

Aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

14 november 2022

Betreft: samenstelling en functioneren Commissie Regionaal Overleg (CRO) RTHA en
participatietraject RTHA

Geachte minister Harbers,

Ik schrijf u deze brief in hoedanigheid van juridisch adviseur van de Vereniging Bewonersgroep tegen Vliegtuigoverlast te Rotterdam (BTV). De BTV vertegenwoordigt inmiddels ruim 1.500 huishoudens en is hiermee de grootste bewonersorganisatie in Nederland tegen overlast door de luchtvaart.

De aanleiding voor deze brief is de constatering dat de omwonenden van het vliegveld RTHA van meet af aan buiten spel hebben gestaan bij het participatietraject van RTHA als voorbereiding op de aanvraag van een nieuw Luchthavenbesluit (Participatietraject) mede als gevolg van gebreken in de samenstelling en het functioneren van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) RTHA.

Ik heb dit onder de aandacht gebracht bij de voorzitter en de secretaris van de CRO RTHA en gevraagd welke stappen de CRO RTHA onderneemt om er alsnog voor te zorgen dat de belangen van omwonenden van RTHA gelijkwaardig worden meegenomen in de besluitvorming omtrent het aan te vragen Luchthavenbesluit. Zowel de betrokken gemeenten als de Provincie Zuid-Holland hebben – zoals u weet – hierop aangedrongen. Daarop was de reactie dat de CRO RTHA zich hiertoe niet bevoegd acht en deze problematiek bij u neerlegt. Met deze brief wil ik u over deze kwestie informeren.

In deze brief bespreek ik eerst de gebreken in de samenstelling en het functioneren van de CRO RTHA. Daarna sta ik stil bij het falen van het Participatietraject, in het bijzonder bij de ongelijke behandeling van de bewonersvertegenwoordigers door de procesbegeleiders van het Participatietraject, Wesselink Van Zijst en VIRIDIS business advisory.

I. Gebreken in de samenstelling en het functioneren van de CRO RTHA

Onder verwijzing naar de 'Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis' (Regeling) wijs ik u op twee gebreken die tot gevolg hebben dat de omwonenden van het vliegveld RTHA van meet af aan buiten spel hebben gestaan bij het Participatietraject.

1. De CRO RTHA heeft de belangen van omwonenden geschaad doordat zij niet heeft deelgenomen aan het Participatietraject

In artikel 7 van de Regeling staat het volgende: *De commissie heeft naast de in artikel 8.59, eerste lid, van de wet bedoelde taak, tevens tot taak: [...] erop toe te zien dat aan de belangen van de organen en organisaties die in de commissie zijn vertegenwoordigd, zo veel mogelijk recht wordt gedaan, met inachtneming van de bij of krachtens de wet gestelde voorschriften.*

De toelichting bij dit artikel¹ luidt aldus: ***In het licht van de wettelijke taakomschrijving wordt de commissie in het bijzonder opgedragen om erop toe te zien dat de belangen van alle betrokkenen daadwerkelijk – en zo goed mogelijk – worden behartigd.***

De CRO heeft derhalve de wettelijke taak erop toe te zien dat de belangen van omwonenden van het vliegveld worden gewaarborgd. Dit betekent dat de CRO RTHA als zodanig had moeten deelnemen aan het Participatietraject en dat de voorzitter van de CRO RTHA erop had moeten toezien dat de belangen van omwonenden van RTHA daadwerkelijk – en zo goed mogelijk – worden behartigd. Dit is in casu niet gebeurd. De CRO RTHA (in de persoon van de voorzitter) heeft niet deelgenomen aan het Participatietraject. De procesbegeleiders van het Participatietraject hebben de bewoners die zitting hebben of hadden in de CRO RTHA op persoonlijke titel uitgenodigd voor deelname aan het Participatietraject. Hiermee kregen de procesbegeleiders van het Participatietraject het instrument in handen om deze bewoners te verbieden tijdens het traject hun achterban te consulteren. De procesbegeleiders hebben dit instrument ingezet en hebben zodoende doelbewust de omwonenden op achterstand gezet.

Dit is een ernstige aangelegenheid. De belangrijkste implicaties zijn de volgende:

- (i) De bewoners die deelnamen aan het Participatietraject zijn aan hun lot overgelaten. Tegenover de grote overmacht van RTHA en haar stakeholders (15 partijen) konden de 3 bewoners uit de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam uiteraard niets uitrichten. Er was van meet af aan geen sprake van een 'level playing field'.
- (ii) De omwonenden van RTHA zijn niet geconsulteerd tijdens de totstandkoming van het Voorlopig Participatie Pakket (VPP) en de totstandkoming van het eindproduct. De omwonenden hebben het eindproduct op de datum van dit schrijven nog steeds niet gezien. De BTV heeft op 12 oktober jl. aan de voorzitter van de CRO RTHA gevraagd om het eindproduct aan omwonenden beschikbaar te stellen. Dit is geweigerd met het argument dat de CRO RTHA geen deelnemer is aan het Participatietraject.
- (iii) De andere deelnemers aan het Participatietraject traden wèl als vertegenwoordiger op van hun organisatie en konden tijdens het proces hun achterban raadplegen. Er was derhalve sprake van een ongelijkwaardige behandeling van deelnemers.

Bovenstaande heeft ertoe geleid dat de bewonersvertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam zich om ethische redenen genoodzaakt voelden om uit het Participatietraject te stappen. De bestuursvoorzitter van de BTV werd uitgesloten van deelname aan het

¹ Stcrt. 2012, nr. 17024.

Participatietraject, omdat hij gedwongen werd een geheimhoudingsverklaring te tekenen, een voorwaarde die alleen aan de BTV werd gesteld. Zie onder II. hierna.

2. De omwonenden uit Lansingerland en Schiedam zijn niet vertegenwoordigd in de CRO RTHA waardoor aan hun belangen geen recht wordt gedaan

Voor de benoeming van vertegenwoordigers van omwonenden verwijs ik naar artikel 6 van de Regeling en de toelichting bij deze bepaling: *In de wet (artikel 8.59) is bepaald dat de voorzitter wordt benoemd, geschorst en ontslagen door de minister en **dat de voorzitter de leden van de commissie benoemt, schorst en ontslaat op voordracht van het orgaan of de organisatie die het lid vertegenwoordigt.***

Hieruit volgt dat aan de CRO alleen bewoners mogen deelnemen die een bewonersorganisatie vertegenwoordigen en door deze organisatie worden voorgedragen. De CRO RTHA houdt zich niet aan dit wettelijke voorschrift: bewoners kunnen solliciteren bij hun gemeente en worden, na selectie, door de gemeente voorgedragen. In casu zijn er bewoners van Lansingerland en Schiedam lid van de CRO RTHA, zonder dat zij een bewonersorganisatie vertegenwoordigen. Dit is niet alleen een formeel gebrek. Omwonenden betwijfelen of de bewoners uit Lansingerland en Schiedam die zitting hadden of hebben in de CRO RTHA voldoende deskundig zijn om de belangen van omwonenden **goed** te kunnen behartigen en of de heren die onlangs door de gemeente Lansingerland zijn benoemd **daadwerkelijk** de belangen van de omwonenden behartigen, en niet hun particuliere interesses laten prevaleren².

Voor de gemeente Rotterdam geldt dat het College van B&W de BTV en de bewonersorganisaties in Hillegersberg en Schiebroek heeft geconsulteerd over de voorgenomen benoeming van de heer Schendstok en de heer Breedveld als lid van de CRO RTHA. Deze bewonersorganisaties hebben met de benoeming van beide heren ingestemd.

II. Falen van het Participatietraject

De heer Schendstok heeft de Commissie I&W van de Tweede Kamer op 10 mei jl. in kennis gesteld van de procesmatige en inhoudelijke gebreken van het Participatietraject (Biilage 1). Op 10 november jl. hebben de heren Schendstok en Breedveld hierover een gesprek gevoerd met beleidsmedewerkers van Luchtvaart I&W. Ik ga ervan uit dat u hierover bent of wordt geïnformeerd.

Namens de BTV wil ik hier nog een aantal klachten aan toevoegen. Deze klachten hebben betrekking op de ongelijke behandeling van de bewonersvertegenwoordigers door Wesselink Van Zijst en VIRIDIS business advisory.

De bestuursvoorzitter van de BTV heeft op 19 januari 2021 aan de procesbegeleiders kenbaar gemaakt dat de BTV essentiële informatie tijdens het proces moet kunnen delen met haar leden. Dit vloeit voort uit de eisen van behoorlijk bestuur. De BTV ging ervan uit dat de procesbegeleiders hiermee instemden, omdat een specifieke reactie uitbleef. Zeven maanden later kwamen de procesbegeleiders met de eis dat de BTV zich schriftelijk akkoord moest

² De heer
de heer

als Data- & Digital Solutions Manager voor Schiphol van 2016 - 2021 en diens plaatsvervanger,
is (ex-)vliegenier.

verklaren met 'de spelregels' (Bijlage 2). Deze eis werd niet aan de andere deelnemers van het Participatietraject opgelegd. De bestuursvoorzitter heeft dit geweigerd, omdat een verbod om tijdens het traject de leden te informeren en consulteren in strijd is met zijn taak als bestuurder van de BTV. Daarop hebben de procesbegeleiders de BTV van verdere deelname uitgesloten.

De gemeente Rotterdam is, zoals u weet, op 4 juni jl. uit het Participatietraject gestapt. Na de zomer heeft wethouder Karremans weer plaatsgenomen aan de onderhandelingstafel. Het College van B&W heeft de wethouder het mandaat gegeven om als toehoorder aanwezig te zijn teneinde de verkregen informatie te kunnen gebruiken voor het opstellen van de zienswijze. Hiermee hebben de procesbegeleiders een nieuwe positie gecreëerd, nl. die van toehoorder. De BTV heeft de procesbegeleiders in september verzocht om op gelijke voet als de gemeente Rotterdam als toehoorder aan tafel plaats te nemen. Dit is door de procesbegeleiders geweigerd. De procesbegeleiders zijn alleen bereid toetreding van de BTV als toehoorder in overweging te nemen indien de BTV zich schriftelijk akkoord verklaard met 'de spelregels', waaronder een verbod om de leden te informeren en consulteren, en de andere participanten met toetreding van de BTV als toehoorder instemmen. Hiermee is wederom sprake van ongelijke behandeling en worden de bewonersvertegenwoordigers en hun leden doelbewust op achterstand gezet.

De BTV heeft in een van de eerste kennismakingsgesprekken Wesselink Van Zijst en VIRIDIS business advisory gewaarschuwd dat de toepassing van een Mutual Gains Approach in de context van een nieuw Luchtvaartbesluit tot mislukken is gedoemd. Er zijn namelijk geen wederzijdse voordelen te behalen omdat de omwonenden één belang hebben, te weten een vermindering van de ernstige overlast die zij dagelijks ondervinden door het vliegverkeer van RTHA, terwijl RTHA en haar stakeholders maar één doel nastreven, en dat is groei, en beide belangen NIET met elkaar te verenigen zijn³.

Tijdens een technische sessie bij de Provincie Zuid-Holland in oktober van vorig jaar gaf de heer Van Zijst (mede-eigenaar van Wesselink Van Zijst) toe dat in alle participatieprocessen waarin bewoners of bewonersorganisaties deelnemen, sprake is van juridische ongelijkheid, omdat deze altijd minder geld, minder tijd en minder gelegenheid hebben om zich op dezelfde manier te verdiepen als de andere deelnemers die een professionele organisatie achter zich hebben staan.

Behalve deze juridische ongelijkheid, die er kennelijk altijd is, hebben Wesselink Van Zijst en VIRIDIS business advisory – zoals hiervoor is toegelicht – de bewonersvertegenwoordigers ongelijk behandeld en hiermee de omwonenden doelbewust op achterstand gezet.

De motie van de Provincie Zuid-Holland van 19 augustus jl. is glashelder: het Participatietraject is mislukt en mag geen rol spelen in de besluitvorming omtrent RTHA. Een gedegen participatietraject waarin omwonenden gelijkwaardig worden betrokken is noodzakelijk voorafgaande aan de besluitvorming omtrent de aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit. Hoe gaat u dit bewerkstelligen?

³ RTHA, Schiphol en hun stakeholders weten dit donders goed, maar zijn niettemin bezig met een intensieve lobby om de politiek en het publiek te doen geloven dat innovatie het antwoord is om de negatieve gevolgen van de luchtvaart voor de gezondheid, de leefbaarheid, de natuur en het milieu te mitigeren.

Wij zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

Mr. drs. A.N. Krol

Bijlagen

1. Brief van de heer J.R.H. Schendstok aan de Commissie I&W Tweede Kamer d.d. 10 mei 2022 ten behoeve van de Commissie vergadering op 19 mei jl.
2. Email van de procesbegeleiders aan de heer A. Blokhuisen d.d. 6 september 2021.

*Brief aan de I&W II^e Kamer.
19 mei 2022*

BETREFT: 'VPP TUSSENRESULTAAT' LHB RTHA

VAN: J.R.H. Schendstok, 10-05-2022

INLEIDENDE TOELICHTING

Met deze notitie reageer ik op het proces en het resultaat van het Onderhandelingstraject naar een 'voorkeursscenario' ten behoeve van de aan het bevoegde gezag, de Minister van I&W, door RTHA nog in te dienen aanvraag voor een Luchthavenbesluit.

Op 12 April 2022 is het 'Tussenresultaat' van dit proces, onder de naam "Voorlopig Pakket Participatietraject RTHA" (VPP) op de website www.luchthavenbesluit.nl voor het publiek openbaar gemaakt. Daaraan voorafgaande (!) was het VPP Tussenresultaat aangeboden aan onder meer de Gemeenteraden van Rotterdam, Schiedam en Lansingerland en aan de Minister van I&W die het nog voor 12 april aan de Tweede Kamer heeft doorgestuurd met een begeleidende aanbiedingsbrief.

Er is veel, heel veel tegen de gevoerd procedure en de inhoud van dit rapport in te brengen:

- Er is geen sprake van een participatietraject in de betekenis van 'Burgerparticipatie'. Dit 'Traject' is niet meer dan een overlegplatform waar in de samenstelling van partijen een disbalans is in kennis, deelname en machtsverhoudingen tussen de participanten en waar de bewoners in een achtergestelde positie verkeren.
- De procesbegeleiders verdienen niet het predicaat "objectief".
- Bepaalde resultaten zijn bij voorbaat vastgelegd of uitgaande van onbewezen vooronderstellingen uitgewerkt tot een vooringenomen resultaat.
- Het proces is gestuurd naar het verwezenlijken van de wensen van de luchtvaartsector ten koste van de belangen van de omwonenden van de Luchthaven.
- Uitvoering van het "VPP Tussenresultaat" zal leiden tot een forse toename van het Commerciële (vakantie)luchtverkeer van RTHA en tot veel meer geluid- en ander overlast voor de omwonenden van de Luchthaven.
- Opbrengsten van de luchtvaartsector, de 'airside' activiteiten, komen niet toe aan de regio: Geen één van de vliegtuigmaatschappijen die RTHA aandoen heeft een vestiging in de regio waar de opbrengsten worden geboekt, met uitzondering van de Duitse maatschappij TUI die een bijkantoor heeft in Rijswijk Zuid-Holland.
- De ligging en het gebruik van de luchthaven RTHA bezorgt onvermijdbare overlast. RTHA vormt daardoor een belemmering voor woningbouw in gebieden van de omliggende Gemeenten nabij de luchthaven. Hier is de principiële keuze aan de orde: 'Maximeren van het aantal vakantievluchten of woningen bouwen'.

Het "VPP Tussenresultaat" heeft geen wettelijke grondslag: De deelnemers aan het 'Traject' zijn rechtstreeks door de procesorganisatie uitgenodigd en participeren op persoonlijke titel en op eigen verantwoordelijkheid; ze zijn niet benoemd. Noch het 'Traject', noch het Tussenresultaat heeft bestuursrechtelijke of staatsrechtelijke status en op het Tussenresultaat is geen overeenstemming bereikt tussen de deelnemers aan het 'Traject': het is ook geen overeenkomst naar Burgerlijk Recht.

Wat is dan de waarde van dit 'VPP-Tussenresultaat'?

Wat doet een rapportage met deze (dis)kwalificaties bij een Commissie, de Gemeenteraad of bij de Tweede Kamer? Waar gaat u over debatteren?

De inhoud en het resultaat van het gelopen proces staat niet vast en de deelnemende bewoners hebben hun instemming aan dit Tussenresultaat onthouden.

Ik geef u in overweging te beoordelen of dit traject gezien al zijn gebreken, onvolkomenheden en vooringenomenheid nog moet worden voortgezet op kosten van de gemeenschap.

NADERE TOELICHTING

"PARTICIPATIETRAJECT" ??

= De gang naar het resultaat, het proces/ 'het Traject' is geen participatietraject.

Dit VPP-voorlopig pakket heeft de pretentie het resultaat te zijn van een participatietraject in de betekenis van Burgerparticipatie.

Het doel van Burgerparticipatie is dat burgers, in dit geval de aan het 'Traject' deelnemende bewoners/ omwonenden van de Luchthaven, als achtergestelde partij met inspraak invloed kunnen uitoefenen op het resultaat.

Dat is hier niet het geval.

Er zijn voorwaarden verbonden aan deelname en aan de deelnemers aan dit 'Traject', onder meer de zogenaamde 'spelregels': Er is sprake van een besloten overleg waar geheimhouding is vereist over de inbreng/ opties van de deelnemende partijen en de onderhandelingen daarover: Raadpleging met de achterban- de bewoners/ omwonenden van de luchthaven in de Gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland - werd volgens de 'spelregels' niet toegestaan: De omwonenden mochten niet betrokken worden bij de onderhandelingen en mochten tijdens de onderhandelingen niet door de aan 'het Traject' deelnemende bewoners geïnformeerd worden over het verloop en de vermoedelijke uitkomst daarvan of over de inbreng en standpunten van de andere partijen.

Dan moet worden vastgesteld dat de bewoners van deze gemeenten niet zijn betrokken bij dit proces en geen invloed hebben kunnen uitoefenen op de onderhandelingen en het (Tussen)resultaat. Het komt dan neer op het inzicht en de inzet van de persoon die aan dit traject deelneemt en aan de mogelijkheden die de voorwaarden en begeleiding van het proces hem bieden om met inspraak invloed uit te kunnen oefenen op het resultaat. Die waren er niet of nauwelijks.

Dat is dan ook één van de redenen dat de 'bewonersvertegenwoordigers' van Rotterdam – uit protest en demonstratief - 'uit dit proces zijn gestapt'. Zie Bijlage 1: 'Verantwoording en Toelichting'

De overgebleven deelnemende bewoners-'vertegenwoordigers' van de gemeenten Schiedam en Lansingerland hebben geen volmacht gekregen om namens de bewoners van Rotterdam te spreken of te onderhandelen; die is hen nadrukkelijk onthouden. Ook de ambtelijke deelnemer van de Gemeente Rotterdam spreekt niet namens de bewoners van Rotterdam: Zijn deelname is gelegitimeerd vanuit de Gemeente als privaatrechtelijke deelnemer aan het 'Traject'. Dan kan ook niet bevestigd worden dat deze ambtelijke deelnemer de belangen van de Rotterdamse bewoners heeft behartigd.

= De machtsverhoudingen in het 'Traject'

De deelneming van partijen aan het 'Traject' bestond uit: 2 bewoners, 2 vertegenwoordigers natuurbescherming, 15 deelnemers die het voortbestaan met groei van de luchthaven voorstaan waarvan 11 direct werkzaam bij/verbonden aan het luchtvaartbedrijf, 4 adviseurs/ kennisdragers waaronder van het Ministerie I&W, en 11 deelnemende ambtenaren van omliggende gemeenten.

Kan er dan nog worden gesproken van 'gelijkwaardigheid van partijen'? : Dat is immers een van de beginseluitgangspunten van het "Mutual Gains Approach" (MGA). En dan als in het 'VVP-Tussenresultaat' wordt gesproken over 'meerdere participanten' die over een bepaalde inbreng van de bewoner-participanten hebben tegengestemd? Is dat dan een 'meerderheid'? En heeft in een participatietraject de 'meerderheid' het laatste woord, en wel zo dat de inbreng van de 'minderheid' onbespreekbaar wordt en hun invloed beknot?

Kan in een Burgerparticipatietraject in de ware zin van het woord de stem en de mening en daarmee het uitgesproken belang van de achtergestelde partij daarmee zomaar worden geëlimineerd?

Wat is dan zijn invloed op het te bereiken resultaat van dit 'Traject'?

De vraag rijst of de beginselen van Burgerparticipatie onder deze omstandigheden zijn gerespecteerd.

= Het begrip Burgerparticipatie

Het begrip en de maatschappelijke betekenis van 'Burgerparticipatie' is inmiddels wereldwijd erkend en ingeburgerd en in diverse wetgeving ontleend aan de uitgangspunten van "Citizen Participation" dat is ontworpen en uitgewerkt door Sherry Arnstein in haar artikel : "A Ladder of Citizen Participation" [Zie hiervoor Bijlage 2a](#)

Dit "MGA- Traject" wordt uitgaande van de beginselen van Citizen Participation/ Burgerparticipatie ge(dis)kwalificeerd als "non participation" en "Tokenism" = Symboliek *) en staat helemaal onderaan deze 'Ladder of Citizen Participation'. ([Zie de ladder in Bijlage 2b.](#))

*) Tokenism: " something that a person or organization does that seems to support or help a group of people who are treated unfairly in society, such as giving a member of that group a seemingly important or public position, but which is not meant to make changes that would help that group of people in a lasting way".

Niet alleen daarom moet de status van dit 'Traject' en de voorgewende betekenis van dit Tussenresultaat worden afgewezen als een product dat gevolgen kan hebben voor de rechten van bewoners die niet eens de gelegenheid hebben gekregen daarin het woord te doen laat staan hun oordeel daarover uit te spreken; En nog minder dat hun mening enig invloed heeft gehad op het resultaat.

De conclusie is dan : Hier is geen sprake van 'Burgerparticipatie'.

Het VVP Tussenresultaat heeft daarom geen enkele publiekelijke waarde .

Het heeft ook geen juridische waarde: er is sprake van een tussenresultaat waarvan nadrukkelijk is gesteld dat hierover (nog) geen overeenstemming bestaat.

Er kan dan niet worden gesproken over Draagvlak voor dit Tussenresultaat: Er is zeker geen draagvlak voor de suggestie in de stelling blz. 4 : "Het VPP geeft een basis geeft voor een voorkeursscenario voor de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA".

Deze "Basis" bevat volgens de bewoners/ omwonenden teveel "absolute breekpunten ".

= Hoe is het mogelijk dat dit 'Traject' en dit Tussenresultaat aan het landelijke en lokale bestuur wordt aangeboden als een door hen te bespreken en te beoordelen rapport?

Dit Tussenresultaat heeft geen wettelijke status: het berust niet op een bestuursrechtelijke of staatsrechtelijke grondslag of regeling. Er is niet eens een finale overeenstemming door de participanten bereikt en er is dus niet eens sprake van een overeenkomst naar Burgerlijk Recht.

De gepretendeerde status van dit Traject is niet alleen opgeblazen en overtrokken, maar onjuist en onterecht.

Vanuit een bestuursrechtelijk en juridisch gezichtspunt kan dit 'Traject' geen afdwingbaar resultaat afleveren en heeft het resultaat daarvan geen betekenis.

Waarom ligt dit product dan bij u op tafel?

Mogelijk omdat het Ministerie van I&W, de Provincie Zuid- Holland en de Gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland medefinancier zijn van dit 'Traject', dat wordt bekostigd uit gemeenschapsgeld.

Dan zou u daarover met elkaar in discussie moeten gaan.

= De Begeleiding van het MGA- traject door Wesselink van Zijst Strategisch Omgevingsmanagement en Viridis Business Advisory is niet objectief te achten

RTHA is initiatiefnemer en medefinancier van dit 'Traject' en RTHA heeft de organisaties uitgezocht die het proces moeten begeleiden naar een 'door alle partijen gedragen resultaat'.

RTHA doet als deelnemende partij binnen het 'Traject' actief mee aan de besluitvorming voor het te realiseren eindproduct: een advies aan RTHA dat de naam draagt "Voorkeursscenario" dat mede is opgesteld door RTHA.....

De procesbegeleider van Viridis Business Advisory heeft een aantal jaren als zzp-er gewerkt voor TUI en vervolgens daarna voor RTHA. Vanuit die functie heeft hij als woordvoerder van de luchthaven RTHA als lid deelgenomen aan de besprekingen van de Commissie Regionaal Overleg RTHA (CRO-RTHA).

Er is in de begeleiding en bij de controle op de naleving van de spelregels en afspraken veel 'tolerantie' getoond aan de luchtvaartsector:

De drie maanden na sluitingstermijn ingeleverde stukken met opties en resultaatvoorstellen van de luchtvaartsector werden desondanks en ondanks protest van onder meer de bewoners-'vertegenwoordigers' meegenomen bij de besprekingen. Volgens de voorwaarden van het 'Mutual Gains Approach'- methode zouden zij daarvoor moeten worden uitgesloten van verdere deelname aan het proces. (Ref: Laurence Susskind, grondlegger van MGA, en Frans Evers, Nederlands expert.)

De (door de bewoners-deelnemers) bestreden opties van de luchtvaartsector werden alsnog aanvaard door de procesbegeleiding en werden voorgedragen als uitgangspunt voor het resultaat, ook al stonden deze opties en suggesties niet vast als "feit" en aantoonbaar gebaseerd waren op vooronderstellingen en veronderstellingen ofwel als wenselijkheden:

- Het 'verdienmodel' van de vliegsector waar van 07:00 – 23:00 uur en nog daarna moet worden gevlogen om te kunnen renderen dient zondermeer als uitgangspunt voor de verdere bewerking van het uiteindelijke resultaat. Daaraan wordt niet getornd, ook al leidt dat tot geluidhinder en ander overlast met name aan de 'randen van de dag.'

- Tariefverhoging van vliegtickets als compensatie voor de versmalling van de openingstijden (optie van de bewoners) werd afgewezen.
 - De onbewezen vooronderstelling dat 'stillere motoren' in de nieuwe generatie vliegtuigen leiden tot minder geluidsoverlast is als onbeproefd en onbewezen standpunt en als uitgangspunt voor de toekenning van een toename van het aantal vliegbewegingen in het VVP opgenomen.
 - Het tegenbewijs dat stillere vliegtuigen binnen de bestaande L -den systematiek leiden tot een exponentiële toename van het aantal vliegbewegingen zonder waarneembare afname van het geluidsniveau en daarmee tot veel meer geluidsoverlast is ten onrechte niet in het Tussenresultaat opgenomen.
 - In het Aanwijzingsbesluit 2001 is de geluidsruimte voor de luchthaven extra opgehoogd en deze ruimte werd bij Besluit (!) bestemd voor (de verdere ontwikkeling van) Zestienhoven/ RTHA als "zakenluchthaven ' met een beperkte ruimte voor vracht- en vakantieluchtverkeer' (sic!) . Dit uitgangspunt en doelstelling is herhaald in het Aanwijzingsbesluit 2010 en met de 1 op 1 overdracht van het Aanwijzingsbesluit 2010 in de Omzettingsregeling 2013 niet gewijzigd, niet aangepast en de geluidsruimte is niet formeel herbestemd voor de "Grote luchtvaart" dat heden ten dage nagenoeg volledig het vakantievliegverkeer verzorgt. Het "Commercieel vakantieluchtverkeer" heeft derhalve slechts een geringe claim op de totale gebruiksruimte en die beperking kan niet zonder wijziging van de geldende besluiten worden verruimd ten behoeve van het Vakantie-vliegverkeer.
- Anno 2019 is 80 % van het aantal vluchten van RTHA vakantievliegverkeer en slechts 5% is aan te merken als "Zakelijk vliegverkeer".
- Onjuist en onaanvaardbaar is daarom het gestelde in het VPP Tussenrapport dat "*het maatschappelijk verkeer in de huidige omzettingsregeling een significant deel van de commerciële ruimte heeft opgebruikt*". Ook is onjuist in het VPP tussenresultaat dat "*de Commerciële luchtvaartsector de facto haar vergunde rechten uit het verleden heeft verloren.*" Het is juist andersom: Het Commerciële vakantievliegverkeer heeft in de loop der tijd het grootste deel van de per Besluit (!) aan het 'zakelijk vliegverkeer' toegewezen gebruiksruimte zich toegeëigend, en pretendeert ten onrechte dat deze ruimte aan hen is vergund.

In het VPP Tussenresultaat wordt overigens gesproken van "Maatschappelijk Spoedverkeer" en van het "Niet- Maatschappelijk Spoedverkeer", met de duidelijke bedoeling om de omvang van het Commerciële vakantievliegverkeer te maskeren dat in de loop van de jaren na 2010 het grootste deel van de gebruiksruimte bestemd voor het zakelijke vliegverkeer sluipenderwijs – ten onrechte en in strijd met het Besluit – zich 'de facto' heeft toegeëigend.

De consequenties van deze onjuiste voorstelling van de rechten van het Commerciële vakantievliegverkeer zoals voorgesteld in het VPP Tussenresultaat zijn dan onterecht, onaanvaardbaar en mogelijk zelfs onrechtmatig: Onbewezen vooronderstellingen en aannames, verzwegen effecten en onterechte claims zouden dan moeten dienen als uitgangspunt voor de verdeling van de "verdiende groei" op grond van de

capaciteitsdeclaratie van het gebruiksjaar 2019 als referentie. [Zie hiervoor Bijlage 3](#), de toelichting en citaten uit de Aanwijzingsbesluiten van 2001 en 2010, na de Tabel.

= Is dan sprake van instemming van de deelnemende bewoners voor dit VPP Tussenresultaat?

Als men het VPP Tussenresultaat, waar zulke nadelige effecten voor de omwonende uit voortvloeien met enige kennis van zaken leest, dan kan men niet voorstellen dat omwonenden van de luchthaven ooit daarmee hebben kunnen instemmen:

En als in het rapport of in de begeleidende aanbiedingsbrief wordt gesuggereerd dat de deelnemende bewoners met dit Tussenresultaat hebben ingestemd (Quod non!) dan is argwaan op zijn plaats en moet men niet zich niet blindstaren op de inhoudelijke resultaten, maar zich afvragen uitgaande van welke systematiek dit resultaat is bereikt en op welke wijze het proces is aangestuurd.

Ik verwijs nogmaals naar de [tweede Bijlage](#) bij deze notitie: het artikel van Sherry R. Arnstein: "The Ladder of Citizen Participation".

Bekijk de onderkant van de ladder in [Bijlage 2b](#).

= Het VPP-Tussenresultaat is gestuurd in het voordeel van de vliegtuigsector;

Bepaalde resultaten, voorwaarden en standpunten zijn reeds bij voorbaat vastgelegd nog voordat over de opties werd onderhandeld. Verder werden resultaten en voorwaarden "door meerdere participanten" bepaald en tegenvoorstellen van met name de 'bewonersvertegenwoordigers' (de minderheid) werden verworpen en niet verder behandeld.

De projectbegeleiding heeft in deze gevallen de beginselen van Burgerparticipatie niet adequaat bewaakt waardoor het resultaat - het VPP Tussenresultaat - niet kan worden aangemerkt als tot stand gekomen middels Burgerparticipatie.

Het Tussenresultaat is ook op inhoudelijke gronden onacceptabel.

Wij kunnen ons dan ook niet verenigen met de 'Constateringen van de Procesbegeleiding' op blz. 4 in de begeleidende notitie bij het VPP Tussenresultaat.

En dan: waaruit blijkt in dit VPP-Tussenresultaat de erkenning van democratische waarden en de keuzen en besluiten van het bevoegd gezag als uitvloeisel van het democratisch proces?

- De besluitvorming over de vijf regionale doelen in de brief van de Bestuurlijke Regionale Regiegroep (BRR) van 18 april 2017 naar aanleiding van het Rapport van de 'verkenner' Joost Schrijnen waarin (onder meer) scheiding van de geluidsruimte in een deel voor het 'Maatschappelijk spoedeisend verkeer en een deel voor het Commerciële vakantievliegverkeer werd afgewezen.
- De verschillende aangenomen (!) moties van Gemeenteraadsleden van Schiedam, Lansingerland en Rotterdam waar groei van de Luchthaven zou moeten worden tegengehouden en niet zou mogen worden toegestaan.
- Idem de moties waar voorstellen en aanbevelingen werden gedaan om krimpscenario's te onderzoeken, en waarbij in bepaalde gemeenten zelfs volledige sluiting van de Luchthaven werd voorgesteld.

Die zien we niet terug in dit VPP Tussenrapport. Zelfs democratische waarden en op democratisch-politieke wijze tot stand gekomen besluiten zijn in dit Tussenresultaat verloochend.

= Zijn zogenaamde 'stillere vliegtuigen' dan ook stiller, in de betekenis dat ze minder geluidsoverlast veroorzaken?

Nee! Het voorgenomen standpunt dat de nieuwe toestellen van Boeing en Airbus als zogenaamde 'stillere toestellen' minder geluidsoverlast veroorzaken is door onderzoek en meetprocedures van gekwalificeerde ICAO-geluidsmetingen weersproken. (Zie Bijlage 4) De marges die aangeven in hoeverre een nieuw type toestel stiller is dan de te vervangen types geven weliswaar aan dat de nieuwere types in de berekeningen stiller zijn, maar doordat deze nieuwe types alle groter zijn om meer passagiers te kunnen vervoeren zijn ze groter en hun startgewicht is tot 28.000 kg zwaarder waardoor ze evenveel of zelfs meer geluid produceren dan de toestellen die ze moeten gaan vervangen.

Meer gewicht betekent meer motorvermogen en dus meer geluidhinder.

Berekeningen met 'stillere toestellen' laten zien dat een geringe geluidsvermindering in dB(A) L-den een grote toename van het aantal vluchten toelaat uitgaande van dezelfde geluidbelasting in de uitgangssituatie. En deze toename veroorzaakt juist meer geluidsoverlast. Zie hiervoor de grafiek "Meer vliegen met stillere toestellen" Bijlage 5. (Ontleend aan Ir. F.W.J. van Deventer: "Basiskennis geluidzonering Luchtvaart").

Volgens het VPP Tussenresultaat zou het gebruiksjaar 2019 moeten dienen als referentie voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven op grond van de bevindingen in het (nog uit te werken) 'voorkeursscenario'. (Tabel van Bijlage 3).

Een geluidafname van een niet voor het menselijk oor waarneembaar -3 dB(A) L-den geeft ruimte voor een toename van 100% van het aantal vluchten berekend op grond van de uitgangssituatie. (Bijlage 5). Volgens het 'VPP Tussenresultaat' moeten we uitgaan van het aantal vliegbewegingen van het Commerciële vakantievliegverkeer in 2019 = 21.000 vliegbewegingen: (Tabel Bijlage 3).

Alle nieuwe 'stillere toestellen' worden verondersteld een afname van -3 dB(A) L-den te realiseren. De totale 'geluidbelasting' van alle toestellen berekend over een etmaal in L-den vermindert dus met -3 dB(A) L-den en dat leidt tot ruimte voor een toename van 100% van het aantal vliegbewegingen van de uitgangssituatie. (Grafiek Bijlage 5).

Dat betekent dus ruimte voor een toename van 21.000 vliegbewegingen boven de gekozen referentie:

Het 'genereuze' aanbod in het VPP Tussenresultaat van de sector om 'slechts' 50% hiervan te benutten voor groei betekent een toegestane groei van 10.500 vliegbewegingen met slechts een geluidsvermindering van -3 dB(A) L-den berekend over een etmaal.

Dat komt neer op een toename van 30 vluchten per etmaal op het huidige gemiddelde aantal van 60 per etmaal. Het resultaat is: geen waarneembare vermindering van het geluid in de berekende L-den, maar wel veel meer waargenomen geluidsoverlast en dus veel vaker hinder door de exponentiële groei van het vliegverkeer.

Het gaat dus om wat NIET in het VPP Tussenrapport staat.

Overigens: Transavia verwacht pas omstreeks het jaar 2030 de oude vloot te hebben vernieuwd met 'stillere' (doch zwaardere) toestellen.

= Is het gebruiksjaar representatief voor het gebruik en de bezetting van de luchthaven RTHA?
(Bijlage 3)

Op blz. 10 van het VPP rapportage staat dat *“Meerdere participanten “ (sic) zijn het er over eens dat het gebruiksjaar 2019 een goed beeld geeft van de daadwerkelijke productie qua passagiersaantallen, aantal vliegtuigbewegingen en de mate van ervaren hinder voor de omgeving”*; Is deze kwestie daarmee afgedaan?

De bewoners hebben aangegeven dat 2019 een recordjaar is voor alle genoemde productiviteit vergeleken met voorgaande jaren, (Bijlage 3) en daarom juist niet representatief is.

Maar ook de voorwaarden en het gestelde over de omvang van de capaciteit van de Luchthaven in de Besluiten van 2001 en 2010 beletten dat het recordjaar van 2019 als referentie kan gelden. Citaat uit MvT Aanwijzingsbesluit 2010: *“Rotterdam The Hague Airport heeft de laatste jaren een sterke groei doorgemaakt, met meer dan een miljoen passagiers vanaf 2005. De grenzen van de capaciteit (met name de geluidsruimte) zijn nu (2010) echter bereikt”*. (Toelichting na de Tabel in Bijlage 3).

De mate van hinder heeft in 2019 ook het record bereikt van 62.650 klachten die bij DCMR zijn binnengekomen over geluidhinder en ander overlast door vliegbewegingen van de luchthaven: (Zie Bijlage 3, laatste rij in de Tabel).

Aan deze explosieve toename van het aantal klachten moet veel meer betekenis worden gehecht dan ‘slechts’ een indicatie voor de ervaren mate van hinder door vliegtuigeluid en ander door deze sector veroorzaakte overlast.

= Het effect van ‘stillere toestellen’ en de toekenning van de geluidsruimte aan de luchthaven met de Aanwijzingsbesluiten 2001 en 2010 op de berekening en toedeling van de geluidsruimte in het LHB

Als sprake is van ‘stillere toestellen’ en dit is een structurele ontwikkeling, dan rijst de vraag of de geluidsreductie daardoor moet toekomen aan de vliegmaatschappijen dan wel aan de door geluidhinder geplaagde omwonenden.

Wat niet in het VPP Tussenrapport staat is : hoe wordt het 50% aandeel van de geluidsreductie dat niet aan de sector zou moeten worden toebedeeld verwerkt? “Het vervalt” staat in het Tussenresultaat, maar is dat in de systematiek van verdeling van een structureel resultaat consequent aan de ‘gains’ van meer vluchten voor de sector?

Neen, want in dat geval zou het structurele karakter van de geluidsreductie moeten worden verwerkt in een verlaging van de geluidgrensnormen bij de berekening van de te herziene grensnormen in het LHB RTHA.

In het voorgaande is gesteld dat de geluidgrensnorm in het Aanwijzingsbesluit 2001 uitgaande van het ‘te verwachten aantal vliegbewegingen’ van 25.000 voor de invoerset in 2001, extra is opgehoogd met 2.500 tot de rekeneenheid van 27.500 vluchten ‘ten behoeve van de ontwikkeling van Rotterdam Airport als Zakenluchthaven’. Een en ander als uitvloeisel van het ‘onderhandelingsakkoord van 1998’ tussen de Gemeente Rotterdam en NV Schiphol.

De uitwerking van dit akkoord is gehandhaafd in de besluiten van 2010 (AB 2010) en 2013 (OR 2013).

Aangezien de veronderstelde ontwikkeling tot een voor de economie van de regio belangrijke zakenluchthaven niet is gerealiseerd, dient dit aantal van 2.500 extra vluchten in mindering te worden gebracht in de berekeningen voor de nieuwe geluidsruimte van RTHA, voordat men overgaat tot een splitsing van deze geluidsruimte tot één voor het Commerciële vakantievliegverkeer en één voor het Maatschappelijke verkeer.

+ De gezondheidseffecten van vervuiling en ernstige geluidsoverlast veroorzaakt door het vliegverkeer: De "Strong recommendations" van de World Health Organisation (WHO).

Naast de hiervoor genoemde feiten die van invloed zouden moeten zijn op de hoogte van de opnieuw vast te stellen geluidsruimte, dienen ook in elk geval de gezondheidseffecten als gevolg van vervuiling en omgevingsgeluid van vliegtuiggeluid in de input voor de berekeningen van de maximale geluidswaarden te worden meegenomen.

Ondanks dat in het 'Onderzoeksrapport Joint Fact Finding RTHA' op blz. 159 aandacht is gegeven aan de WHO richtlijn voor toelaatbaar geluidsdruk is de '*Strong recommendation for protecting human health from exposure to environmental noise*', niet in het 'Traject' als optie besproken en niet in het VPP Tussenrapport opgenomen als een van de voorwaarden waar rekening mee moet worden gehouden bij het vaststellen van de geluidsnorm voor RTHA.

Het WHO advies voor vliegtuiggeluid luidt kortweg: "Strong recommendation for aircraft noise" *)

- L-den (Level day- evening night) : maximum 45 dB(A) gemiddeld per etmaal
- L-night (voor de nachtperiode van 22:00 – 07:00 uur) : maximum 40 dB(A).

*) uit: World Health Organisation (Regional Office Europe) :
Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2019.
<http://euro.who.int/pubrequest>

En dat is niet met zoveel woorden in het VPP- Tussenresultaat aan de orde gesteld.

Het gaat ook hier om wat NIET in het VPP Tussenresultaat is gezegd!

= De aanwezigheid en het gebruik van RTHA als luchthaven belemmert noodzakelijke woningbouw in de gemeenten gelegen in de dichte nabijheid daarvan.

De luchthaven RTHA is gevestigd aan de grenzen van en dus zeer dicht bij het bebouwde en bewoonde gebied van drie gemeenten. Daardoor is geluidsoverlast door vliegverkeer aan de omwonenden van de luchthaven onvermijdbaar.

Probleem is dat deze gemeenten te kampen hebben met een grote schaarste aan woningen- er is sprake van woningnood – en het weinige gebied waar nog woningen kunnen worden gebouwd bevindt zich letterlijk onder de vliegroutes van RTHA en daarmee onder de rook en geluidscorridors van de vliegbewegingen van de luchthaven. Deze gebieden zijn bij Wet aangemerkt als 'beschermingsgebieden'.

Bij deze situatie en dit effect van het luchtverkeer is de principiële vraag aan de orde: "Het maximeren van vakantievluchten of het oplossen van woningnood".

In het huidige wettelijke stelsel waarin de onderlinge samenhang en hiërarchie van de verschillende regelingen is vastgesteld, bepaalt de Luchthaven de geluidscontouren in het gebied op en in de omgeving van de start- en landingsbaan.

Uitgaande van de geproduceerde geluidsdruk van de toestellen die naar of vanaf de luchthaven op een bepaalde hoogte een bepaald gebied passeren wordt vastgesteld of in dat gebied sprake is van zodanige ernstige geluidshinder dat dit behoort tot de categorie 'beperkingsgebied' waarin geen woningen mogen worden gebouwd dan wel dat de desbetreffende gemeente slechts onder stringente met de Rijksoverheid overeen te komen voorwaarden daarin zijn woningbestand mag uitbreiden. Het gaat bij RTHA om een gebied van 220 KM2.

In gebieden, - gemeenten - in de Randstad waar woningnood heerst, zoals in Rotterdam, Schiedam en met name Lansingerland waar nauwelijks sprake is van voldoende locaties voor woningbouwprojecten, bestaat derhalve de situatie dat de schaarse ruimte voor woningbouw gesitueerd is in deze beperkingsgebieden. In een dergelijke situatie wordt op grond van de huidige regelgeving noodzakelijke woningbouw belemmerd want deze is in het wettelijke stelsel ondergeschikt aan het aanbieden en uitvoeren van vakantievvluchten:

De onderhandelingen van de gemeenten met woningnood met de Rijksoverheid leiden ertoe dat woningzoekenden door omstandigheden gedwongen zich (laten) huisvesten in een gebied dat ongeschikt is voor bewoning vanwege door vliegverkeer veroorzaakte ernstige, schadelijke geluidshinder.

Dat behoort volgens de nieuwe (ontwerp) Omgevingswet dan tot de verantwoordelijkheid van de desbetreffende gemeente.

Hoe ethisch is het om mensen te laten wonen in gebieden waar sprake is van ernstige overlast?

Naast vermindering van overlast, luchtvervuiling en alle bedreigingen voor het recht op rust en de gezondheid, biedt (gedeeltelijke) sluiting van RTHA ook nog heel veel ruimte voor woningbouw opdat de woningbouwopgaven kunnen worden gerealiseerd en kan de woningkrapte van een 5-tal gemeenten in deze omgeving worden opgeheven.

Twee statements:

1. De luchtvaart heeft een bepalende invloed op de (mogelijkheden tot) woningbouw (zie Wet Luchtvaart artt 8.1 en 8.1a en het Besluit Burgerluchthavens); Aan de andere kant heeft de noodzaak tot woningbouw geen enkel effect op de gebruiksruimte en de contouren van de beperkingsgebieden rondom de luchthaven.
2. Er is wel dwang om meer woningen te bouwen (vanwege de woningkrapte) maar er is uitgaande van de huidige Wet- en regelgeving geen dwang om niet of minder te vliegen om geen of minder (geluid)overlast te veroorzaken teneinde (meer) woningbouw te kunnen realiseren.

Als het aantal vluchten van RTHA niet drastisch wordt ingeperkt, is voor het kunnen realiseren van een leefbare omgeving voor woningbouw zonder ernstige geluidsoverlast in de huidige beschermingsgebieden wetswijziging nodig.

TOT SLOT:

= De presentatie van het VPP- Tussenresultaat door de trajectbegeleiding aan het gezag en daarna aan het publiek, de bewoners.

Het VPP Tussenresultaat – waar de belanghebbende bewoners tot de openbare publicatie daarvan geen kennis van hadden - was eerder bij gemeenteraden en via Minister naar Tweede Kamer gestuurd dan openbaar gemaakt voor de bewoners waar het feitelijk om gaat

Hier is sprake van manipulatie, een affront tegen het publiek en van een uiting van minachting voor de belangen van de omwonenden.

De bewoners, de omwonenden 'mogen' nu achteraf hun oordeel over deze tussentijdse rapportage geven in zienswijzen bij de behandeling van dit VPP Tussenresultaat door het politieke gezag.

Deze handelswijze is volledig in strijd met de beginselen van 'Citizen Participation'.

Dan rijst opnieuw de vraag over de status van dit VPP Tussenresultaat:

Dit VPP Tussenresultaat is via de Griffie aan u aangeboden en u bent kennelijk bereid om dit tussenrapport in ontvangst te nemen en als kamerlid of gemeenteraadslid erover te debatteren.

Hier is sprake van een knap staaltje marketing en 'Window dressing'. Een stuk, zonder publiekelijke status, komt terecht bij de Tweede Kamer en onder meer bij een Commissie van de Gemeenteraad van Rotterdam.

Vandaar de vraag : Wat doet dit Tussenresultaat bij uw Commissie ? Gaat u dit rapport beoordelen? Op grond waarvan?

Het heeft Staatsrechtelijk en Bestuursrechtelijk geen grondslag. Er is zelfs geen sprake van een overeenkomst naar Burgerlijk Recht. De bewoners zijn niet geraadpleegd voordat het de Kamer, Gemeenteraad of de desbetreffende Commissies heeft bereikt.

Is dan sprake van een resultaat van een Burgerparticipatietraject?

Dit 'Traject' heeft vanaf oktober 2020 tot nu toe heel veel gemeenschapsgeld gekost onder de mom van "Burgerparticipatie".

De vraag die ik u stel is of u bereid bent om dit VPP Tussenresultaat niet inhoudelijk te bespreken, want dan moet u de vraag beantwoorden: 'Op grond waarvan?'

Ik verzoek u om te overwegen het debat aan te gaan of dit 'Traject' gezien al zijn gebreken, onjuistheden, onvolkomenheden en vooringenomenheid nog moet worden voortgezet op kosten van de gemeenschap.

J.R.H. (Hans) Schendstok.

Lid namens de bewoners van Rotterdam in de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport (CRO-RTHA)

Lid van de CRO – RTHA Werkgroep Hinderbeperking namens de bewonersvertegenwoordigers in de CRO- RTHA

Tot 10 februari 2022 : als bewoner van Rotterdam deelnemer aan het Overlegplatform om te komen tot een 'Voorkeursscenario' ten behoeve van de Aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport : ("Participatietraject LHB RTHA").

BIJLAGEN

Eerste Bijlage:

Verantwoording en Toelichting voor het beëindigen van deelname aan de onderhandelingen voor een Vookeursscenario tbv het LHB RTHA: J.R.H. Schendstok en D. Breedveld, de deelnemende 'bewoners-vertegenwoordigers' van Rotterdam in dit 'Traject'.

Tweede Bijlage:

- a. Artikel van Sherry R. Arnstein: "A Ladder of Citizen Participation" (1969)
- b. met daarnaast een toelichtende verklaring van 'The Ladder'.

Derde Bijlage:

Tabel met aantallen en gegevens met vervolgens een Toelichting en citaten uit het AB 2001 en 2010: "Is RTHA gebruiksjaar 2019 representatief / geschikt als referentie voor 'groei verdienen' bij afname geluidproductie?"

Vierde Bijlage:

SatL: "Vliegtuigen worden steeds stiller?"

Vijfde Bijlage:

Grafiek "Meer vliegen met stillere vliegtuigen" (naar Ir. F.J.W. van Deventer).

Toegevoegd:

"Voorlopig Pakket Participatietraject luchthavenbesluit RTHA".

Begeleidende brief van de Minister van 12 april 2022

J.R.H. SCHENDSTOK

VERANTWOORDING EN TOELICHTING

Beëindiging deelname door de vertegenwoordigers van bewoners van Rotterdam aan het onderhandelingsproces naar een scenario voor de aanvraag voor een Luchthavenbesluit door de Luchthaven Rotterdam The Hague Airport

Op donderdag 10 februari jongstleden heeft Hans Schendstok, bewoners-vertegenwoordiger voor de gemeente Rotterdam in het onderhandelingsproces om te komen tot een Luchthavenbesluit voor RTHA, aangekondigd dat hij en zijn plaatsvervanger, Dirk Breedveld, per direct zullen stoppen met hun deelname aan dit traject. Hij gaf op aandringen van zijn achterban mede namens Dirk Breedveld hier de volgende verklaring voor:

"De luchthaven is te dicht in de nabijheid van bestaande woongebieden van drie omliggende gemeenten gevestigd en de veroorzaakte overlast door het vliegverkeer aan de omwonenden is daardoor onvermijdbaar.

De huidige gebruikruimte is aan de luchthaven vergund opdat RTHA zich zou ontwikkelen tot een zakenluchthaven met een beperkt gebruik voor vracht- en vakantieluchtverkeer: Nu is RTHA een op goedkope vakantievuchten gespecialiseerde luchthaven die voor meer dan 80% beslag legt op de voor het zakenverkeer bestemde vergunningruimte.

De vastgestelde geluidscontouren van de beperkingsgebieden waarin woningbouw-restricties gelden vanwege onverantwoord ernstig geluidsoverlast door het vakantieluchtverkeer belemmert noodzakelijke woningbouw in deze gemeenten met ernstige schaarste aan woningen en een forse woningbouwopdracht.

Er heerst ongeloof en twijfels over gepresenteerd rendement en voordelen voor de regio. Airside activiteiten zijn verlieslatend ondanks extreme fiscale bevoorrechtting.

De nadelen van de luchtvaartactiviteiten overtreffen in veelvoud de voordelen.

De schade overtreft de opbrengst van het vliegverkeer: geluid en uitstoot bedreigen de gezondheid en het leefmilieu.

De overlast overtreft het genot van vliegvakanties.

Het vakantieluchtverkeer maakt noodzakelijke woningbouw in de beschermingsgebieden onmogelijk.

Gelet op deze argumenten gebaseerd op feiten, is het in feite niet mogelijk middels de 'Mutual Gains Approach'- methode van de onderhandelingen een balans te vinden in het spel van geven en nemen. Een spel waarbij de ene partij niets heeft te geven omdat de andere alles al heeft en nog meer wilt...

Er is ook geen sprake van economische keuzen: Het gaat om normen en waarden, erkenning en respect.

Volgens recent juridische uitspraak valt geluidsoverlast onder de reikwijdte van artikel 8 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens.

We hebben hier te maken met een ethische kwestie en daardoor is sprake van een ethische keuze.

Totale sluiting van RTHA als luchthaven lost alle problemen en overlast op veroorzaakt door het vliegverkeer van RTHA.

Ook voor de woningbouw in de regio.

Openstelling van RTHA voor uitsluitend het op het luchthaventerrein gestationeerde Maatschappelijk verkeer wordt getolereerd vanwege zijn nut voor de gemeenschap.: Hier is sprake van een ethische keuze.

Dat past in een maatschappij waar waarden en normen prevaleren".

De bewonersvertegenwoordigers Rotterdam en hun achterban zien geen potentie in dit proces vanwege de uitgangspunten van de gehanteerde Mutual Gains Approach-methode waar gestreefd wordt naar een win-win eindsituatie en consensus.

Hun achterban ziet geen mogelijkheid om 'gains' te behalen voor de omwonenden van de luchthaven vanwege de ambities en de inzet van de luchtvaartsector naar verdere groei waarbij nauwelijks compensatie wordt geboden voor de van meet af aan op achterstand gestelde bewoners.

Het zicht op winst - of beter: op verliescompensatie - aan hun kant is in hun ogen op basis van de beperkte mogelijkheden die dit proces biedt en de inzet van de luchtvaartsector niet realistisch en niet haalbaar.

Er is dan ook eigenlijk geen sprake van een participatieproces.

Op grond daarvan zien de Rotterdamse omwonenden van de luchthaven geen belang in verdere deelname aan dit proces.

In tegendeel zelfs: Het mag niet zo zijn dat de deelname van hun bewonersvertegenwoordigers aan dit proces een legitimatie vormt voor een resultaat dat hun instemming niet heeft. Dat laatste staat bij voorbaat al vast.

Verder deelname zou een belemmering kunnen vormen voor de beoordeling van hun zienswijzen in de formele procedure als RTHA zijn aanvraag voor een Luchthavenbesluit bij het bevoegde gezag indient dat gebaseerd zou moeten zijn op het resultaat van dit proces: het "voorkeursscenario" dat door alle deelnemende partijen is onderschreven.

De bewoners hebben meer vertrouwen in de formele wettelijk vastgelegde participatieprocedure naar het Ministerie en de gang naar de bestuursrechter als het erop aankomt.

J.R.H. (Hans) Schendstok

D. (Dirk) Breedveld

Rotterdam, 15 februari 2022

RE: Voorbereiding startbijeenkomst 26 januari

1 bericht

24 januari 2021 om 18:23

Ja graag!

Van:

Verzonden: zondag 24 januari 2021 18:14

Aan:

vai

CC:

Onderwerp: Voorbereiding startbijeenkomst 26 januari

Beste mensen,

zullen we dan morgen om 20.00 uur even digitaal bijeenkomen? Inclusief Alfred.
Groet,

----- Doorgestuurd bericht -----

Onderwerp:Re: LHB RTHA | Startbijeenkomst Joint Fact Finding 26.01

Datum:Tue, 19 Jan 2021 22:18:31 +0100

Van:

Aan:

Beste

Als bijlage onze vragen voor Joint Fact Finding. Gelieve mee te nemen.

De begeleidingsgroep JFF moet bestaan uit mensen die bereid zijn om financieel/commercieel belang los te laten. Ook is het van belang dat er mensen in zitten die verstand hebben van techniek. Dus niet slechts "alfa's" met vergezichten, maar ook "beta's" met voeten op de vloer. De feiten

4-11-2021 11:17

dienen door bewijsbaar onafhankelijke deskundigen worden gepresenteerd. De BTV wil daar haar bijdrage aan leveren.

Wat de BTV betreft wordt alles openbaar, tenzij er noodzaak tot vertrouwelijkheid is, gedragen door alle participanten. Het mag niet zo zijn dat het kan leiden tot achterhouden van essentiële informatie. De BTV spreekt haar vertrouwen uit in de toezeggingen van de procesbegeleiders dat ze goed de belangen van de BTV, maar ook anderen, in het vizier houden. Het spreekt vanzelf dat we geen persoonlijke info willen delen, maar onze gesprekspartners de ruimte gunnen om vrijuit te spreken, zonder daarover later in het openbaar te worden aangesproken. Gewone omgangsvormen dus.

Als er nog onduidelijkheden zijn, dan hoor ik het graag

Met vriendelijke groet,

Alfred Blokhuisen
Voorzitter
Vereniging BTV-RotterdamAirport



Contact:
Vereniging BTV-RotterdamAirport Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport
Postbus 33131
3005 EC Rotterdam

Tel:

E-mail:

Web: www.BTV-RotterdamAirport.nl

Sociale media: FaceBook - Twitter - [LinkedIn](#)

Denk na voordat u gaat printen. Is het ècht nodig?

Op di 19 jan. 2021 om 20:25 schreef

Beste genodigden voor de JFF Startbijeenkomst,

Volgende week, op dinsdag 26 januari, begint 'stap 2' van ons proces: de Joint Fact Finding fase. Afgelopen weken hebben jullie hiervoor vragen bij ons aangeleverd. In totaal zelfs meer dan 250 stuks! Gelukkig waren sommige vragen ongeveer hetzelfde, waardoor we e.e.a. konden samenvoegen en uiteindelijk op een kleine 200 vragen uit zijn gekomen. Deze totale lijst met vragen vinden jullie samen met de agenda en de planning in de bijlage. Eenmaal een versie in Excel en eenmaal een meer publieksvriendelijke versie in pdf. Zoals jullie kunnen zien hebben Jeroen en ik al een slag gemaakt qua structuur: we hebben op basis van jullie vragen gekeken welke vragen logisch bij elkaar passen en wat op basis daarvan een logische indeling van onderwerpen/categorieën zou zijn. Volgende week zullen we jullie hier meer over vertellen.

Doelen bijeenkomst

De bijeenkomst van volgende week heeft grofweg 3 doelen:

1. Jullie informeren over het totale proces (zie de planning nogmaals in de bijlage) en specifiek over wat we gaan doen tijdens de JFF
2. Vaststellen van de totale vragenlijst
3. Het formeren van een begeleidingsgroep

Vooraf het laatste punt behoeft wellicht wat meer uitleg. De begeleidingsgroep is de groep van mensen die met elkaar in de periode begin februari tot eind april/begin mei het JFF-onderzoek begeleid. Zij beslissen samen over hoe de onderzoeksvragen beantwoord gaan worden (bijv. welke vragen kunnen we uitzetten bij de verschillende belanghebbenden? Welke vragen moeten we extern uitbesteden? Bij welke partij?), zij begeleiden het onderzoek/de onderzoeken en bespreken de conclusies van het onderzoek/de onderzoeken. Dit is qua tijdsbesteding dus relatief intensief, maar essentieel voor het vervolg. Let wel: het gaat in deze fase alleen nog over de feiten. Niet over meningen, wenselijkheid, ambities, oplossingen, etc. Dat doen we pas in de volgende stap. Het is voor het vertrouwen in de uitkomsten wenselijk dat de begeleidende groep een goede afspiegeling is van de verschillende belangen/bloedgroepen in dit proces. Dus zowel bewoners, als gebruikers, als bestuurders, etc.

Voorbereiding

Jullie gaven in de evaluatie van de vorige bijeenkomst aan graag op voorhand te weten welke vragen wij behandelen tijdens een overleg. Daarom op voorhand onderstaande vragen ter voorbereiding:

1. Welke vragen heb je nog over het proces?
2. Heb je wellicht nog laatste toevoegingen op de lijst met JFF vragen?
3. Hoe moet de begeleidingsgroep er volgens jou uitzien en wil je daar zelf onderdeel van uitmaken?
4. Welke informatie zou je wel en niet willen delen met het brede publiek via onze website?

Deelnemers

We werken in dit proces toe naar een steeds meer compacte groep. Voor de startbijeenkomst hebben we (terugkijkend op de interviews) nog iedereen uitgenodigd, op verschillende niveaus, vanuit verschillende rollen, etc. Voor de JFF hebben we nog wel alle belanghebbende organisaties uitgenodigd, maar in principe alleen de primaire contactpersonen. We verwachten daarom nu een groep van ongeveer 30 deelnemers. Voor de begeleiding van de JFF zouden we het liefst werken met een groep van ongeveer 7-8 personen.

Dat was het voor nu. Tot volgende week! Voor vragen/opmerkingen, aarzel niet om ons te bellen of te mailen.

Mede namens

Met vriendelijke groet,

Managing Consultant

E:

T:



Bedreigen participanten

Op di 6 sep. 2022 om 18:43 schreef

Geachte heer

We nemen kennis van uw antwoord, maar we laten e.e.a. niet weersproken.

"Bedreigen"

Het spijt ons te moeten lezen dat u het woord "**bedreigen**" gebruikt in uw antwoord! We bedreigen niemand. We nemen dan ook fors afstand van die opmerking, beter nog we werpen die beschuldiging verre van ons. We ervaren het als taalverruwing vanuit uw bureau en de sector waar u nu voor werkt. Het laat wel zien hoe hard uw bedrijf in deze zaak zit. Ook laat het zien hoe slecht de verhoudingen zijn geworden tussen de slachtoffers van de vliegbranche waarvoor u nu werkt, maar ook uw bureau. Het is niet voor niets dat het participatietraject wordt gezien als mislukt door bewonersvertegenwoordigers, gemeenten en het provinciale parlement. Niet in de laatste plaats omdat uw opdrachtgever democratisch vastgestelde opdrachten, en met stevige woorden, weigert uit te voeren.

Het moet ook duidelijk zijn dat we het verspreiden van halve waarheden en onwaarheden over het deel van het participatietraject waaraan wij geheel zonder vergoeding en ondersteuning deelnamen meer dan zat zijn. En dat we de mogelijkheid hebben om te bewijzen dat tot op de dag van vandaag e.e.a. niet eerlijk en oprecht verloopt. Dat participanten e.e.a. afkeuren zien we als een gegeven, net zoals uw bedrijf de enorme achterstand die bewoners hebben als een gegeven ziet en dat dan weer niet heeft gezien als iets waar iets aan gedaan moest worden.

Niet in strijd met de AVG

Overigens gaat de transcriptie over een **niet** besloten verklaarde bijeenkomst in het publieke domein. Derhalve raken uw opmerkingen inzake de AVG geen doel. Van een mogelijke wetsovertreding bij openbaarmaking is dan ook geen enkele sprake. Daarop te zinspelen is ook zeer ongepast. Die mededeling houdt een impliciete bedreiging aan de BTV in. Overigens is toch nog zo dat, als u of derden niets hebben gedaan dat het daglicht niet kan verdragen, openbaarmaking niemand zou moeten kunnen schaden. Men zou zelfs, als men een schoon geweten heeft, heel blij moeten zijn met openbaarmaking.

Overigens hebben we **zelf en ongevraagd** melding gemaakt van een bijeenkomst die we hebben opgenomen. Dat we dat hebben gedaan hadden we ook gewoon kunnen verzwijgen. Dat deden we niet. De reden waarom hebben we toen uitgebreid in een participantenvergadering besproken. Dat had alles te maken met de grove onheuse bejegening vanuit de vliegsector, die onze voorzitter te verduren kreeg. Tot tweemaal toe waren de gekozen bewoordingen van dien aard dat de BTV voorzitter terstond de vergadering verliet. Excuses voor de misdragingen kwamen, op die van een partij na, nooit. We hebben het hier wel over gedragingen op directie en bedrijfsleidingsniveau.

Oordeel gevraagd op basis van aannames

Dat u om een oordeel heeft gevraagd aan de participanten is dan ook tamelijk verwonderlijk. Die afkeuring is dus door uw bureau aangestuurd, maar wel op onjuiste gronden. Het is eveneens ongepast dat u vraagt om een afkeuring aan de participanten, terwijl u ons niet in de gelegenheid

heeft gesteld om onze kant van de zaak toe te lichten. Dat verwondert ons eigenlijk niet, want dat is min of meer gebruik, zo mogen wij vernemen van enkele participanten waarmee we on speaking terms zijn. Nu stuurde u dus een mail die hard aankomt, maar niet aan de kwaliteitseisen van uw eigen normen voldoet. U trekt conclusies die niet te trekken zijn en gaat ervan uit dat we een transcriptie voorhanden hebben van een vergadering met participanten. Dat kunt u helemaal niet opmaken uit onze teksten. U heeft dus de participanten iets voorgehouden dat alleen maar is gebaseerd op uw aannames. Hier had op zijn minst NIVEA of ANNA moeten worden toegepast. Dat is niet gebeurd. Wij ervaren dit als kwalijke stemmingmakerij en als niet passend bij het statuut dat uw bedrijf pleegt uit te dragen.

Eisen in strijd met regelgeving

Verder blijft u dus maar de helft van het verhaal vertellen over de uitsluiting van de BTV als participant. U blijft dus verzwijgen dat u wist dat u eisen stelde aan de BTV waaraan de BTV verenigingsrechtelijk en statutair nooit kon voldoen. De correspondentie daarover zullen we delen met bestuurlijke organen. Ook de correspondentie waarin uw bedrijf toegeeft dat het e.e.a. problematisch is en waar u persisteert in het doen van voorstellen die in strijd waren met de geldende regels zullen we delen. Helder is dat u uw beslissende rol in het uitsluiten van de BTV als participant blijft verzwijgen. Dat is opzettelijk het vertellen van een halve waarheid. Daarmee benadeelt u nu dus opzettelijk de BTV.

Corresponderen met derden zonder overleg

Verder blijkt dat u correspondeert over onze vereniging met particulieren, zonder daarover de BTV in kennis te stellen. Dat in die correspondentie halve waarheden worden verkondigd vinden we onacceptabel. In die correspondentie meldt u ook dat u handelingen heeft verricht die de BTV belangen nadelig raken. U heeft niet overlegd met de BTV over die handelingen. We moesten e.e.a. vernemen via een doorgezonden mail van een particulier, die bij ons te rade ging over het waarheidsgehalte van de inhoud van uw mail.

Hieruit blijkt dus dat uw bedrijf correspondeert over (ex-) participanten met derden en dat je daar per toeval achter moet komen. Dan wordt er ook nog informatie gedeeld over de BTV dat niet eerst met de BTV is besproken. De vraag kan worden gesteld of andere participanten niet eenzelfde lot beschoren is en wat zegt dat dan van vertrouwelijkheid en controleerbaarheid van de informatiestromen over en van individuele participanten binnen het traject.

Geen mutual gains

Het spijt ons te moeten lezen dat u op deze wijze invulling geeft aan uw taak. Ook laat u zien hoe slecht de verhoudingen zijn geworden tussen de georganiseerde omwonenden met uw bedrijf en uw opdrachtgever. Daaruit kunnen we nu terugkijkend ook opmaken dat er weinig "gains" als "mutual" kunnen worden bestempeld.

Hoogachtend,

Alfred Blokhuisen

Voorzitter

Vereniging BTV-RotterdamAirport



Contact:

Vereniging BTV-RotterdamAirport Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport

Postbus 33131

3005 EC Rotterdam

Denk na voordat u gaat printen. Is het ècht nodig?

Op di 6 sep. 2022 om 15:03 schreef
Geachte heer . , beste

U schrijft dat u krijgt teruggekoppeld dat wij vanuit ons bureau en/of ons projectteam nog steeds communiceren dat de BTV is opgestapt uit het participatieproces. Op dat punt kunnen wij u geruststellen. Onze boodschap is al ruim een jaar hetzelfde, namelijk dat de BTV sinds de zomer van 2021 niet meer mee heeft gedaan aan het traject, omdat zij niet kan voldoen aan de gestelde spelregels. Wij gaan in deze mail niet weer treden in de discussie over uitstappen of buitensluiten, jullie zien dit anders dan wij. Mede daarom dat we, wanneer we hierover communiceren, zo feitelijk mogelijk de situatie proberen te beschrijven.

Kortom: wij communiceren niet dat de BTV is opgestapt uit het participatieproces.

Des te kwalijker vinden wij het dat u in onderstaande mails overgaat tot het bedreigen van zowel ons, als de andere participanten die met de BTV samen hebben gewerkt in dit proces. Dit nemen wij dan ook zeer serieus. We hebben dit besproken met de participanten, die hier eveneens collectief hun afkeuring over uit hebben gesproken. U spreekt over het openbaar maken van een transcriptie wat zou duiden op de omzetting van audio of video naar tekst. Laat één ding ondubbelzinnig duidelijk zijn: er is geen participant die toestemming heeft gegeven voor het opnemen van de sessies waar de BTV aan deelnam, noch voor het publiceren van persoonlijke uitingen, op welke manier dan ook. Het eventueel publiceren van opnames en/of transcripten is dan ook in strijd met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Uw grieven aangaande het JFF-rapport zijn een herhaling van zetten en meermaals door ons van antwoord voorzien. Het doorlopen JFF-proces is in lijn met hetgeen gezamenlijk met participanten is bepaald en de BTV is hierbij niet anders behandeld dan andere partijen. De tekst in kwestie over het JFF-rapport staat op de pagina: <https://www.luchthavenbesluit.nl/2021/08/25/onderzoeksrapport-joint-fact-finding-openbaar/> en ook op <https://www.luchthavenbesluit.nl/2021/08/18/directeur-rtha-neemt-eerste-joint-fact-finding-rapport-in-ontvangst/>. Hier staat het al sinds het najaar van 2021. Daarmee geven wij wat ons betreft voldoende invulling aan de wens van de BTV om de afwijzing van de BTV duidelijk te documenteren op de website, zonder dit ook in het JFF-rapport zelf te doen. Er is dus ook hier niets veranderd.

De rest van uw mail nemen wij ter kennisgeving aan.

Met hartelijke groet,

Van:

Datum: maandag, 29 augustus 2022 om 20:15

Aan:

Onderwerp: Halve waarheden blijven verkondigen

Geachte heer , beste

Halve waarheden

We krijgen teruggekoppeld dat uw bureau nog steeds beweert dat de BTV ongeveer is opgestapt uit het participatietraject. Het is de BTV een raadsel waarom uw bedrijf dat nog doet. U spreekt zwart op wit van niet meedoen van de BTV, terwijl u ons heeft buitengesloten van deelname. Het ventileren van halve waarheden dient toch ver beneden uw stand te zijn. Dat is ook niet in het belang van WesselinkvanZijst. We nemen het u ook zeer kwalijk, omdat u persisteert, terwijl uit een tiental documenten blijkt dat we niet zijn opgestapt, maar zijn buitengesloten, omdat we wettelijk en statutair niet konden voldoen aan de eisen die u later in het proces aan onze vereniging stelde. U vroeg de voorzitter van de BTV te tekenen voor o.a. geheimhouding. U wist sinds 16 januari 2021 dat dit niet mogelijk was, maar liet ons wel aan 2 elementen van het participatietraject deelnemen. We deelden al meerdere malen de correspondentie daarover. Pas nadat we het Joint Fact Finding rapport hadden afgewezen kwam u met een eis tot echte ondertekening. U wist dus zeker dat we nimmer aan die ondertekening eis konden voldoen. Wij zien dat als een opzet om een lastige BTV buiten te sluiten.

We verwachten dat u stopt met het verspreiden van eerdergenoemde halve waarheid. We zullen anders genooddakt zijn alle correspondentie over dit onderwerp te openbaren. We voelen ons dan niet meer gehouden aan de afspraken rond prudentie m.b.t. tot het besprokene. We zijn steeds prudent geweest omdat personen kunnen worden beschadigd. We zullen dan ook mogelijk een transcriptie openbaren van de scheldkanonnades en stemverheffingen die de voorzitter van de BTV onder uw toezicht heeft mogen ondervinden. Beledigingen waarvoor, op een na, geen excuses zijn gemaakt door de mede participanten.

JFF Rapport

Dan een ander punt. U heeft in verschillende documenten, aan de medefinanciers (gemeenten, provincie en ministerie) beloofd te vermelden op de website van het luchthavenbesluit dat de BTV om juridische en inhoudelijke redenen het JFF rapport heeft afgewezen. U weet vast nog wel de redenen waarom. maar voor het

geval u het niet paraat heeft nog even een resumé. Het JFF rapport (300 pagina's) werd op zaterdagavond rond 21.00 uur afgeleverd aan de deelnemende participanten. Daarbij werd gesteld dat het maandagmiddag om 13.00 zou worden overhandigd aan de vliegvelddirectie. Dat was veel te kort dag, omdat onze vrijwilligersorganisatie daardoor te weinig tijd kreeg om alles in samenhang te beoordelen, ook die delen die op het laatste moment waren toegevoegd en niet ter goedkeuring werden voorgelegd aan een begeleidingsgroep. Een ingehuurde ZZP'er (zoals het ministerie van I&W hem noemde) wees in een fractie van een seconde ons verzoek resoluut af. Waarmee een vrijwilligersorganisatie op zeer grote achterstand werd gezet. Een achterstand die de heer van uw directeur, erkende tijdens een technische sessie bij de Provincie Zuid Holland, zo valt in het betreffende verslag te lezen. Hij betitelde daar die achterstand als een "gegeven".

Verwachting

Kortom: we verwachten van u dat u stopt met het verspreiden van halve waarheden en het nakomen van de toezegging aan de politiek bestuurlijke organen en de BTV om onze bezwaren tegen het JFF rapport te vermelden bij het rapport. Dus niet ergens verstopt.

Het spijt ons zeer te moeten ervaren dat zelfs na onze uitsluiting van meer dan een jaar geleden we nog steeds moeten ervaren dat er geen eerlijk spel wordt gespeeld met de slachtoffers van de luchtvaartindustrie.

Mislukt!

We nemen aan dat u kennis heeft genomen van het feit dat het provinciale parlement de Provincie Zuid Holland aan de minister van I&W heeft laten weten dat ze het participatietraject als mislukt beschouwen. Ook de Gemeente Rotterdam en de Gemeente Zuidplas hebben, weliswaar in andere bewoordingen, het participatietraject afgewezen, juist vanwege het buitensluiten van georganiseerde bewoners en het opstappen van 3 gemeentelijk benoemde bewonersvertegenwoordigers. Andere gemeenten zijn zeer kritisch over de gevoerde procedure.

Geen consequenties

Het is opmerkelijk te merken dat de projectorganisatie daar geen consequenties verbindt aan het mislukken van het traject. Het gata wel om het oordeel van medefinanciers van uw trajectorganisatie m.b.t. dit onderhandelingstraject. Want duidelijk is dat uit de Mutual Gains Approach methodiek, die uw bureau hanteert, is gebleken dat er slechts weinig gains mutual blijken te zijn bij bewoners en vliegindustrie. Ook blijkt dat uw opdrachtgever geen gehoor wenst te geven aan democratisch vastgestelde, (volksvertegenwoordigingen Gemeenteraad en Provinciale Staten) opdrachten. We hebben het hier o.a. over het berekenen van

een krimpscenario.

Hoogachtend,

Voorzitter

Vereniging BTV-RotterdamAirport



Contact:

Vereniging BTV-RotterdamAirport Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport
Postbus 33131
3005 EC Rotterdam

Tel:

E-mail:

Web: www.BTV-RotterdamAirport.nl

Socials: [FaceBook](#) - [Twitter](#) - [LinkedIn](#)

Denk na voordat u gaat printen. Is het ècht nodig?

Alfred Blokhuisen

Voorzitter

Vereniging BTV-RotterdamAirport



Contact:

Vereniging BTV-RotterdamAirport Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport
Postbus 33131
3005 EC Rotterdam

Tel:

E-mail:

Web: www.BTv-RotterdamAirport.nl

Socials: [FaceBook](#) - [Twitter](#) - [LinkedIn](#)

Denk na voordat u gaat printen. Is het ècht nodig?

2 bijlagen

Als u de afbeelding probeert te downloaden, wordt u verzocht de afbeelding te downloaden. Het downloaden van afbeeldingen kan vertraging opleveren.

Als u de afbeelding wilt downloaden, klik op de afbeelding. Het downloaden van afbeeldingen kan vertraging opleveren.

Als u de afbeelding wilt downloaden, klik op de afbeelding. Het downloaden van afbeeldingen kan vertraging opleveren.

Als u de afbeelding wilt downloaden, klik op de afbeelding. Het downloaden van afbeeldingen kan vertraging opleveren.

Als u de afbeelding wilt downloaden, klik op de afbeelding. Het downloaden van afbeeldingen kan vertraging opleveren.

Als u de afbeelding wilt downloaden, klik op de afbeelding. Het downloaden van afbeeldingen kan vertraging opleveren.

uitsluiting.png
44K



2021-01-19 BTV Participatie Niet akkoord met geheimhouding..pdf
2072K

Fwd: Reminder spelregels

2 berichten

Alfred Blokhuisen BTV

10 september 2021 om 10:34

Bcc:

----- Forwarded message -----

Van:

Date: ma 6 sep. 2021 om 10:50

Subject:

To: ,

Cc:

Hoi Alfred,

Wij hebben nog geen schriftelijk akkoord van de BTV op de spelregels. Zoals eerder gezegd, is dat wel een harde voorwaarde voor deelname aan de sessies. Zo ook voor die van vandaag.

Nu hebben we de deadline al flink opgerekt, maar we moeten wel uiterlijk 12u een reactie op schrift hebben om je deel te kunnen laten nemen aan de sessie van vandaag.

Ik app je voor de zekerheid ook nog even. Bevestiging per app is wat ons betreft ook prima!

Hopelijk tot straks.

Met vriendelijke groeten,

Adviseur

M:

E:

WesselinkVanZijst B.V.

Hoofdstraat 71



Interesse in MGA en SOM? Meldt u zich dan hier aan voor onze nieuwsbrief!

Heb jij een grote passie voor consensusgericht belangenmanagement en maatschappelijk relevante vraagstukken? Wij zoeken **nieuwe collega's!**

Alfred Blokhuisen BTV
Concept Aan:

12 december 2021 om 11:16

Alfred Blokhuisen
Voorzitter
Vereniging BTV-RotterdamAirport



Contact:

Vereniging BTV-RotterdamAirport Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport
Postbus 33131
3005 EC Rotterdam
Tel: 06-4888 1111

Web: www.BTV-RotterdamAirport.nl

Socials: FaceBook - Twitter - [LinkedIn](#)

Denk na voordat u gaat printen. Is het ècht nodig?

[Tekst uit oorspronkelijke bericht is verborgen]

Per email: statengriffie@pzh.nl

Provincie Zuid-Holland

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

Rotterdam, 18 november 2022

Betreft: persbericht van 15 november 2022

Aan de leden van de Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Op 15 november jl. bracht de Provincie Zuid-Holland een persbericht uit over de afronding van het Participatietraject RTHA. Wij hebben daarover de volgende opmerkingen.

Ten eerste maakt u in het persbericht geen melding van de motie van 6 juli jl. over het 'Onvoldoende verklaren participatieproces RTHA'. In de brief van 19 augustus jl. schrijft u aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu dat (i) het Participatietraject RTHA als mislukt beschouwd zou moeten worden en geen plaats zou moeten hebben in de besluitvorming over RTHA en (ii) een gedegen participatieproces waar inwoners gelijkwaardig in betrokken worden noodzakelijk is voorafgaand aan de besluitvorming rond RTHA.

Op 14 november jl. hebben wij de Minister van Infrastructuur en Milieu een brief gestuurd waarin wij hem hebben geïnformeerd over de gebreken in de samenstelling en het functioneren van de CRO RTHA en de doorwerking hiervan op het Participatietraject RTHA met als gevolg dat omwonenden doelbewust buiten het traject zijn gehouden ([bijlage 1](#)). Kunt u ons berichten of u erop toe zult zien dat de Minister gevolg geeft aan uw motie en welke maatregelen u treft indien de Minister hier geen gevolg aan geeft?

Ten tweede spreken wij onze verbazing uit over het feit dat u in dit persbericht klakkeloos de conclusies uit het Eindproduct Participatietraject RTHA overneemt. U hebt zich kennelijk niet verdiept in de vraag of deze conclusies waar zijn. Hiermee draagt u bij aan de misleidende berichtgeving door RTHA over haar plannen. Ik verwijs u naar het persbericht van BTV van 16 november jl. ([bijlage 2](#)). Een belangrijk punt is de aanname dat de hinder voor omwonenden afneemt. Dit is pertinent onjuist: door de beoogde groei van het aantal vluchten met grotere vliegtuigen zal de hinder en de

gezondheidsschade voor omwonenden significant toenemen. Bovendien is 'het resultaat' op belangrijke punten in strijd met de Luchtvaartnota. Ook het kabinet is er inmiddels van doordrongen dat krimp van Schiphol de enige optie is om overlast te beperken. Hetzelfde geldt voor RTHA. Wij, BTV en haar achterban, vinden het belangrijk dat de misleidende berichtgeving door RTHA krachtig wordt weersproken. Wij nemen aan dat de Provincie dit belang onderschrijft. Kunt u ons aangeven welke maatregelen u neemt om het misleidende beeld in uw persbericht recht te zetten?

Wij zijn uiteraard bereid om nader met u te overleggen.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van de vereniging Bewonersgroep Tegen Vliegtuigoverlast.

Voorzitter



A.B. Blokhuizen

Secretaris



S.F.M. Sinnecker

PERSBERICHT – VRIJ VOOR PUBLICATIE

Rotterdam, 16 november 2022

Eindproduct voor vergunningaanvraag luchthaven Rotterdam Airport (EPP)* is directe aanval op leefbaarheid omwonenden.

Verdubbeling aantal vliegbewegingen in 2035 naar bijna 100.000. Met één start- en landingsbaan wordt RTHA even druk als een kwart van Schiphol.

Eerste reactie BTV: RTHA wil nog veel sterkere groei aantal vluchten en meer nachtvluchten. Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft nu eindelijk een onderbouwing op schrift gesteld voor de aanvraag van een noodzakelijk luchthavenbesluit. Dit ministerieel besluit is vergelijkbaar met een vorm van Hinderwetvergunning. In deze vergunning is vastgelegd binnen welke kaders het vliegveld de komende decennia mag werken.

Bewonersbelangen in eindrapport niet meegewogen

Namens de BTV zegt voorzitter Alfred Blokhuizen: "Het EPP dat nu is gepubliceerd is niets anders dan een opgepoetste versie van het eerdere plan dat RTHA 5 jaar geleden moest terugtrekken. Het zat toen al vol met foutieve aannames en berekeningen. Dit rapport leidt tot een verdubbeling van het aantal vluchten. RTHA gaat nu veel verder in de groei dan in het eerdere voorlopige rapport (VPP) vorig jaar."

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft als voorwaarde gesteld dat de vergunningaanvraag breed maatschappelijk gedragen moet worden. De omwonenden, die de meeste overlast ervaren, moeten hun goedkeuring geven aan het EPP. Die goedkeuring is er niet. De bewonersorganisaties worden in dit eindrapport volledig genegeerd.

Elke 4 minuten een vliegtuig

Het wensenpakket dat nu is geformuleerd, komt neer op 97.785 vluchten per jaar. Dus gemiddeld 268 vliegtuigen per dag. Over 18 openingsuren zijn dit gemiddeld 15 vliegtuigen per uur, ofwel iedere 4 minuten een vliegtuig. Dit is een verdubbeling van het aantal vluchten ten opzichte van 2019. In het VPP was sprake van een toename van 25%.

Mislukt participatietraject

In 2017 deed Joost Schrijnen, hoogleraar TU Delft, onderzoek of er draagvlak was voor uitbreiding van de activiteiten op RTHA. Het rapport was klip en klaar, dat draagvlak was er niet. Om die reden huurde RTHA een bureau in dat claimde wél alle partijen bijeen te kunnen brengen en tot een collectief gekozen 'voorkeursscenario' te kunnen komen. Alfred Blokhuizen: "Dit bureau,

Wesselink van Zijst, heeft hier formidabel geblunderd. Eerst werd het de BTV juridisch gezien onmogelijk gemaakt om aan de gesprekken deel te nemen door halverwege het participatietraject de bestuurders te dwingen een geheimhoudingsverklaring te ondertekenen. Daarna zijn de bewonersvertegenwoordigers van Rotterdam boos weggelopen omdat zij niet zijn gehoord, met als gevolg dat Gemeente Rotterdam en zelfs Provincie Zuid-Holland het participatietraject als mislukt bestempelden. Dit EPP is uitsluitend het idee van de luchtvaartbranche, en behartigt alleen de belangen van deze luchtvaartbranche. De belangen van bewoners worden totaal miskend." **

Oude trucs herhaald

Het EPP zit bomvol oude trucs. De belangrijkste is wel dat weer wordt gesteld dat groei noodzakelijk is om stillere en schonere vliegtuigen te ontwikkelen. RTHA wil groeien door middel van grotere vliegtuigen. Een kind begrijpt dat de overlast toeneemt als je meer en grotere vliegtuigen over de huizen laat vliegen. Dit is bovendien in strijd met de Luchtvaartnota waarin luchthavens moeten zorgen voor een reductie van geluid(hinder).

Nieuwe truc bedacht

Om de voorspelbaarheid van de extra overlast te verhullen, wordt RTHA een uitwijkvluchthaven voor Schiphol die dag en nacht geopend is. Vertraagde vluchten kunnen sowieso tot 1 uur binnenkomen en positievluchten (van en naar Schiphol) zijn mogelijk vanaf 6.30 uur. Er wordt ingezet op 'stille' vliegtuigen. Een bedenksel waarvan nu reeds bekend is dat het een rekentruc is. De veel grotere overlast die zo'n 'stil' vliegtuig produceert wordt gedeeld door het aantal passagiers. Alsof de omwonenden niet wakker worden als er 's nachts zo'n toestel over je slaapkamer raast. Dit gaat ook in tegen de Luchtvaartnota waarin staat dat nachtvluchten moeten worden teruggebracht en dat de randen van de dag moeten worden ontzien.

Milieueffecten en gezondheidsschade

Het rapport waarmee de vergunningaanvraag wordt ingediend negeert niet alleen de bewonersbelangen, het maakt zich er wel erg gemakkelijk van af als het om de milieueffecten gaat. Men zegt te zullen voldoen aan de reductie van globale en lokale emissies zoals wettelijk vastgesteld. Wat dat betekent blijft onduidelijk. Voorlopig wil RTHA alleen maar groeien.

Vliegtuigen zijn bewezen veel grotere vervuilers dan de luchtvaartbranche wil laten geloven. Door rekentrucs wordt het merendeel van de uitstoot van CO2 en stikstof door vliegtuigen niet in de berekeningen meegenomen. Maar daarmee draagt de luchtvaart wél bij aan de klimaatverandering. De uitstoot van ultrafijn stof is een probleem met een veel grotere impact op de gezondheid dan die van geluid. Ultrafijn stof is een uiterst giftige stof, het is reukloos en met het blote oog niet waarneembaar. Vliegtuigen veroorzaken zeer veel ultrafijn stof vanwege het hoge zwavelgehalte in de kerosine. Ongeacht of deze van aardolie is gemaakt of dat het een bijgemengde synthetische variant is. Ultrafijn stof zorgt voor vroegtijdige sterfte van mensen die hier langdurig aan worden blootgesteld en aantasting van de hersencapaciteit van kinderen

Groei-verdien model (geluid en uitstoot)

Door het inzetten van de zogeheten 'stillere' vliegtuigen claimt de luchthaven minder overlast te creëren en mogen er 'dus' meer vliegtuigen komen. Er wordt gesteld dat een deel van de groei naar de luchthaven gaat en een ander deel wordt 'teruggegeven' aan de burger. Per saldo

komen er méér vliegtuigen, dus meer overlast, gebaseerd op een bewezen foutieve theoretische berekening.

Nieuw in dit EPP is dat minder uitstoot van CO₂, stikstof, ultrafijn stof en andere zeer zorgwekkende stoffen ook tot groei van het aantal vliegbewegingen gaat leiden. Dit is in strijd met de Luchtvaartnota waarin luchthavens is opgedragen om de uitstoot van CO₂ en schadelijke stoffen te verminderen.

Discriminatie

Het plan van het groei-verdienmodel op basis van 'stillere' vliegtuigen is overigens verboden door de internationale wetgeving. Het vliegveld mag niet selecteren welke merken of type vliegtuigen de luchthaven mogen aandoen. Dit zou discriminatie zijn. RTHA weet dit, want het wordt vaak als argument gebruikt waarom er extra overlast ontstaat.

Blokhuizen: "Zo wordt de burger structureel en bewust verkeerd voorgelicht door de luchthaven en werkt 'Zestienhoven' actief mee aan een nog slechtere leefomgeving en een desastreuze klimaatverandering. Het mag duidelijk zijn dat de BTV dit plan met alle mogelijke middelen zal bestrijden."

* EPP = **E**ind **P**roduct **P**articipatietraject nieuw luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

** in dit traject hebben twee bewoners uit Lansingerland en Schiedam zitting gehad. Deze personen zaten er op persoonlijke titel en kenden geen achterban waarmee afgestemd werd.

Einde persbericht.
Niet voor publicatie:

Meer informatie
Alfred Blokhuizen, Voorzitter van de BTV-Rotterdam
Tel.:
Email: voorzitter@btv-rotterdamairport.nl