeten aanvaarden, wetende dat zijn vrouw werkzaam is voor de Commissie voor de m.e.r.? Deelt u de mening dat hij op zijn klompen had moeten aanvoelen dat het mogelijk tot problemen zou leiden?

Antwoord 56

Ja, omdat deze situatie de schijn van belangenverstrengeling kan oproepen.

Vraag 57

Hoe voorkomt uw ministerie in algemene zin integriteitsconflicten bij opdrachtnemers? In hoeverre zijn in de casus van de deskundige in

kwestie de gebruikelijke procedures voor het voorkomen van integriteitsconflicten gevolgd? In hoeverre had hij meer informatie moeten verschaffen over de familiale relatie met de persoon die als directeur verbonden is aan het instituut dat zijn eigen werk zou moeten gaan beoordelen?

Antwoord 57

Het is een plicht van de opdrachtnemer om proactief aan de opdrachtgever te melden wanneer zich een dergelijke situatie zou kunnen gaan voordoen. Daarnaast is het aan de overheid als opdrachtgever om te zorgen dat de schijn van belangenverstrengeling wordt voorkomen dan wel wordt weggenomen en dat ook voldoende aannemelijk te maken. Daarnaast worden de voor inhuuropdrachten toegepaste «Algemene Rijksvoorwaarden voor het verstrekken van opdrachten tot het verrichten van diensten (ARVODI) bekeken, zoals toegelicht in mijn antwoord op vraag 14.

Vraag 58

Was het ministerie zich bewust van de familiale relatie tussen de deskundige en de directeur/algemeen secretaris van de Commissie voor de m.e.r.? Zo ja, heeft het ministerie bewust deze relatie aanvaard?

Antwoord 58

Nee, de betrokken luchtvaartmedewerkers die thans voor het ministerie werkzaam zijn waren zich voor 30 januari jl. niet bewust van deze familiale relatie. De heer Morel heeft vanaf 2007 diverse opdrachten voor het ministerie vervuld. Ik kan niet uitsluiten dat andere medewerkers hier in het verleden van op de hoogte waren.

Vraag 59

Was To70 zich bewust van de familiale relatie tussen de deskundige en de directeur/algemeen secretaris van de Commissie voor de m.e.r.? Zo ja, heeft To70 bewust deze relatie aanvaard?

Antwoord 59

Nee, ik verwijs u naar mijn brief van 14 februari 2018.

Vraag 60

Heeft To70 zijn kennis over de familiale relatie tussen de deskundige en de directeur/algemeen secretaris van de Commissie voor de m.e.r. volledig met het ministerie gedeeld?

Antwoord 60

Zoals in het antwoord op vraag 59 aangegeven, waren de directie en de betrokken medewerkers van To70 niet eerder op de hoogte van deze familiale relatie dan het ministerie.

Vraag 61

Heeft de deskundige zich als deelnemer aan de gesprekken van ministerie c.q. To70 en de bewonersdelegatie c.q. dBvision teruggetrokken? Zo ja, per wanneer, en heeft hij zich op dat moment ook teruggetrokken uit andere werkzaamheden die enige betrekking hebben op het MER Lelystad Airport? Kunt u aangeven welke werkzaamheden hij het afgelopen jaar heeft vervuld voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en welke werkzaamheden hij thans vervult?

Antwoord 61

Ja, de heer Morel heeft 1 februari 2018 aangegeven zijn betrokkenheid bij alle luchthaven- en MER projecten te beëindigen. Vanaf dat moment is hij ook geen deelnemer meer aan de gesprekken van het ministerie en To70

met de bewonersdelegatie. De bewonersdelegatie heeft in haar advies ten behoeve van de MER-actualisatie (dat als bijlage 13 bij de Kamerbrief over de aansluitroutes en MER actualisatie van d.d. 21 februari jl. is gevoegd) in bijlage 8 aandacht besteed aan haar ervaringen met de heer Morel. Na bezwaren van de heer Morel in verband met onjuistheden in de tekst, is op 22 februari jl. door de bewonersdelegatie besloten deze bijlage te verwijderen uit hun adviesrapport en is dit tevens aan het ministerie meegedeeld. Op verzoek van de bewonersdelegatie heeft het ministerie deze herziene versie gepubliceerd. Zoals eerder aangegeven was de heer Morel vanaf 2 november 2017 betrokken bij de MER actualisatie Lelystad Airport. Ook was hij onder meer betrokken bij het MER voor Schiphol in 2007–2008 en het MER Schiphol dat op dit moment wordt opgesteld. Hij adviseerde het ministerie daarbij in haar rol van bevoegd gezag. In 2017 is hij daarnaast ingehuurd door To70 voor een opdracht rondom de MER van Groningen Eelde Airport. Momenteel vervult hij geen werkzaamheden meer voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Vraag 62

Hoe is het terugtreden van de deskundige bekendgemaakt aan de bewonersdelegatie?

Antwoord 62

Door het ministerie is het bericht van het beëindigen van de werkzaamheden van de heer Morel bij de MER actualisatie de volgende dag, vrijdagochtend

2 februari 2018, in de vergadering met het bewonerscomité meegedeeld.

Vraag 63

In hoeverre zijn de gesprekken tussen vertegenwoordigers van het ministerie en de bewonersdelegatie vertrouwelijk? Hoe verhoudt enige vertrouwelijkheid zich tot het publiek maken van het besprokene in de gesprekken zoals gebeurd in uw brief die u op woensdag 14 februari naar de Kamer stuurde?

Antwoord 63

Deze gesprekken zijn vertrouwelijk. Aangezien ik hecht aan zoveel mogelijk openheid van zaken aan uw Kamer hierover, heb ik met een algemene opmerking in mijn brief van 14 februari 2018 verwezen naar de sessie van 26 januari 2018.

Vraag 64

Zijn er gespreksverslagen gemaakt van de overleggen tussen het ministerie en de bewonersdelegatie die de deskundig heeft bijgewoond?

Antwoord 64

Nee, daar zijn geen gespreksverslagen van. Wel zijn aan het einde van elke sessie de gemaakte afspraken mondeling samengevat en gewisseld.

Vraag 65

Indien de gesprekken tussen het ministerie en de bewonersdelegatie niet vertrouwelijk zijn, kan de Kamer deze gespreksverslagen ontvangen?

Antwoord 65

Deze gesprekken zijn vertrouwelijk, er zijn geen gespreksverslagen gemaakt door het ministerie.

Vraag 66

Zal de geluidsdruk rondom Lelystad Airport gemeten worden, of slechts berekend?

Antwoord 66

Beiden. Ten behoeve van de actualisatie en de handhaving van het huidige luchthavenbesluit wordt gerekend. Daarnaast zal de luchthaven – conform afspraak aan de Alderstafel – met een voorstel komen tot het oprichten van meetposten rond de luchthaven.

Vraag 67

Waarom hebt u, gezien de reeds grote weerstand tegen 45.000 vliegbewegingen, een rekenexercitie laten ondernemen waarbij berekend werd of er nog meer gevlogen kon worden op Lelystad Airport? Bent u van mening dat dit past bij het voornemen om het vertrouwen te herstellen?

Antwoord 67

De systematiek bij burgerluchthavens is dat er voor elke luchthaven een gebruiksruijnte wordt vergund en in het betreffende Luchthavenbesluit wordt vastgelegd. De gebruiksruijnte voor Lelystad Airport is gebaseerd op een eindsituatie van 45.000 vliegtuigbewegingen groot commercieel verkeer en klein verkeer, zakelijk en MRO verkeer en helikopterverkeer. Op basis hiervan zijn grenswaarden in twee handhavingspunten in het Luchthavenbesluit vastgelegd. Deze grenswaarden mogen niet worden overschreden. Zo weet de omgeving welke maximale hoeveelheid geluid er op jaarbasis geproduceerd mag worden. De Inspectie Leefomgeving en Transport handhaaft op deze grenswaarden. Juist vanwege de werking van deze systematiek zijn, in overleg met de bij de validatie betrokken bewonersdelegatie, in de actualisatie van het MER diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Dit om een beeld te krijgen van de gevoeligheid van verschillende aannames (zoals de inzet van meer stille of luidruchtige vliegtuigen). Dit is een gebruikelijke aanpak en ook vaak door de Commissie voor de m.e.r. aanbevolen. Specifiek voor Lelystad heb ik uw Kamer overigens laten weten dat ik het maximum van 45.000 vliegtuigbewegingen voor groot commercieel verkeer ook in het Luchthavenbesluit zal vastleggen.

Vraag 68

Kunt u deze vragen zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 68

Ja.