

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/2471

Uw kenmerk

2019Z24419

Datum 10 januari 2020
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Van Raan
(PvdD) over het bericht dat de vertegenwoordigers van
SATL en BTV zijn opgestapt uit het overleg van de
klankbordgroep Luchtvaartnota 2020-2050.

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Van Raan (PvdD) over
"het bericht dat de vertegenwoordigers van SATL en BTV zijn opgestapt uit het
overleg van de klankbordgroep Luchtvaartnota 2020-2050".

Vraag 1

Kent u de berichten "Minister blokkeert overleg met omwonenden" en "Deze
verklaring van SATL en BTV mocht niet worden gedeeld"? ^{1 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u ervan op de hoogte dat de vertegenwoordigers van de Samenwerkende
Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) en Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast
(BTV) zijn opgestapt uit het overleg van de klankbordgroep Luchtvaartnota 2020-
2050 van 26 november 2019?

Antwoord 2

Ja

Vraag 3

Kent u de verklaring die zij in dit overleg wilden afgeven als evaluatie op het
proces, maar die zij hier niet naar voren mochten brengen? ³

Antwoord 3

SATL en BTV mochten hun verklaring wel toelichten maar niet integraal voorlezen
tijdens de klankbordgroep van 26 november 2019. In een eerdere klankbordgroep
was namelijk al een soortgelijke verklaring van SATL/BTV voorgelezen en integraal
bij de notulen gevoegd. Tevens is aangeboden om de verklaring ook deze keer

¹ Schipholwatch, 27 november 2019, Ministerie blokkeert overleg met omwonenden
(<https://schipholwatch.nl/2019/11/27/ministerie-blokkeert-overleg-met-omwonenden/>)

² Vliegghinder.nl, 28 november 2019, Deze verklaring van SATL en BTV mocht niet worden gedeeld
(<https://www.vliegghinder.nl/nieuws/artikel/deze-verklaring-van-satl-en-btv-mocht-niet- worden-gedeeld>)

³ Vliegghinder.nl, 28 november 2019, Deze verklaring van SATL en BTV mocht niet worden gedeeld
(<https://www.vliegghinder.nl/nieuws/artikel/deze-verklaring-van-satl-en-btv-mocht-niet- worden- gedeeld>)

integraal toe te voegen aan de notulen, zodat de leden van de klankbordgroep er op deze manier kennis van konden nemen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 4

Kent u de volgende constatering van SATL en BTV: "*We constateren dat het proces, hoe te komen tot een concept Luchtvaartnota een voorgekookt menu was*"? Wat is daarop uw reactie?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/2471

Antwoord 4

De klankbordgroep van de Luchtvaartnota is ingericht om de belangen van alle betrokken partijen helder in beeld te brengen en hun argumentatie mee te kunnen nemen in de uiteindelijke politieke besluitvorming van de totstandkoming van de Luchtvaartnota. De leden van de klankbordgroep hebben een belangrijke bijdrage geleverd door op gezette tijden te reageren en inbreng te leveren in de discussie, waardoor een completer en evenwichtiger beeld is ontstaan van alle belangen die onderdeel zijn van de besluitvorming.

Vraag 5

Wat is uw reactie op de stelling van SATL en BTV dat er op hoofdpunten geen enkele ruimte was voor hun inbreng?

Antwoord 5

Vanaf de start heeft participatie een belangrijk rol gespeeld in het vormgeven van de richting en inhoud van de Luchtvaartnota. Nadat SATL/BTV zich had afgesplitst van LBBL hebben zij op hun verzoek een aparte stoel in de klankbordgroep van de Luchtvaartnota gekregen. Daar hebben zij net als de andere leden hun inbreng kunnen leveren. Zie verder antwoord 3.

Vraag 6

Wat is uw reactie op de stelling van SATL en BTV dat er, ondanks een actieve opstelling, weinig tot niets is gedaan met hun input en feedback onder andere over de ingebrachte expertise met betrekking tot vogelaanvaringen?

Antwoord 6

De inbreng van partijen is zo goed mogelijk meegenomen in de totstandkoming van de Luchtvaartnota.

Vraag 7

Wat is uw reactie op de stelling van SATL en BTV dat diverse vragen niet werden beantwoord, onder andere de vragen over het te optimistisch inschatten van het perspectief op elektrisch vliegen?

Antwoord 7

Dit is juist een voorbeeld waarbij de inbreng van de klankbordgroep direct effect heeft gehad op de verbetering van de kwaliteit van de PlanMER. Deze vraag heeft waarschijnlijk betrekking op de presentatie van de eerste versie van de doorrekening van de PlanMER. Daar bleken door bepaalde aannames over elektrisch vliegen vreemde uitkomsten te zijn. Deze aannames zijn hierop aangepast.

Vraag 8

Kent u de kritiek van SATL en BTV dat de door hun gemaakte punten regelmatig niet zijn opgenomen in de notulen?

Antwoord 8

Van de bijeenkomsten van de klankbordgroep heeft altijd verslaglegging plaatsgevonden. Na de zomer is aangegeven binnen de klankbordgroep dat er behoefte was aan meer detailniveau in de verslaglegging. Dit heeft geleid tot het besluit om het detailniveau in de notulen te verhogen, en om deze eerst als concept aan alle leden van de klankbordgroep voor te leggen. Hierdoor kunnen eventuele gewenste aanpassingen gemaakt worden voordat het verslag definitief wordt. Het is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de leden van de klankbordgroep om hiervoor zorg te dragen.

Vraag 9

Erkent u dat deze notulen daardoor geen volledig beeld geven van de gesprekken die hebben plaatsgevonden in de klankbordgroep? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het uitgangspunt van de notulen is dat deze recht doen aan wat er tijdens de bijeenkomsten wordt ingebracht. Het is belangrijk dat alle leden van de klankbordgroep in de notulen hun inbreng kunnen terugvinden, en kunnen aangeven wanneer zij denken dat dit in onvoldoende mate het geval is. Hiervoor is te allen tijde de ruimte geweest tijdens de klankbordgroep bijeenkomsten, en dit heeft ook diverse malen geleid tot aanpassing van de notulen.

Vraag 10

Erkent u dat door incomplete en ongebalanceerde notulen een deel van de door SATL en BTV aangeleverde waarschuwingen en argumenten u niet bereikt zouden kunnen hebben? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Tijdens de bijeenkomsten van de klankbordgroep heeft altijd verslaglegging plaatsgevonden waardoor de inbreng van alle leden terug te vinden is. Het is belangrijk dat alle leden van de klankbordgroep in de notulen hun inbreng kunnen terugvinden, en dat de verslaglegging zo nodig wordt aangepast om dit te realiseren. De leden van de klankbordgroep kunnen aangeven of dit voor hen in voldoende mate het geval is. Belangrijk is dat aan een dergelijke oproep binnen de klankbordgroep gehoor wordt gegeven, om te kunnen komen tot een gezamenlijk gedragen proces betreft de totstandkoming van de notulen. Ik ben ervan overtuigd dat dit in voldoende mate het geval is. In aanvulling hierop zijn mijn medewerkers, waaronder de plv directeur luchtvaart, bij alle klankbordgroepvergaderingen aanwezig geweest. Ook wat niet op papier is vastgelegd is gehoord. Bovendien hebben alle klankbordgroepleden voortdurend de uitnodiging gehad een eigen, aanvullende inbreng te leveren, zoals het indienen van een position paper, het inbrengen van relevant (eventueel eigen) onderzoek, het agenderen van onderwerpen en het geven van presentaties. Ook hebben diverse leden gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een of meer leden van het nota-team apart te spreken om punten te bespreken, vragen te stellen of standpunten op te helderen.

Vraag 11

Deelt u de mening dat het vanwege de incomplete en ongebalanceerde notulen niet mogelijk is om een gebalanceerde beleidsbeslissing te nemen inzake de luchtvaartnota? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Die mening deel ik niet, omdat ik de inbreng van de klankbordgroep wel uitgebalanceerd acht, mede door de veelzijdigheid van de inbreng zowel tijdens de overleggen als daarbuiten. En bovendien baseert het kabinet de ontwikkeling van beleidsnota's op heel veel meer dan stakeholder-overleggen, zoals wetenschappelijk onderzoek, plan-MER-proces, internationaal overleg, bestuurlijke overleggen etc.

Vraag 12

Erkent u dat in deze klankbordgroep de vertegenwoordiging van de luchtvaartsector, het ministerie en bewonersgroepen, numeriek in het nadeel is uitgevallen van bewonersgroepen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

De klankbordgroep is samengesteld met het doel om alle verschillende belangen een stem te geven, zodat bij de voorbereiding van beleid alle argumenten meegewogen kunnen worden. Er vindt geen besluitvorming plaats, de leden worden nergens aan gecommiteerd en er wordt niet gestemd. Bewoners zijn op vier manieren vertegenwoordigd: via een vertegenwoordiger van de omwonenden Schiphol; via een vertegenwoordiger van de bewonersvertegenwoordigers van de regionale vliegvelden; via een vertegenwoordiger van het LBBL en via een vertegenwoordiger van SATL/BTV. Bovendien heeft de voorzitter niet de numerieke verhouding leidend gemaakt voor de spreektijd tijdens de overleggen, waar juist de bewonersgroepen volop gebruik van hebben gemaakt door wanneer zij dat nodig achtten het woord te vragen, dat ook kregen en relatief juist veel spreektijd hebben gekregen.

Vraag 13

Erkent u dat deze ongelijkheid zich ook manifesteert in het feit dat de bewoners veel van hun eigen tijd en geld steken in hun deelname aan dergelijke overleggen, terwijl het in geval van de vertegenwoordigers van de sector en het ministerie om betaalde banen gaat? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Deelname van de leden wordt gewaardeerd door het ministerie. Het staat de leden vrij om af te wege of zij dit een goede besteding van hun tijd vinden.

Vraag 14

Kent u de volgende stelling van SATL en BTV: "Door het ontbreken van een MKBA kan er geen zorgvuldige transparante belangenafweging gemaakt worden; ondanks meermaals aandringen bleef de deur hiervoor gesloten; Dit is een ernstig gemis"? Wat is daarop uw reactie?

Antwoord 14

Op verzoek van uw Kamer (motie-Kröger, Kamerstuk 31936 nr. 543) laat ik een PlanMER opstellen ter onderbouwing van het luchtvaartbeleid. Naast de milieu-effecten laat ik daarbij ook de economische effecten in beeld brengen. Het voordeel van een PlanMER ten opzichte van een MKBA is dat de milieu- en economische effecten gelijkwaardig (kwalitatief en kwantitatief) met elkaar vergeleken kunnen worden. Dat biedt voordelen bij een strategische beleidsafweging. Bij een MKBA ontbreken vaak voldoende gegevens om bijvoorbeeld de geluidshinder in geld uit te drukken. Daardoor blijft die post in

veel gevallen beperkt tot een ‘-PM’. Overigens laat ik onderzoeken hoe ik de kwaliteit van toekomstige MKBA’s kan verbeteren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 15

Kent u de volgende oproep van SATL en BTV: “Rekening houdend met de overlast, gezondheidsschade en de maatschappelijke kosten en baten dient ook met een krimpscenario rekening gehouden te worden”? Wat is daarop uw reactie?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/2471

Antwoord 15

In de PlanMER ter onderbouwing van de Luchtvaartnota worden ook de effecten van een krimpscenario in beeld gebracht.

Vraag 16

Wat zegt het u dat SATL en BTV nadrukkelijk afstand hebben genomen van de concept- Luchtvaartnota 2020-2050 en het nog te formuleren voorkeurscenario?

Antwoord 16

Het is gebruikelijk een oordeel te geven over een eindproduct en niet over concepten.

Vraag 17

Onderschrijft u dat in het proces van de Luchtvaartnota 2020-2050 onvoldoende rekening is gehouden met de wensen van deze en andere bewonersgroepen, actiegroepen en belangenverenigingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 17

Zie het antwoord op vraag 10.

Vraag 18

Erkent u dat een dergelijke gang van zaken, waarbij in dit geval SATL en BTV met het gevoel blijven zitten dat ze niet gehoord worden, zeer schadelijk is voor het vertrouwen van burgers in de overheid? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 18

SATL/BTV heeft alle gelegenheid gehad om haar belang in te brengen, en heeft hier ook gebruik van gemaakt. Ik heb hier waardering voor.

Vraag 19

Erkent u dat het op basis van dit incomplete en ongebalanceerde proces, waar SATL en BTV nadrukkelijk ontevreden over zijn en afstand van nemen, niet correct zou zijn om een vinkje te zetten achter het hoofdstuk “burgerparticipatie”? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Ik zet geen vinkjes. Met deze vraag doet u geen recht aan de voorbereiding van de Luchtvaartnota, waarbij ik expliciet het belang van de inbreng van belanghebbenden een grote rol heb gegeven.

Vraag 20

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 20

Ja.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2020/2471