

AAN: [REDACTED], Deelnemers aan het Traject voor een voorkeursscenario LHB RTHA**INLEIDING**

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 de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (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 reeds 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 gevoerde procedure en de inhoud van dit VPP in te brengen:

- 1. Er is hier geen sprake van een Burgerparticipatietraject: De bewonersvertegenwoordigers verkeerden in een achtergestelde positie die niet werd gecorrigeerd of gecompenseerd: De inbreng van de bewonersvertegenwoordigers werd niet op gelijkwaardige wijze behandeld en had geen invloed op het resultaat.**
- 2. De procesbegeleiding is niet op objectieve wijze uitgevoerd; Daarnaast zijn essentiële beginselen van de Mutual Gains Approach niet gerespecteerd en genegeerd;**
- 3. Het VPP is ondeugdelijk en berust op vooronderstellingen en wenselijkheden van de vliegtuigindustrie en negeert de belangen van de omwonenden.**
- 4. Van belang voor de beoordeling van het VPP zijn de voor het resultaat relevante feiten en effecten die NIET in dit 'Tussenresultaat' zijn vermeld, maar wel bepalend zijn voor het resultaat.**
- 5. Het VPP 'Tussenresultaat' is een onvoldragen product: het is geen eindresultaat: Met welke opzet en met welk doel is het nu reeds aan het bevoegd gezag gepresenteerd? En is het de taak van de procesbegeleiding om dit onvoldragen rapport aan het gezag te presenteren op de wijze waarop dit is gedaan? Hier is sprake van Manipulatie.**
- 6. Het VPP dient op nagenoeg alle punten te worden herzien; het proces moet strikt volgens de beginselen van Burgerparticipatie worden begeleid en de opties, voorstellen en eisen van de bewonersvertegenwoordigers dienen onverminderd en ongewijzigd in het finale rapport/ voorkeursscenario te worden opgenomen en gepresenteerd aan RTHA en alle belanghebbenden, inclusief het bevoegde gezag.**

= Er is hier 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 deelnemende 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.

- Door de wethouder Mobiliteit van de Gemeente Rotterdam met positieve toezeggingen in de afdoeningsbrieven aan de Gemeenteraadsleden in reactie op hun moties en vragen voor/ over volledige of gedeeltelijke sluiting of 'krimp' van (de bedrijvigheid) van de luchthaven RTHA, zijn niet gerespecteerd en niet in het onderhandelingstraject behandeld.
- De "Strong recommendation for protecting human health from exposure to environmental noise" en de "Strong recommendation for aircraft noise" (maximaal 45 dB(A) - L-den en 40 dB(A) L -night) van de WHO is wel in de 'Fact finding' vermeld, maar heeft verder geen aandacht gekregen en is niet besproken als maatstaf voor het reduceren van geluidhinder.
- Het 'Commercieel vakantievliegverkeer' heeft geen gelegaliseerde claim op de aan de luchthaven vergunde gebruikruimte : die is bij Besluit (!) met name toegekend aan het zakekijk vliegverkeer; slechts een gering (!) deel daarvan is bestemd voor het' Commerciële vakantie vliegverkeer.
- Het proces is gestuurd naar het verwezenlijken van de wensen van de luchtvaartsector ten koste van de belangen van de omwonenden van de Luchthaven.
- De pretentie in het VPP dat stillere toestellen daadwerkelijk minder geluidoverlast bezorgen is onbewezen en zelfs door onderzoek van de ICAO ('ISO certificatie vliegtuigen) weerlegd.
- **Wat niet in het VPP rapport is gedeeld** is het feit dat een geluidafname van - 3 dB(A) L-den van de gemiddelde geluidproductie over een etmaal zal leiden tot een groei ruimte van + 100% ten opzichte van de uitgangssituatie. Met – 3dB(A) geluidsreductie wordt voor het Commerciële vliegvakantie verkeer van RTHA een groei ruimte gecreëerd van meer dan 21.000 Commerciële vliegbewegingen per jaar.
Met de in het VPP voorgestelde ' 50-50 verdeelregeling' gunt de vliegindustrie voor zichzelf een extra groei ruimte voor 10.000 vluchten en belast de omwonenden met 10.000 maal vaker geluidhinder zonder waarneembare vermindering van de geluidervaring per passage.
– 3 dB(A) L-den geluidreductie is voor het menselijk oor niet of nauwelijks waarneembaar.
- 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.
- Het voorstel om hinder en overlast vanwege 'innovatieve experimenten' buiten de geluidsruimte te houden leidt zondermeer tot niet-geregistreerde hinder en overlast voor de omwonenden van de Luchthaven maar wel tot een feitelijke toename daarvan. Bovendien zijn de begrippen "innovatie" en "experiment" niet in het VPP gedefinieerd. Hier schuilt het risico dat kleine aanpassingen of bijvoorbeeld bijmenging van kleine hoeveelheden biobrandstof als innovatie of experiment zullen worden aangemerkt en de productie van geluid en vervuilende uitlaatgassen van de desbetreffende vluchten buiten de geluid- en milieu berekeningen blijven.
- 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 Rotterdam: De opbrengsten van het vliegen worden geboekt bij de hoofdvestigingen in Schiphol-Oost, London, Duitsland, Turkije en Italië. Niet in Rotterdam e.o.

- De ligging zeer dichtbij woongebieden (tot 400m) en het gebruik van de luchthaven RTHA bezorgt onvermijdbare en structurele overlast in de directe omgeving van de luchthaven; de gebiedscontouren beslaan 220 km².
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 versmallen van de geluidscontouren van de beperkingsgebieden ten behoeve van de woningbouw in de nabijgelegen Gemeenten kan alleen worden gerealiseerd door minder vliegbewegingen. Het versmallen van deze contouren bij gelijkblijvende grenswaarden en een gelijk aantal vluchten leidt ertoe dat de gebieden die voorheen tot de beschermingsgebieden behoorden vanwege onaanvaardbare overlast, als gevolg van de versmalling buiten deze beschermingsgebieden gaan vallen zonder dat de geluidsdruk over dat gebied verminderd. Een misleidende papieren exercitie dus.
- **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.
- De inhoud en dit Tussenresultaat van het gelopen proces is niet vastgesteld, staat niet vast en de deelnemende bewoners hebben hun instemming aan dit Tussenresultaat onthouden.

Wat is dan de waarde van dit ‘ VPP-Tussenresultaat’?

Met welke reden en uitgaande van welk rechtsregel wordt dit Tussenresultaat voortijdig aan de ‘politiek aangeboden?

Het is geen eindproduct maar dient slechts als een concept voor een advies aan een (deelnemende!) onderneming, die dit advies al dan niet naar eigen inzicht kan/ mag verwerpen (!)

Wat doet een rapportage met deze (dis)kwalificaties bij een Gemeentelijke Commissie, de Statenleden van de Provincie, of bij de Tweede Kamer?

Op grond van bovenstaande feiten (!) en argumenten moet eerst worden overwogen en besloten of dit traject gezien al zijn gebreken, onvolkomenheden en vooringenomenheid nog moet worden voortgezet op kosten van de gemeenschap.

EN DAN: WAT MOET DAN WEL? :

Als men consequent is aan de voorwaarden die aan dit Traject aan het begin daarvan zijn gesteld:

A. Uitgaande van de beginselen van Burgerparticipatie: (ref: Sherry Arnstein ‘Ladder of Citizen Participation’)

Dan moet in het rapport niet alleen de wenselijkheden van de luchtvaart als resultaat worden opgenomen en gepresenteerd- dat staat al uitgebreid in het VPP - maar waarin ook de opties,

wensen en eisen van de omwonenden van de luchthaven en van de natuurbeschermers – als deelnemers aan het ‘Traject’ – volledig en onverminderd zijn plaats heeft.

Slechts een Rapport of advies dat voldoet aan deze vereisten kan en mag als advies aan de luchthaven worden gepresenteerd.

En vervolgens dient dit rapport met de aanvraag voor een Luchthavenbesluit bij de Minister als integraal onderdeel daarvan worden meegezonden.

B. Uitgaande van de beginselen van Mutual Gains Approach:

(ref: ‘Dealing with an angry Public’: [REDACTED])

[REDACTED]: Voor Nederland: [REDACTED].

Indien geen overeenstemming kan worden bereikt, er geen gezamenlijk gedragen standpunt of advies kan worden geformuleerd en niet alle partijen kunnen of willen instemmen met het middels de onderhandelingen ‘best bereikbare resultaat’:

Dan moet het traject worden beëindigd en de opdracht worden teruggegeven. ([REDACTED])

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.

Het traject zou worden onderworpen aan de Mutual Gains Approach van Lawrence Susskind en Patrick Field. (*“The public is Angry”*).

Er zijn echter door de procesbegeleiding van Wesselink van Zijst additionele voorwaarden verbonden aan deelname en aan de deelnemers aan dit ‘Traject’, onder meer de zogenaamde ‘spelregels’ die niet door de MGA-methode worden ondersteund:

Onder deze ‘spelregels’ 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 deze ‘spelregels’ niet toegestaan: De niet direct aan het ‘Traject’ deelnemende omwonenden mochten niet betrokken worden bij de onderhandelingen en mochten tijdens de onderhandelingen niet door de wel 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.

Deze ‘spelregels’ zouden volgens de procesbegeleiding van Wesselink van Zijst ‘Strategisch Omgevingsmanagement’ en ‘Viridis Business Advisory’ voortvloeien uit het “Mutual Gains Approach”. (MGA).

Dat is echter NIET het geval !

De MGA systematiek vraagt juist om het betrekken van de achterban en volledige transparantie. De geheimhouding en de beslotenheid die de procesbegeleiding aan de deelnemers van het traject heeft opgedragen is door henzelf verzonnen en als ‘regel’ toegepast en vloeit NIET voort uit de MGA- discipline. Zie hiervoor [BIJLAGE 1](#) , mijn brief van 15 november 2020 aan de heren Hans Wesselink van Zijst, Jeroen Medema en Bas Liebeek. (Belangrijkste passages heb ik aangekleurd). De geadresseerden, WvZ en Viridis hebben niet op deze brief gereageerd.

Dan moet worden vastgesteld dat de bewoners van deze gemeenten – de achterban - op onjuiste gronden niet mochten worden en daardoor 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.

Dit zijn dan ook de voornaamste redenen dat de ‘bewonersvertegenwoordigers’ van Rotterdam – uit protest en demonstratief - ‘uit dit proces zijn gestapt’. [Zie BIJLAGE 2 ‘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: zij spreken namens hun eigen achterban: de bewoners van Schiedam en Lansingerland.

Deze twee deelnemers hebben namens hun bewoners- achterban in hun reactie op dit Traject en het Tussenresultaat aan de Commissie I&W van de Tweede Kamer op 24 mei duidelijk gemaakt dat zij niet met het proces en niet met het VPP instemmen en daarvan afstand nemen. : Zij eisen erkenning en uitvoering van hun inbreng namens de omwonenden van de Luchthaven. ([BIJLAGE 4](#))

De heer [REDACTED] en ik ondersteunen deze eis.

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) – methode waaraan het proces onderworpen zou moeten zijn. 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 [REDACTED] in haar artikel : “A Ladder of Citizen Participation” [Zie hiervoor BIJLAGE 3A](#)

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 3B.](#))

*) 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”.

“Symboliek”: De deelname van achtergestelde partijen is puur symbolisch om de kwalificatie “Burgerparticipatie” te claimen die (door het bevoegde gezag) wordt verbonden aan de erkenning van bepaalde processen waar inbreng en invloed van de achtergestelde participanten vereist is, maar ‘de facto’ niet aan hen wordt toegekend.

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”*.

Dat wordt door alle bewonersvertegenwoordigers en hun achterban nadrukkelijk ontkend.Deze “Basis” bevat volgens de bewoners/ omwonenden teveel *“absolute breekpunten”*

Ik verwijs hiervoor nogmaals naar de Brief van 24 mei 2022 van de bewonersvertegenwoordigers in dit 'Traject' van Schiedam en Lansingerland aan de leden van de Commissie I&W van de Tweede Kamer **BIJLAGE 4.**

Uit de inhoud van onderhavige notitie blijkt het oordeel over het VPP van de bewonersvertegenwoordigers van Rotterdam.

Hieruit blijkt dat de drie participanten namens de bewoners in dit proces – allen ! - unaniem van oordeel zijn en daarmee vaststellen dat er geen draagvlak is voor dit proces en er geen draagvlak is voor het VPP Tussenresultaat.

De inhoud en het resultaat van dit VPP Tussenresultaat wordt niet door ons onderschreven en wordt door ons afgewezen. Het heeft niet onze instemming.

= Hoe is het mogelijk dat dit 'VPP-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 de gezaghebbers, de politiek 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.

Die zouden dan – gelet op de vele onvolkomenheden van dit VPP en de twijfels over de objectiviteit van de procesbegeleiding - dààròver 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 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 opties en resultaatvoorstellen van de luchtvaartsector werden pas drie maanden na de afgesproken sluitingstermijn ingeleverd voor de fase waarin de opties van alle deelnemende partijen zouden worden besproken. Desondanks en ondanks protest van onder meer de bewoners- 'vertegenwoordigers' heeft de procesbegeleiding ermee ingestemd dat deze alsnog werden toegelaten tot de besprekingen. Volgens de voorwaarden van het 'Mutual Gains Approach'-methode zouden zij daarvoor moeten worden uitgesloten van verdere deelname aan het proces. (Ref: Lawrence Susskind, grondlegger van MGA, en ████████ Nederlands expert. Zie ook [BIJLAGE 1](#)).

Dat is 'natuurlijk' niet gebeurd.

De opties van de luchtvaartsector werden niet alleen alsnog aanvaard door de procesbegeleiding, maar 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 – tegen de inbreng van de bewoners voor een versmalling van de openingstijden in - zondermeer als uitgangspunt voor de verdere bewerking van het uiteindelijke resultaat. Daaraan mag niet worden 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. Een gedegen argument daarvoor ontbreekt, anders dan een verwijzing naar het door de procesbegeleiding aanvaarde verdienmodel van de vliegmaatschappijen.
- 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 het toekennen van een toename van het aantal vliegbewegingen – tegen de inbreng van de bewoners in - 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 – ingebracht door de bewoners - is ten onrechte niet in het Tussenresultaat opgenomen.
- De claim van de Commerciële vakantievliegsector op de huidige gebruiksruimte werd uitgaande van een onjuiste voorstelling van zaken en een drogredenering door de procesbegeleiding zondermeer geaccepteerd, ondanks dat zij op de hoogte waren gesteld dat de gebruiksruimte van RTHA is bestemd voor 'zakelijk vliegverkeer' en dat bij Besluit (!) slechts " een geringe geluidsruimte is toegewezen aan het vracht – en vakantievliegverkeer".

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 Vakantievliegverkeer.

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.

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.

- Geluid en ander overlast veroorzaakt door ‘experimenten’ en ‘innovatie’ zouden volgens het VPP rapport niet meetellen voor het bepalen van de geluidproductie/ geluidsdruk in de geluidsruimte om de incentives voor innovatie te stimuleren. Ook dit geproduceerd geluid en ander overlast wordt door de omwonenden ervaren, zonder dat zij kunnen waarnemen wat de overlast heeft veroorzaakt, maar zij ervaren weldegelijk hinder, en zijn en blijven het slachtoffer, ook al heeft deze hinder een ander naam gekregen.
De begrippen ‘experiment’ en innovatie’ dienen strak en zuiver te worden gedefinieerd om te voorkomen dat kleine aanpassingen en bijvoorbeeld bijmenging van 5 liter biobrandstof in een tank met 50.000 liter kerosine aangemerkt worden als experiment of innovatie.

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 5, 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:

De bewonersvertegenwoordigers uitgaande van hun eigen opvatting en na consultatie met hun achterban stemmen dan ook niet in met dit VPP.

En als in het VPP 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 [BIJLAGEN 1 en 4](#) en naar de [inhoud van deze notitie](#) en ook naar [BIJLAGE 3](#) bij deze notitie: het artikel van Sherry R. Arnstein: “The Ladder of Citizen Participation”.

= 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) 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.

Ook de beginselen van de MGA- systematiek zijn niet nageleefd en geschonden.

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.

=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 en gedane toezeggingen van de Gemeenteraad waarin werd gesteld dat (activiteiten van) de Luchthaven niet mocht(en) groeien: Verdere groei van de Luchthaven zou niet mogen worden nagestreefd en niet worden gerealiseerd.

- Idem de recente moties van Gemeenteraadsleden van Rotterdam waar voorstellen en aanbevelingen werden gedaan om krimpscenario’s te onderzoeken, en waarbij in zelfs volledige sluiting van de Luchthaven werd voorgesteld. *)

- *)- Afdoeningsvoorstel motie “De vlucht vooruit” , 28 april 2020, 20bb3010 (R’dam);
- Afdoeningsvoorstel motie “van groei verdienen naar overlast verminderen” 30 april 2020, 20bbb4359 (R’dam);
- Antwoord op vragen van Ch. Zeegers. Over krimp van de Luchthaven.
- Verslag Commissie ‘Fysiek’ van 18 mei j.l. met retrospectie (R’dam).

Die zien we niet terug in dit VPP Tussenrapport. Deze moties en toezeggingen zijn in het ‘Traject’ niet inhoudelijk besproken.

Zelfs democratische waarden en op democratisch-politieke wijze tot stand gekomen besluiten en toezeggingen zijn in dit Tussenresultaat verloochend.

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

Nee! Het vooringenomen 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. [\(ZIE BIJLAGE 6\)](#) 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 is hun startgewicht tot 28.000 kg zwaarder waardoor ze evenveel of zelfs meer geluid produceren dan de toestellen die ze moeten gaan vervangen, met name bij de starts en bij het landen waar de omwonenden de meeste overlast ervaren.

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.

Dat wordt veroorzaakt doordat in de L-den- dB(A) systematiek een geringe vermindering van de geluidsdruk een exponentieel (logaritmisch) effect heeft op de berekende geluidsruijnte: Zie hiervoor de grafiek "Meer vliegen met stillere toestellen" [BIJLAGE 7](#). (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) 'voorkeurscenario'. (Tabel van [BIJLAGE 5](#)).

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. (Zie het exponentieel effect!) [\(BIJLAGE 7\)](#). Volgens het 'VPP Tussenresultaat' moeten we uitgaan van het aantal vliegbewegingen van het Commerciële vakantievliegverkeer in 2019 = 21.000 vliegbewegingen: (Tabel [BIJLAGE 5](#)).

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 7](#)).

Dat betekent voor RTHA dus ruimte voor een toename van ruim 20.000 vliegbewegingen van Commerciële vakantievluchten boven de gekozen referentie van 2019. :

Het 'genereuze' aanbod in het VPP Tussenresultaat van de sector om 'slechts' 50% hiervan te benutten voor groei betekent een toegestane groei van 10.000 vliegbewegingen met slechts een geluidsvermindering van – 3 dB(A). L-den berekend over een etmaal.

Dat komt neer op een toename van ongeveer 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 2035 de oude vloot te hebben vernieuwd met een nieuwe generatie (zwaardere) toestellen. Deze toestellen hebben een levensduur van ongeveer 30 jaar, dus tot 2060.

= Is het gebruiksjaar representatief voor het gebruik en de bezetting van de luchthaven RTHA?
(BIJLAGE 5)

Op blz. 10 van het VPP Tissenresultaat 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 5) en daarom juist niet representatief is. Het passagiersvervoer (met groteretoestellen) en de geluidsoverlast is vanaf 2010 tot 2019 gestaag toegenomen.

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 5).

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 5, 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 vliegtuiggeluid 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: *“Het blijft ongebruikt..”* staat in het Tussenresultaat, (blz. 15) maar is dat in de systematiek van verdeling van een structureel resultaat consequent aan de ‘gains’ van meer vluchten voor de sector?

Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met *“Het blijft ongebruikt...”* maar uitgaande van het feit dat hinder wordt veroorzaakt door het aantal en geluidsniveau van de vliegbewegingen dat de ‘vervuiler betaalt’ ligt het voor de hand dat het structurele karakter van de ‘ongebruikte

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'. (Zie de Toelichting en de citaten uit het AB 2001 van BIJLAGE 5). 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.

= **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!

CONCLUSIE:

- De toentertijd aan Rotterdam Airport/ RTHA toegewezen extra geluidruimte 'om zich te ontwikkelen als zakenluchthaven', EN
- (50% van) de berekende structurele verlaging van de geluidproductie van de nieuwe vloot 'stillere vliegtuigen', EN
- De 'strong recommendation for aircraft noise' van de WHO,

moeten worden opgenomen in de invoerset voor de herberekening van de geluidsruijnte van RTHA in het nieuwe LHB. Dit zal dan moeten resulteren in een verlaging van de huidige geluidsruijnte van RTHA

= 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 geluidoverlast door vliegverkeer aan de omwonenden van de luchthaven onvermijdbaar.

De geluidoverlast is aanhoudend en structureel.

Louter de aanwezigheid en het gebruik van de luchthaven leidt tot hinder en tot (zeer) ernstige overlast waar niets is tegen te doen zolang er vanaf de Luchthaven wordt gevlogen. .

Hinderbeperkende maatregelen binnen de huidige Wet- en Regelgeving bieden geen soelaas of kunnen niet worden uitgevoerd of gerealiseerd.

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 (het gebruik van) de Luchthaven de geluidscontouren en de omvang van de oppervlakten van de beperkingsgebieden die dan liggen binnen het gebied van de luchthaven en in het gebied van de omliggende gemeenten.

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 vakantievluchten:

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 *
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.

(* zie WetLuchtvaart artt 8.1 en 8.1a en het Besluit Burgerluchthavens)

Als het aantal vluchten van RTHA niet drastisch wordt ingeperkt, is voor het kunnen realiseren van een leefbare omgeving voor woningbouw zonder ernstige geluidoverlast 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 door de procesbegeleiding aangeboden aan de leden van de Gemeenteraden, Gedeputeerde Staten en de Tweede Kamer, kennelijk om dit Tussenrapport voor goedkeuring of besluitvorming aan hen voor te leggen nog voordat de bewoners de gelegenheid hebben gekregen om hun achterban daarover te consulteren.

Deze politici hebben niet het besef dat hier is sprake van een knap staaltje marketing en 'Window dressing'. Zij krijgen een stuk, zonder wettelijke grondslag en zonder publiekelijke status, dat dan de

volle aandacht krijgt in technische commissies waar de bewoners in alle gevallen - bewust (!) - niet voor zijn uitgenodigd, en die dan genoeg moeten nemen om achteraf met 3 tot 65 minuten spreektijd bij de beleidscommissies hun visie aan de politici kenbaar te maken.

Ook hieruit blijkt duidelijk de achtergestelde positie van bewonersvertegenwoordigers.

Heeft hun belang dan geen enkel invloed op de (voorbereiding van de) besluitvorming?

**Vandaar de vraag : Wat doet dit Tussenresultaat in deze fase van de ‘onderhandelingen’ bij een Commissie, een Gemeente- of de Provinciale Raad en ook nog bij de Tweede Kamer??
Moeten zij 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, Provincie, 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”.

En wat is het resultaat na meer dan anderhalf jaar bakkeleien? Een mager, onvolledig en zeer triest “Voorlopig Tussenresultaat”!

De vraag die ik aan de “politiek” stel is of u bereid bent om dit VVP Tussenresultaat niet inhoudelijk te bespreken, want dan moet u de vraag beantwoorden: ‘Op grond waarvan?’

Ik verzoek daarom de politici 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.

Het is inhoudelijk op vele fronten een misser en onjuist: een uitermate matig resultaat: een afgewezen product dat de gemeenschap teveel geld heeft gekost.

Het proces is niet begeleid volgens de uitgangspunten van Burgerparticipatie en ook niet uitgaande van bepaalde essentiële voorwaarden van de ‘Mutual Gains Approach: De deelnemers zijn onjuist voorgelicht over de uitgangspunten en voorwaarden uitgaande van de voorgenomen benaderingswijzen.

Het is ‘voorgesorteerd’ op toename van de bedrijvigheid van de vliegsector en op toename van het aantal vluchten vanaf RTHA: het Tussenresultaat is niet op objectieve wijze tot stand gekomen. Het is ten onrechte opgeblazen tot een door politici te behandelen ‘beleidsstuk’: zij zijn verleid tot het doen van uitspraken over een stuk dat niet gereed is en niet de instemming heeft van alle partijen;

Het mist de inspraak en de invloed van de door overlast getroffen omwonenden van de luchthaven.

Het mist rechtsgeldigheid.

BIJLAGEN

- [Bijlage 1:](#) Brief aan [REDACTED], 15 november 2020, van [REDACTED]:
‘Aanpak MGA traject...’
- [Bijlage 2:](#) erantwoording en Toelichting voor het beëindigen van deelname aan de onderhandelingen voor een Vookeursscenario tbv het LHB RTHA:
[REDACTED], de deelnemende ‘bewoners-vertegenwoordigers’ van Rotterdam in dit ‘Traject’.
- [Bijlage 3:](#) a. Artikel van [REDACTED]: “A Ladder of Citizen Participation” (1969)
b. Toelichtende Illustratie van ‘The Ladder’.
- [Bijlage 4:](#) Brief aan Commissie I&W Tweede Kamer van 24 mei 2022 van [REDACTED] en [REDACTED]
[REDACTED], bewonersvertegenwoordigers van respectievelijk Schiedam en Lansingerland.
Kenmerk 065452aa227De06.wve, ‘VPP tussenresultaat’
- [Bijlage 5:](#) 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?”:
- [Bijlage 6:](#) SatL: “Vliegtuigen worden steeds stiller?”
- [Bijlage 7:](#) Grafiek “Meer vliegen met stillere vliegtuigen” (naar [REDACTED]).
- [Toegevoegd:](#) “Voorlopig Pakket Participatietraject luchthavenbesluit RTHA”.

[REDACTED]
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).

---000---000---000---000---000---

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 [REDACTED], bewoners-vertegenwoordiger voor de gemeente Rotterdam in het onderhandelingsproces om te komen tot een Luchthavenbesluit voor RTHA, aangekondigd dat hij en zijn plaatsvervanger, [REDACTED], per direct zullen stoppen met hun deelname aan dit traject. Hij gaf op aandringen van zijn achterban mede namens [REDACTED] 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 vakantievvluchten 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 geluidoverlast door het vakantievliegverkeer 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 bevoorrechting.

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 vakantievliegverkeer 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 bewoners-vertegenwoordigers 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 participatie-procedure naar het Ministerie en de gang naar de bestuursrechter als het erop aankomt.

[REDACTED]
[REDACTED]

Rotterdam, 15 februari 2022

Aan de leden van de TK comissie I&W

Datum:	24 mei 2022	Project:	Rotterdam The Hague Airport
Ons kenmerk:	B065452aa.227DE06.wve	Betreft:	VPP RTHA
Versie:	01_002		

Geachte leden van de commissie ,

Op 12 april 2022 is het Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP) RTHA openbaar gemaakt. In de gesprekken om te komen tot dit pakket hebben wij, [REDACTED] als bewonersvertegenwoordigers van Schiedam en Lansingerland onze bijdrage geleverd. Wij hebben in die gesprekken aangegeven er geen onoverkomelijke bezwaren tegen te hebben om het VPP met de huidige tekst aan de achterbannen voor te leggen om input op te halen voor het vervolg van het proces.

In deze brief geven wij een reactie op het VPP naar aanleiding van die consultaties.

Ons uitgangspunt was, is en blijft een goed en aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor alle omwonenden van de luchthaven. Wij hebben dat uitgewerkt in het 'recht op rust'. De huidige operatie op de luchthaven voldoet daar in het geheel niet aan en de luchtvaartsector, met name de grote luchtvaart (o.a. Transavia en TUI) is tot op heden niet bereid gebleken om daar fundamenteel verandering in aan te brengen. Hun businessmodel is heilig.

Op de bewonersavonden die in september 2021 zijn georganiseerd in de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam hebben wij (inclusief de bewonersvertegenwoordiger van Rotterdam, die toen nog aan het participatietraject deelnam) onze achterban/de omwonenden gevraagd om een verdere concrete invulling van dat 'recht op rust'. De belangrijkste uitkomsten waren:

- De grootste hinder wordt ondervonden van het groothandelsverkeer, dat in de vroege ochtend, late avond en nacht landt of start.
- De functie die de Luchthaven vervult als het gaat om het maatschappelijk spoedeisend verkeer (traumahelikopter, ook in de nacht) staat voor omwonenden niet ter discussie.
- Algehele sluiting van RTHA op afzienbare termijn wordt door de meerderheid van de omwonenden niet als een realistische optie gezien.
- Men wil minder (geluids-)hinder, minder uitstoot van schadelijke stoffen en dat moet gerealiseerd worden door minder vluchten.
- RTHA als vakantieluchthaven kan niet op draagvlak rekenen.

In de voorbereiding van het VPP (Joint Fact Finding) kwamen in dit verband nog enkele relevante feiten op tafel.

In de eerste plaats is het reismotief van de reizigers op RTHA nu in slechts 18% van de gevallen zakelijk, in 82% van de gevallen gaat het om vakantie, familiebezoek of bezoek tweede huis. Aan het begin van deze eeuw is er extra geluidsruimte aan de luchthaven toebedeeld met het doel om de luchthaven in staat te stellen meer passagiers aan te trekken met een zakelijk reismotief. Dat is niet gelukt. Er is toen niet onderkend, dat het niet mogelijk is om een andersoortige ontwikkeling (geen zakenluchthaven, maar een vakantieluchthaven) op enigerlei wijze bij te sturen. Men heeft de sluizen open gezet om ze vervolgens nooit meer dicht te kunnen doen.

In de tweede plaats moet worden opgemerkt dat in de voorbereiding ook duidelijk is geworden hoe de nachtvluchten vanaf RTHA zijn verdeeld. 44% kwam in 2019 voor rekening van het maatschappelijk spoedeisend verkeer en 23% van zakenvliegtuigen. Deze vluchten vinden gedurende de gehele nacht plaats, waarbij met name bepaalde typen (o.a. Piaggio) veel hinder veroorzaken. 33% kwam voor rekening van het groot handelsverkeer (Transavia, TUI etc.), waarbij het gaat om vluchten tot uiterlijk 01.00 uur in de nacht en positievluchten. In de daaropvolgende discussie kwam naar voren dat de operationele kosten van de luchthaven in overwegende mate worden opgebracht door de vluchten met groothandelsverkeer. RTHA heeft aangegeven dat er zonder deze vluchten geen levensvatbare luchthaven kan bestaan.

In een luchthavenbesluit zijn er slechts 3 of 4 parameters die het mogelijk maken om sturing te geven aan de operatie op de luchthaven. Dat zijn:

- de openingstijden;
- de extensieregeling;
- het aantal vliegtuigbewegingen per tijdseenheid en;
- de aanwezige belemmeringscontouren.

In het VPP blijven de openingstijden ongewijzigd voor 'stillere' vliegtuigen. Alleen voor de huidige oudere types wil men in de komende 10 jaar, gefaseerd, een beperking in de openingstijden (als daar een juridische basis voor is). Daarmee is onze inzet om te komen tot een algehele beperking van de openingstijden op dit moment niet gehonoreerd.

Als bewonersvertegenwoordigers hebben we tijdens de afgelopen bewonersavonden (na publicatie van het VPP) nadrukkelijk gemerkt, dat het vliegen in de bestaande openingsuren nog steeds op veel weerstand stuit. 'Stillere' vliegtuigen dragen mogelijk op papier wel bij aan een lagere geluidsbelasting, maar wij blijven van mening, dat het effect daarvan op de ervaren hinder marginaal is. De sector spreekt van een afname van gemiddeld 1 à 2 dB(A) terwijl mensen pas bij 3 à 5 dB(A) geluidsafname die ook daadwerkelijk als zodanig ervaren. De vliegtuigen worden voor omwonenden dus niet merkbaar stiller.

In de RIVM-rapportage uit 2019, die ook is betrokken bij het opstellen van de Luchtvaartnota 2020-2050 is aangegeven dat, als het om de feitelijk ervaren hinder gaat, naast de geluidsbelasting het aantal vluchten en het moment van de dag waarop die plaatsvinden, in overwegende mate bepalend zijn.

Kijkend naar de in het VPP opgenomen uitgangspunten stellen wij vast dat veel daarvan nog concreet moet worden uitgewerkt en dat ook nog niet vaststaat of een en ander ook daadwerkelijk in een LHB kan worden vastgelegd.

Wij vragen daaromtrent zekerheid van de Minister. De afgelopen jaren en ook de afgelopen weken is gebleken, dat afspraken met de sector alleen waarde hebben als zij juridisch vastlegbaar (in een LHB) zijn en daarmee controleerbaar en handhaafbaar zijn voor het bevoegd gezag.

In het VPP wordt de huidige extensieregeling aangevuld met de invoering van een strafpunten-systeem voor late binnenkomers, een absoluut minimum voor positievluchten en een algehele nachtsluiting tussen 02:00 en 06:00 uur. Voor groothandelsverkeer geldt een nachtsluiting vanaf 23.00 uur met een uitloop (extensieregeling) tot 01.00 uur. De formulering in het VPP van dit onderdeel lijkt overigens voor meerderlei uitleg vatbaar, zodat hier nog nadrukkelijk naar moet worden gekeken.

Daarnaast is een bevrozing van het aantal slots in de vroege ochtend en late avond en het vervallen van niet gebruikte slots in die periodes overeengekomen. Vooralsnog neemt het aantal vluchten op de meest overlast gevende periodes (randen van de dag en de nacht) dus niet substantieel af.

Dat pakket wordt nog aangevuld met het niet mogen landen voor 08.30 uur en het niet meer mogen opstijgen na 21.00 uur, zodat het 'door de nacht vliegen', etc. niet meer mogelijk is.

Met het nu in het VPP voorgestelde pakket wordt op sommige punten een verbetering in de huidige situatie bereikt. Dat is ook nodig, want de huidige Omzettingsregeling uit 2013 is in strijd met het in de Luchtvaartnota 2020-2050 vastgelegde beleid.

In die Luchtvaartnota is ook vastgelegd dat er een 'splitsing van de geluidsruimte' ten behoeve van het spoedeisend verkeer kan komen. Deze splitsing is ook in het VPP opgenomen. Vooralsnog is er echter geen enkel zicht op welke gevolgen dit kan hebben voor het aantal vluchten van het groothandelsverkeer.

Zeker in combinatie met de nieuwe systematiek waarop de geluidscontouren berekend gaan worden (Doc29) levert dit voor ons als bewoners een groot vraagteken op met betrekking tot eventuele toename van hinder.

De vraag die wij ons als bewonersvertegenwoordigers stellen is of het VPP **voldoende** hinderreductie oplevert. Met die vraag zijn wij ook terug gegaan naar de omwonenden uit onze gemeenten. Wij hebben aangegeven, dat wij over dit pakket in gesprek zouden gaan met de omwonenden en dat ons oordeel erover ook gebaseerd wordt op hetgeen de omwonenden ons daarover meegeven.

Uit de in april en mei gehouden achterban consultaties, zowel op de bewonersavonden als in de diverse bilaterale contacten komt een duidelijk beeld naar voren. Omwonenden willen af van het steeds maar groeiende aantal vliegtuigbewegingen, die vooral in de randen van de dag en nacht omwonenden van hun gezonde nachtrust beroven. Dit beeld zien we ook bevestigd in de diverse commissievergaderingen die in de betrokken gemeenten over dit onderwerp zijn gehouden.

Bij de presentatie van het VPP is geconstateerd, dat dit pakket het maximaal haalbare is gelet op de belangen van alle participanten. Het businessmodel van de luchtvaart- en reissector staat verdergaande maatregelen in de weg en die zijn voor de sector dan ook niet bespreekbaar. Inmiddels is de afgelopen weken pijnlijk duidelijk geworden, hoe kwetsbaar dit businessmodel is.

Voor ons als bewonersvertegenwoordigers is het de vraag wat nu de relevantie van dit businessmodel nog is afgezet tegen het belang van de omwonenden van de luchthaven: een gezond woon- en leefklimaat. Onze conclusie is en blijft dat de luchtvaart, net als iedere andere bedrijfstak moet opereren binnen normale grenzen. Dat er een uitzondering bestaat voor intercontinentale vluchten is iets waar wij ons nog wel iets bij kunnen voorstellen, maar daar waar het om vakantievluchten gaat moet het recht op rust van de omgeving voorgaan. De operators (groothandelsverkeer) op RTHA, die vrijwel allemaal gericht zijn op reizigers met een niet-zakelijk reismotief, zullen dus nu hun businessmodel moeten gaan aanpassen.

Als wij kijken naar de reacties vanuit de omwonenden en daarbij alle op tafel liggende informatie in ogenschouw nemen, dan komen wij tot de conclusie dat naast de diverse in het VPP opgenomen maatregelen er ook een beperking in de openingstijden voor het groot handelsverkeer moet komen. Die beperking moet ertoe leiden, dat omwonenden minimaal verzekerd zijn van 9 uren van ongestoorde (nacht)rust. Dat betekent, dat er in die 9 uren **in het geheel** niet gevlogen wordt, uitgezonderd het maatschappelijk spoedeisend verkeer (traumahelikopter, politie, brandweer en orgaanvluchten) waarvoor wel draagvlak is.

Het is zeker niet zo dat wij als omwonenden hiermee de Nederlander zijn recht op vakantie willen afnemen. Het enige dat de reiziger wordt gevraagd is om zijn vakantie pas te beginnen of te eindigen op het moment dat omwonenden van hun gezonde nachtrust hebben genoten. Daarnaast moet in het uiteindelijke LHB duidelijk worden vastgelegd hoeveel vliegtuigbewegingen met groot handelsverkeer per tijdseenheid mogen worden afgewikkeld. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is dit ook expliciet opgenomen, zolang de onvolkomenheden in de L_{den}-systematiek nog niet zijn verholpen.

Daarmee komt een einde aan het sluipend, door permanente herberekening ophogen van het aantal vliegtuigbewegingen.

Wij hopen hiermee een aantal aandachtspunten aan u, voor uw discussie op 1 juni a.s., te kunnen meegeven. Zoals gezegd zullen wij uw discussie nauwgezet volgen en een en ander bij onze inspanningen om te komen tot een goed en aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving van de RTHA, meenemen.

Voor nadere vragen of informatie kunt u contact opnemen met onze ondersteuner, [REDACTED]
([REDACTED], info@stichtingabrel.nl)

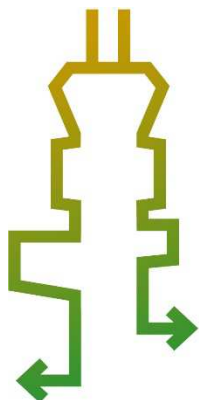
Met vriendelijke groet,

[REDACTED] [REDACTED]

(Bewonersvertegenwoordiger Schiedam)

[REDACTED]

(Bewonersvertegenwoordiger Lansingerland)

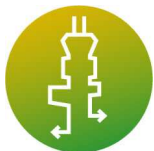


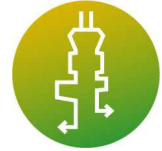
Participatietraject RTHA Luchthavenbesluit

VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT RTHA *12 april 2022*

STATUS DOCUMENT

Het voorlopig pakket participatietraject is geen definitief product. Het is een tussenresultaat om tot een gedragen scenario te komen. Een document met overeenstemming over de uitgangspunten, expliciet geen besluitvormingsproduct. Hiervoor zullen eerst nog verschillende dialoogronden worden georganiseerd. Tevens moet het pakket juridisch getoetst worden.





TOELICHTING DOOR DE PROCESBEGELEIDING

Sinds 1 mei 2013 opereert Rotterdam The Hague Airport onder een zogenaamde omzettingsregeling. Deze omzettingsregeling dient vervangen te worden door een geheel nieuw en volledig Luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart. Om te komen tot een gedragen Luchthavenbesluit heeft RTHA de ambitie uitgesproken om, voorafgaande aan het wettelijke traject, een voorkeursscenario op te stellen in samenwerking met haar omgeving. Hiervoor is een participatietraject opgezet.

Op 8 december 2020 is gezamenlijk gestart met het participatietraject, onder leiding van ons als onafhankelijke procesbegeleiding. Op basis van het gezamenlijk op te stellen scenario, zal RTHA een formele aanvraag Luchthavenbesluit indienen bij het Bevoegd Gezag, ofwel de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Het participatietraject startte met een fase van kennismaking, waarin partijen door de procesbegeleiding zijn geïnterviewd, werden uitgenodigd om deel te nemen aan het proces waarna zij kennis hebben gemaakt met andere partijen en hun belangen aan elkaar hebben gepresenteerd middels een zogenoemde passagierslijst.

Vervolgens is er gewerkt aan een gelijkwaardige positie aan tafel, door participanten gezamenlijk kennis op te laten doen middels Joint Fact Finding en trainingen te faciliteren rondom het gedachtegoed van de Mutual Gains Approach. Tegelijkertijd is er, in afstemming met de participanten zelf, op basis van de eerder genoemde passagierslijst gewerkt aan een dialoogtafel, waarin alle geïnventariseerde belangen vertegenwoordigd worden.

TOTSTANDKOMING VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT EN VERVOLG

Na de zomer van 2021 zijn participanten begonnen met het maken van een voorkeursscenario. Uitgangspunt waar partijen zich aan hebben gecommitteerd, is dat er wordt gezocht naar een resultaat waarin alle geïnventariseerde belangen meegenomen worden. Dat op basis van deze belangen liefst alle, of anders zoveel mogelijk deelnemende partijen een betere eindsituatie krijgen, dan van waaruit ze vertrokken.

Participanten zijn uitgenodigd om in meerdere brainstormsessies mogelijke opties te bedenken; onderwerpen en ideeën, ingebracht door participanten, die een plek zouden kunnen krijgen in het voorkeursscenario. Deze ideeën vormden de basis van de dialoog waarin partijen met elkaar een eerste concept document hebben gemaakt. Voorliggend document is dan ook geen product van één partij, of van ons als procesbegeleiding, maar een door participanten gezamenlijk opgesteld document.

Hierbij moet worden opgemerkt dat gedurende het traject de bewonersvertegenwoordiger Rotterdam zich heeft teruggetrokken uit het proces. De vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport (BTV) heeft, na de periode van gezamenlijke verkenning en Joint Fact Finding, niet meegewerkt aan het voorliggende product.

Omdat de term *voorkeursscenario* de lading niet goed dekt, is door participanten gekozen om een andere werktitel te hanteren, te weten: voorlopig pakket participatietraject (VPP). Vanaf hier wordt deze term gehanteerd om naar dit document te verwijzen. Doel van dit voorlopige pakket is om participanten in staat te stellen hun eigen achterban te consulteren in de maanden april en mei 2022. Deze gesprekken vormen vervolgens de input voor de laatste dialoogronde in juni 2022.



Tijdens deze laatste dialoogronde wordt het definitieve product gemaakt, dat in september 2022 door participanten gedeeld kan worden met de eigen achterban. Na een laatste interne bespreking in de maanden september en oktober, wordt het traject vervolgens in november 2022 afgerond.

CONSTATERINGEN PROCESBEGELEIDING

Er is de afgelopen 6 maanden door participanten gezamenlijk gewerkt aan een pakket dat rekening houdt met alle geïdentificeerde belangen. Dat was een complex en intensief proces: enerzijds zijn er verschillende gemeenschappelijke belangen, maar anderzijds zijn er ook belangen die in eerste instantie tegengesteld zijn.

Dit heeft geleid tot het resultaat dat voor ligt: het VPP. De deelnemers hebben gezamenlijk het volgende vastgesteld:

- Het VPP bevat meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie. Alle geïdentificeerde belangen hebben een plek gekregen in dit voorlopige document.
- Het VPP bevat geen absolute breekpunten voor participanten.
- Het VPP geeft een basis voor een voorkeursscenario voor de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA.
- Het VPP is het resultaat van een intensieve dialoog en uiteindelijk het best haalbare resultaat voor de betrokken partijen, rekening houdend met alle belangen aan tafel.

Let op: bovenstaande betekent niet automatisch dat iedereen het hartgrondig eens is met alle beschreven keuzes, of zelfs niet liever een andere uitkomst had gezien. Participanten behouden dan ook het recht om, na afronding van het participatietraject alsnog zienswijzen in te dienen tijdens het formele traject aangaande de aanvraag van een Luchthavenbesluit door RTHA. Het betekent wel dat partijen met elkaar inzien dat gezien alle belangen aan tafel, het VPP het maximaal haalbare pakket is. Het komt immers voort uit een samenwerking, waarin meerdere partijen met elkaar tot een voor iedereen aanvaardbaar akkoord hebben proberen te komen.

In dit traject is goed duidelijk geworden dat wat betreft het VPP alles met alles verweven is. De ene bepaling kan onmogelijk los worden gezien van de andere; het gaat participanten uiteindelijk om het hele pakket. Het VPP moet dan ook door eenieder in dat licht worden gezien. Sommige participanten hebben bewust gekozen op sommige punten minder 'winst' te behalen, opdat ze op andere punten wel weer meer tevreden gesteld konden worden.

TOT SLOT

Het participatietraject zoals dat wordt doorlopen, lijkt een goede voorbode van wat ons te wachten staat onder de nog in te voeren Omgevingswet: een (private) initiatiefnemer neemt voorafgaand aan een vergunningaanvraag de verantwoordelijkheid voor participatie met haar omgeving, om vervolgens met dit doorlopen proces onder de arm een aanvraag in te dienen bij het bevoegd gezag. RTHA heeft hier de handschoen opgepakt om middels een regionale verkenning het gesprek met belanghebbenden aan de voorkant te voeren alvorens de aanvraagprocedure te starten.

Een dergelijk aanpak is intensief. Niet alleen qua belangen, maar ook in doorlooptijd en in de spanning die het proces met zich meebrengt. Tegelijkertijd hebben partijen het steeds gepresteerd om op een constructieve manier met elkaar samen te werken. Zelfs in het licht van schijnbaar onoverbrugbare tegenstellingen op een complex vraagstuk. Wij willen dan ook van deze gelegenheid gebruik maken om aan de hele groep participanten een groot



compliment te maken. Zowel voor de constructieve houding, de creativiteit, het doorzettingsvermogen als de bereidheid om steeds weer te blijven luisteren, te blijven proberen om een voor alle partijen aanvaardbaar product te maken.

In het licht van het bovenstaande kijken wij met interesse uit naar het gesprek met elkaar in de volgende dialoogronde op basis van feedback uit eenieders achterban.

VIRIDIS business advisory

WesselinkVanZijst

WesselinkVanZijst





BEGRIPPENLIJST

In de fase van Joint Fact Finding hebben meerdere participanten aandacht gevraagd voor het belang van heldere definities en begrippen. Het uiteindelijke voorkeurscenario dient tenslotte ondubbelzinnig en goed uitlegbaar te zijn naar ieders achterban en mag geen ruimte laten voor (mis)interpretaties. Gezamenlijk vastgestelde definities helpen hier bij. Ten behoeve van het *Voorkeursscenario concept 0.0* heeft het projectteam enkele definities uit het Joint Fact Finding rapport gekopieerd. De uiteindelijke begrippenlijst is aan participanten om gezamenlijk te vast te stellen.

Contouren - Voor RTHA worden drie contouren, uitgedrukt in Lden, gebruikt om met name beperkingen voor ruimtelijke ordening vast te leggen: De 70, 56 en 48 Lden-contour. Deze drie contourwaarden zijn vergelijkbaar met respectievelijk de 65, 35 en 20 Ke-contouren (kosteneenheden), die voor het wijzigingsbesluit voor RTHA uit 2010 gebruikt werden als geluidsmaat in plaats van Lden.¹

Dag - Periode voor vliegtuigbewegingen die een start- of landingstijd hebben tussen 07:00 en 23:00 uur lokale tijd.

Gebruiksruimte - De ruimte die bepaalt hoeveel vliegverkeer van de luchthaven gebruik mag maken op grond van wet- en regelgeving vastgelegd in grenswaarden voor geluidsbelasting (in Lden) in de handhavingpunten. Deze grenswaarden stellen een maximum aan de geluidsbelasting die het totale luchtverkeer in een bepaald gebruiksjaar mag veroorzaken in die specifieke punten.²

Groot handelsverkeer - verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen die open staan voor individuele boekingen voor passagiers, vracht of post, en die betreffen: geregelde vluchten, zijnde lijnvluchten of andere commerciële vluchten, uitgevoerd op een vaste route volgens een gepubliceerde dienstregeling, en niet-geregelde vluchten, zijnde chartervluchten in het passagiers- en vrachtvervoer of commerciële vluchten met een ongeregeld karakter.

Hinder - Een gevoel van afkeer, boosheid, onbehagen, onvoldaanheid of gekwetstheid, dat optreedt wanneer een bron iemands gedachten, gevoelens of activiteiten beïnvloedt.³

Spoedeisend verkeer - in de context van een eigen gebruiksruimte: vluchten van algemeen maatschappelijk belang ten behoeve van openbare orde, veiligheid of gezondheidszorg. Hieronder verstaan we spoedeisende hulpverlening ter bestrijding van brand, search and rescue-vluchten, traumavluchten en donorvluchten evenals de uitoefening van politietaken.

Nacht - Periode voor vliegtuigbewegingen die een start- of landingstijd hebben tussen 23:00 en 07:00 uur lokale tijd.

¹ <https://www.clo.nl/indicatoren/nl2162-woningbouw-en-hinder-rond-regionale-luchthavens>

² Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30452-3.html>.

³ Gezondheidsraad, 1999

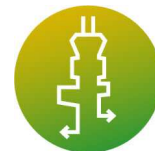


Overig verkeer – Al het verkeer buiten groot handelsverkeer en/of maatschappelijk verkeer. Bijvoorbeeld (niet-limitatief) business aviation, corporate aviation, general aviation, regeringsvluchten, militaire vluchten en medische vluchten niet vallende onder het spoedeisend verkeer.

Vliegtuigbeweging

De aankomst of het vertrek van een vliegtuig op of van de luchthaven. Een vliegtuig dat een luchthaven bezoekt, genereert dus altijd twee vliegtuigbewegingen: een landing en een start.⁴

⁴ https://ext.eurocontrol.int/lexicon/index.php/Aircraft_movement



ACHTERGROND

LUCHTVAARTNOTA

In het nationale luchtvaartbeleid is 'Slim en duurzaam' het uitgangspunt met veiligheid op één. Bij de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart moeten de negatieve effecten op mens, natuur en milieu verminderen. Alleen als de luchtvaart er aantoonbaar in slaagt om stiller en schoner te worden, kan groei worden gerealiseerd. Voor de lange termijn wil de Rijksoverheid naar zoveel mogelijk gestandaardiseerde gebruiksregelingen voor alle regionale luchthavens, passend bij het profiel van die luchthavens. De Proefcasus rondom Eindhoven Airport kan waar mogelijk als leidraad dienen, maar het staat luchthavens vrij om in regionale verkenningen na te denken over lokale oplossingen.

REGIONALE INVULLING

Het voorkeursscenario voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) dient te passen binnen het raamwerk van de landelijke luchtvaartnota en gelijktijdig de typische lokale essentie te bevatten die zorgt voor regionale steun en een connectie tussen RTHA en haar omgeving. Regionaal maatwerk dus.

Voor vrijwel alle participanten in het traject is duidelijk dat de huidige situatie vanuit de omzettingsregeling onhoudbaar is. Er is vraag naar een toekomstbestendig scenario met oog voor een prettig leefklimaat rondom de luchthaven, stabiliteit en voorspelbaarheid in beleid en bestaanszekerheid voor de luchthaven en gebruikers.

REFERENTIEKADER & VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT

Voor het goede gesprek over onderwerpen als grenswaarden, contouren voor bijvoorbeeld ruimtelijke ordening en het aantal berekende gehinderden is het noodzakelijk om met behulp van een vooraf kenbaar gemaakt rekenmodel verschillende scenario's te kunnen duiden.

Hierbij dient men onderscheid te maken tussen verschillende scenario's. Participanten werken in het traject naar een nieuw luchthavenbesluit met een actuele situatie, referentiesituatie en voorkeurssituatie.

De actuele situatie is het huidige gebruik van de wettelijk vergunde ruimte met bijbehorende invoergegevens, berekeningswijze en nabewerking. De referentiesituatie, ook wel nulalternatief genoemd, beschrijft het huidige uitgangspunt dat zich in de toekomst ontwikkelt zonder maatregelen te nemen, dat wil zeggen dat de referentiesituatie de autonome ontwikkeling beschrijft. Het voorkeursscenario beschrijft een nieuwe situatie gestoeld op regionaal draagvlak, berekend met geactualiseerde invoergegevens, rekenkern en nabewerking. RTHA kan het voorkeursscenario gebruiken als projectalternatief bij het aanvraagproces richting een nieuw luchthavenbesluit.

De effecten van het voorkeursscenario worden bepaald door deze situatie te vergelijken met de referentiesituatie. Bij de berekening van deze situaties spelen invoergegevens, de gebruikte berekeningswijze en de nabewerking een rol van betekenis. Het is daarbij van belang om te erkennen dat vele onderdelen scenario-onafhankelijk zijn en bepaald worden door externe partijen (waaronder het bevoegd gezag). Voor de onderdelen waar participanten wel direct invloed op hebben geldt dat deze zijn opgebouwd vanuit de kennis uit het Joint Fact Finding proces, de geschetste belangen en ingebrachte opties tijdens de brainstormfase.



De actuele situatie is voor participanten lastig te definiëren. Door de slepende COVID-19 pandemie is het laatste gebruiksjaar niet representatief om te betitelen als 'de huidige situatie'. Meerdere participanten 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. Daarbij dient de ontwikkeling van verkeer in de gebruiksjaren na 2019 wel meegenomen te worden in de overwegingen.

Ten behoeve van het participatietraject omvat de referentiesituatie voor participanten de huidige omzettingsregeling rekening houdend met de toentertijd gebruikte invoerset geëxtrapoleerd naar een nader te bepalen zichtjaar. Daarnaast is het van belang om deze referentiesituatie te actualiseren op basis van aanpassingen in het rekenmodel. Men zou dus kunnen spreken van een blanco referentiescenario en een geactualiseerd referentiescenario.

Voor het projectalternatief (voorkeursscenario in nader te bepalen zichtjaar) roepen partijen op tot een combinatie van langetermijnvisie, korte-termijn realisatie en flexibiliteit. Een scenario dat rekening houdt met stabiliteit en voorspelbaarheid. Omdat een luchthavenbesluit niet zomaar aan te passen is, moet het besluit voor langere termijn werkbaar zijn. Daarbij willen participanten niet alles 'dichtregelen' omdat de toekomst wellicht kansen biedt om hinder verder te reduceren. Het luchthavenbesluit kan wettelijk geen beperkte looptijd hebben omdat verloop van de deadline automatisch sluiting zou betekenen.

Participanten achten het wel raadzaam om in een aanvullende overeenkomst afspraken te maken over evaluatietermijnen, zichtjaren en streefwaarden (ambities). Tijdig perspectief voor de komende jaren en voor de langere termijn stelt partijen in staat de benodigde investeringen te doen in veiligheid, innovatie en duurzaamheid. Hieronder verstaat men onder andere de veelbesproken prikkels ten behoeve van vlootvernieuwing.

ACTUALISATIE REKENMODEL

Middels een technische sessie, georganiseerd vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zijn participanten op de hoogte gebracht van de ontwikkelingen rondom de actualisatie van rekenmodellen om geluidsbelasting rondom civiele luchthavens te bepalen.

Men dient dan binnen het bestaande Nederlands Rekenmodel (NRM) te denken aan: het vervangen van oudere gegevens, het aanvullen van ontbrekende toestellen/nieuwe toestellen en het opnieuw analyseren en aanmaken van vliegprofielen. Daarnaast loopt er een verkenning naar de invoering van de Doc29 methodiek op regionale luchthavens, een voor Europa geharmoniseerde methode met een aantal kwaliteitsverbeteringen ten opzichte van het NRM. Omdat helikoptergeluid niet met Doc29 berekend kan worden, moet gekozen worden deze ofwel te blijven berekenen met het NRM of te kiezen voor een nieuw Europees rekenmodel om helikoptergeluid te berekenen (NORAH).

Naast de wijziging van Kosteneenheden (Ke) naar Lden voor de belangrijkste ruimtelijke ordeningscontouren, zal het vaststellen van een nieuw Luchthavenbesluit, ongeacht het projectalternatief, met geactualiseerde appendices en de invoering van Doc29 invloed hebben op contouren en grenswaarden.



VOORLOPIG PAKKET PARTICIPATIETRAJECT

DOEL VAN DIT DOCUMENT

Dit is een tussenresultaat, waarin vooral de afspraken over de instrumenten en de methodiek worden vastgelegd op hoofdlijnen. Meerdere concrete zaken, getallen, hoeveelheden, jaartallen, vragen meer tijd voor nadere uitwerking. Dat betekent dat het op sommige punten nog kwalitatief is beschreven. In de volgende fase moet dit resulteren in een pakket regioafspraken dat concreet is: toetsbaar, handhaafbaar, objectief meetbaar. Bij dit pakket zal dan ook een rekenkundige uitwerking (maar geen m.e.r.) van de belangrijkste effecten worden gevoegd (aantallen vliegtuigbewegingen, geluidscontouren etc.).

De participanten hebben geconstateerd dat dit de regionale uitgangspunten voor een nieuw luchthavenbesluit zijn die de grootste kans maken op een zo breed mogelijk draagvlak. Dit draagvlak kan echter pas vastgesteld worden als het einddocument beschikbaar is. Dit tussendocument is hier de basis voor.

1. HINDERREDUCTIE STAAT CENTRAAL

In alle gesprekken stond hinderreductie centraal. Hierbij is er aandacht besteed aan berekende hinder maar ook beleefde/ervaren hinder. Waarden zoals betrouwbaarheid, handhaafbaarheid en controleerbaarheid waren voor de participanten erg belangrijk.

Volledige nachtsluiting commercieel verkeer tussen 02:00 en 06:00

De meeste geluidshinder van vliegverkeer wordt ervaren in de nacht. Momenteel worden er geen vluchten meer gepland na 23:00 uur voor groothandelsverkeer, maar vertraagde vluchten kunnen zonder opgave van reden tot 00:00 uur binnenkomen en uiterlijk tot 01:00 uur landen. De positievluchten die momenteel vanaf 06:00 uur binnen mogen komen leiden momenteel tot ernstige hinder. Dit heeft er toe geleid dat voor groothandelsverkeer een duidelijk 'puntensysteem' wordt afgesproken met als doel om de vertragingen te halveren na 23:00 uur en het minimaliseren van het aantal positievluchten vóór 07:00 uur. Om te voorkomen dat dit systeem leidt tot onnodige emissies van meer positievluchten wordt nog gesproken over extreme vertragingen. Het is het streven van alle participanten om het aantal positievluchten te beperken tot een absoluut minimum, waarbij wordt onderkend, dat een beperkte vertragingssuitloop voor luchtvaartmaatschappijen onvermijdelijk blijft vanwege ongeplande calamiteiten zoals weersomstandigheden en stakingen. Daarnaast mogen in het nieuwe luchthavenbesluit positievluchten pas vanaf half 7 binnen komen. Deze maatregelen gaan bij het van kracht worden van het nieuwe het nieuwe luchthavenbesluit in en geven daarbij invulling aan het uitgangspunt van de Luchtvaartnota dat beleefde hinder daadwerkelijk wordt gereduceerd.

RTHA is de enige luchthaven in Nederland waar business jets momenteel in de nacht kunnen landen. Er is lang gesproken over een quotum voor dit segment om de bereikbaarheid van Nederland in de nacht te garanderen. De business jets zorgen echter ondanks het kleine formaat voor significante hinder en worden dikwijls verward met vliegtuigen voor groothandelsverkeer. Hierbij weegt uiteindelijk de nachtrust van de direct omgeving zwaarder dan flexibiliteit van enkele passagiers. Ook voor de natuur is enige mate van voorspelbaarheid van belang. Dit alles heeft als gevolg dat de participanten overeengekomen zijn dat RTHA minimaal gesloten is van 02:00 uur tot 06:00 uur voor commercieel verkeer in combinatie met een begrenzing voor nachtelijk verkeer. Het enige verkeer wat in dit tijdvak plaats vindt is spoedeisend verkeer en politievluchten. RTHA blijft beschikbaar als uitwijkvluchthaven van Schiphol en bereikbaar voor kleine luchtvaart in geval van calamiteiten.

Reductie van hinder in de randen van de dag



Het tweede punt dat voor veel hinder zorgt is de concentratie van vluchten in de randen van de dag, waarbij stijgende vliegtuigen voor meer geluidsoverlast zorgen. Hierdoor is overeengekomen om tussen 21:00 uur en 23:00 uur alleen nog landende vliegtuigen te accepteren voor groothandelsverkeer, in de ochtendpiek (07:00 uur en 08:30 uur) kan alleen gestart worden. De aanvangstijd van 07:00 uur kan vanwege het bestemmingsnetwerk en benodigde tijd voor uitvoeren van de vliegoperatie niet later. Dit is meermaals door de luchtvaartsector onderzocht maar bleek steeds niet haalbaar. Ook zou dit mogelijk kunnen leiden tot een groter aantal vertragingen later op de avond. Om toch hinder te reduceren in het eerste uur is besloten om, indien de windrichting het toelaat, uitsluitend te starten in één richting, om woonkernen en recreatiegebieden op verschillende dagen te ontlasten. Daarnaast wordt vlootvernieuwing in de randen van de dag extra gestimuleerd. Daarnaast is afgesproken dat tijdens de pieken in de ochtend en avond het aantal slots bevroren wordt op basis van het gebruiksjaar 2019. Dit is naar de huidige inzichten maximaal 10 starts en 10 landingen en wordt in de volgende fase nader bepaald. Hierdoor kan er geen uitbreiding plaatsvinden van gestationeerde vliegtuigen op RTHA. Dit draagt bij aan de voorspelbaarheid en laat zien dat ongelimiteerde groei in de luchtvaart niet meer aan de orde is.

Alleen nog de stilste vliegtuigen in de vroege ochtend

Om de geluidsbelasting in de vroege ochtend te verminderen wordt zo snel als operationeel en wettelijk mogelijk bij ingang van het luchthavenbesluit tussen 07:00 uur en 07:15 uur alleen nog gestart worden met de nieuwste geluidsarme toestellen. De huidige vloot (met uitzondering van de nieuwste toestellen) zal pas vanaf 07:15 uur kunnen starten, en dit zal trapsgewijs worden doorgevoerd, vanaf het jaar 2029 vanaf 07:45 uur, en vanaf het jaar 2033 vanaf 08:30 uur. Doordat RTHA de thuisbasis is voor een groot deel van de vloot die in de vroege ochtend start heeft deze prikkel niet alleen effect op het stiller maken van de ochtend, maar zal dit gelijk ook een positief effect hebben een het tempo van de vlootvernieuwing en op terugkerende vliegtuigen de hele dag en bij de laatste vluchten in de avond.

Optimaliseren van vliegroutes

Het derde punt dat zorgt voor veel hinder zijn de van de route afwijkende vliegtuigen door interferentie van Schiphol verkeer. Luchtverkeersleiding Nederland heeft zich gecommitteerd hier verbeteringen in aan te brengen. In de zomer van 2022 zal de eerste pilot plaatsvinden. Kleine luchtvaart zal zich inspannen om lesvluchten uit te voeren op een hoger circuit (1.000 ft). Militaire lesvluchten zijn niet meer mogelijk op RTHA.

De bovengenoemde maatregelen zijn bedoeld om direct bij de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit hinder te reduceren. Door reductie van nachtvluchten van commercieel verkeer, het reduceren van vertragingen en verlaten van positievluchten, komt er geluidruimte vrij door de zogeheten nachtstrafactor. De geluidruimte die hierdoor vrij komt wordt niet ingezet voor extra vluchten in de dag. Er is dus per direct bij inwerkingtreding van het besluit een krimp van de geluidcontour voor commercieel verkeer met aantoonbaar minder hinder en meer rust.



2. GEBRUIK VAN DE LUCHTHAVEN

Groei pas mogelijk na hinderreductie

In de huidige omzettingsregeling leidt vlootvernieuwing tot extra vliegtuigbewegingen. Hier sluiten de berekeningen niet aan bij de beleving van hinder. Naast geluidbelasting en piekbelasting zorgen ook de duur en frequentie van geluid voor de mate van hinder. Om deze reden is er afgesproken dat de gebruiksruijnte die door vervanging van de vloot door stillere vliegtuigen vrijkomt, voor 50% mag worden benut voor extra vliegtuigbewegingen. De ontwikkelruimte is nodig voor luchtvaartmaatschappijen zodat zij kunnen blijven investeren in duurzaamheid en stillere toestellen. Ook geeft dit zekerheid ten aanzien van de toekomst van de operatie van luchtvaartmaatschappijen op RTHA. De resterende geluidsruimte komt te vervallen.

Gebruiksruimte

Met de komst van de trauma- en politiehelikopter (spoedeisend verkeer) zijn er in de huidige omzettingsregeling afspraken gemaakt over medegebruik van de gebruiksruijnte. Een te beperkte inschatting heeft erin geresulteerd dat maatschappelijk verkeer in de huidige omzettingsregeling een significant deel van de commerciële ruimte heeft opgebruikt. Het instellen van een aparte gebruiksruijnte voor spoedeisend verkeer biedt hiervoor een oplossing. Gezien het belang van maatschappelijk verkeer worden geen beperkingen gesteld aan de gebruiksruijnte voor spoedeisend verkeer. De gebruiksruijnte wordt met het oog op hinderbeperking wel gemonitord. De ruimte die nodig is wordt afgestemd op toekomstig gebruik op basis van een prognose voor het jaar 2035 voor spoedeisend verkeer. Uiteraard spannen ook de relevante partijen zich maximaal in om hinder te reduceren. Door gebruik van de nieuwste vloot en het afspreken van optimale routes voor terugkerende helikopterbewegingen.

Door de groei van maatschappelijk verkeer heeft de commerciële luchtvaartsector de facto haar vergunde rechten uit het verleden verloren. Om operationele flexibiliteit te waarborgen zal voor de gebruiksruijnte van het niet-spoedeisend verkeer de capaciteitsdeclaratie van het gebruiksjaar 2019 als uitgangspunt gebruikt worden, waarbij het overhevelen van slots van een winterseizoen naar een opvolgend zomerseizoen in de toekomst mogelijk blijft zolang dit niet leidt tot extra historische rechten in het zomerseizoen.

3. OVERIGE BEPALINGEN

Bij de uitwerking van deze principeafspraken naar een uitgewerkt pakket worden alle maatregelen nader uitgewerkt, doorgerekend en juridisch getoetst. Er zal aandacht zijn voor het verbeteren van de voorspelbaarheid en communicatie over de te verwachten hinder. Ook worden de mogelijkheden van een leefbaarheidsfonds verkend om de leef kwaliteit in de omgeving van RTHA te verbeteren. Participanten zullen gezamenlijk invulling geven aan de uitwerking van een systeem dat de vertragsuitloop moet reguleren. Ook worden de mogelijkheden verkend voor een adaptief karakter van het luchthavenbesluit zodat in de toekomst ingespeeld kan worden op mogelijke veranderingen

Ruimtelijke ordening en bouwplannen

Door de wettelijke verandering van de geluidssystematiek van Kosteneenheid (Ke) naar Lden zullen de contouren die relevant zijn voor de ruimtelijke ordening (35 Ke) veranderen. De relevante contouren voor de ruimtelijke ordening die beperkingen opleggen aan geluidsgevoelige objecten zoals woningen (70 en 56 Lden) en die het afwegingsgebied in het kader van de Omgevingswet vastleggen (48 en 56 Lden) zijn van belang. Ook zijn er nieuwe



appendices van de huidige systematiek (NRM) en is er een nieuwe Europees rekenmodel (ECAC DOC 29) dat een betere weergave geeft van de werkelijkheid. Dit alles leidt er toe dat de vorm en grootte van de contour zoals opgenomen in de omzettingsregeling (35 Ke) verandert.

Voor het nieuwe luchthavenbesluit is het uitgangspunt dat de woningbouwplannen die nu in ontwikkeling zijn, doorgang kunnen vinden. Er wordt daarom uitgegaan van een berekening van de geluidscontouren op basis van vernieuwing van de vloot zoals in dit voorkeursscenario afgesproken en op basis van de nieuwe berekeningsmethodieken (leidend tot nieuwe contouren van 48, 56 en 70 dB(A) Lden)⁵. De contouren worden opgenomen in de definitieve versie van de afspraken over een nieuw luchthavenbesluit.

Partijen zijn ervan op de hoogte dat tussen de nieuwe 48 en 56 Lden contour die volgen bij het nieuwe luchthavenbesluit, gemeenteraden als bevoegd gezag met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (en de zgn. cumulatieregeling van geluidsbronnen waarin luchtvaartgeluid een grotere inbreng wordt toebedeeld naast wegen/spoor/bedrijfsmatige activiteiten) een zorgvuldige en gemotiveerde afweging dienen te maken ten aanzien van ontwikkelingen zoals woningbouw in dit gebied.

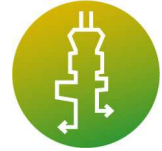
Partijen erkennen de noodzaak dat toekomstige bewoners/gebruikers zich goed kunnen informeren over de effecten van de aanwezigheid van de luchthaven en de impact daarvan op de leefomgeving. RTHA en overheden dragen er zorg voor dat de hiervoor ter zake doende informatie volledig, toegankelijk en openbaar beschikbaar is voor derden op het moment dat het luchthavenbesluit van kracht wordt.

Duurzaamheid en overige emissies

Vlootvernieuwing en routeoptimalisatie zijn de belangrijkste factoren voor het verlagen van emissies en verbeteren van luchtkwaliteit. Daarnaast heeft RTHA de ambitie om in het jaar 2030 de grondoperatie emissievrij uit te voeren m.u.v. zware/speciale voertuigen. Ook zal RTHA zich inspannen om met mitigerende maatregelen de luchtkwaliteit te verbeteren. Invulling hiervan moet verder onderzocht worden en komt terug in de volgende fase van het participatietraject. Om de CO₂ uitstoot substantieel te verlagen zal de sector zich maximaal inspannen om de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen boven wettelijk minimum te stimuleren. De ambitie is om in het jaar 2030 op 14% en in 2050 op 83% duurzame vliegtuigbrandstoffen te vliegen. Conform het Europese klimaatbeleid 'fit for 55' zal er in het jaar 2030 op minimaal 5%, in 2040 op minimaal 32% en in 2050 minimaal op 63% duurzame vliegtuigbrandstoffen gevlogen worden.

RTHA is de proeftuin voor innovatie. Om een emissievrije vloot te stimuleren en omdat er nog weinig bekend is over de ontwikkeling van elektrische en waterstof vliegtuigen gelden er geen restricties voor deze categorieën.

⁵ De exacte ligging van de contouren is pas bij het m.e.r. onderzoek bekend



SAMENVATTEND

Dit tussenresultaat is met een onvoorwaardelijke commerciële nachtsluiting van 02:00 tot 06:00 voor zowel groothandelsverkeer als business aviation en een strikt puntensysteem voor vertraagde vluchten van 23:00 uur tot 01:00 uur met minder positievluchten waarbij alle vergunde rechten uit het verleden verloren gaan, een belangrijke stap voor minder hinder met duidelijke en handhaafbare afspraken. Deze uitgangspunten zijn door alle participanten aanvaard als een goede basis waarmee verder kan worden gewerkt aan een samenhangend voorkeursscenario voor RTHA.

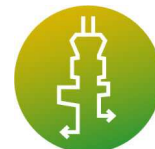
Voor de omwonenden biedt het nadrukkelijk concreet uitzicht op minder hinder, terwijl de sector ook kan gaan werken aan de ontwikkeling van de luchtvaart binnen de gestelde kaders. Eventuele ontwikkeling is alleen mogelijk als de overige emissies zoals CO₂, stikstof en fijnstof afnemen. De sector kan eventuele ontwikkelruimte verdienen. Dit kan na vlootvernieuwing en zal gedeeld worden met de omgeving. Dat betekent dat als er gebruikruimte bij komt, 50% opgevuld kan worden met nieuwe slots: de overige 50% blijft ongebruikt en dient ter vermindering van de hinder.

UITWERKEN VAN HOOFDLIJNEN

In de volgende fase zullen de leden van de centrale werkgroep gezamenlijk invulling geven aan bovenstaande uitgangspunten. Hierbij worden de volgende onderwerpen verder gespecificeerd:

- Puntensysteem en vertragsuitsluiting voor groothandelsverkeer i.c.m. positie vluchten;
- Ontwikkel ruimte en voorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen;
- Nachtrecht voor Business aviation;
- Hinderbeperkende maatregelen en vliegroutes;
- Aantallen vliegtuigbewegingen per segment en slots in de ochtend en avond;
- Tijdplanning voor inregelen vloot vernieuwing;
- Juridische toets en geluidsmodellen.

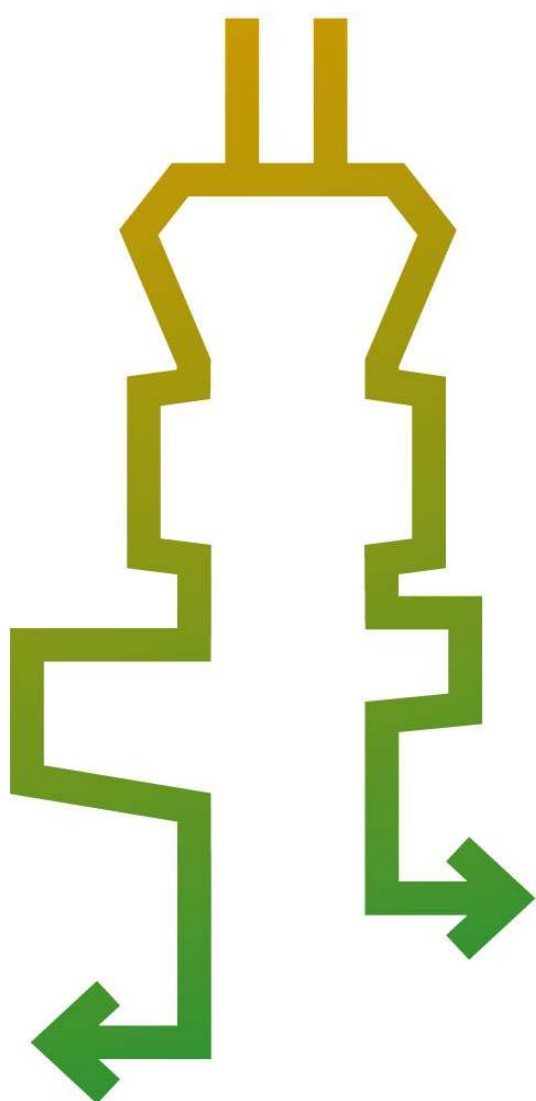




SAMENVATTING IN TABEL

Onderwerp	Referentie situatie (omzettingsregeling)	Voorlopig pakket participatieproces
Gebruiksruimte Totaal	Eén gebruiksruimte voor alle verkeer	Twee gebruiksruimtes voor (i) Maatschappelijk verkeer en (ii) Overig verkeer
Gebruiksruimte Maatschappelijk Verkeer	Geen eigen ruimte	Gebaseerd op zichtjaar 2035
Gebruiksruimte Overig Verkeer	Geen eigen ruimte	- Groothandelsverkeer o.b.v. capaciteitsdeclaratie gebruiksjaar 2019 - Business aviation o.b.v. realisatie gebruiksjaar 2019 - General aviation o.b.v. oorspronkelijk invoerset omzettingsregeling 2013
Handhaving middels handhavingpunten (hhp)	1 set hhp o.b.v. wettelijke eis	2 sets hhp o.b.v. wettelijke eis + extra hhp in overleg met omgeving
Openingstijden	Volledig operationeel vanuit rol uitwijk luchthaven	Volledig operationeel vanuit rol uitwijk luchthaven
Ochtend / avond piek (groothandelsverkeer)	Geen restricties	- Huidige vloot mag pas starten vanaf 07:15 in werking treding LHB, 07:45 in 2029 en 08:30 in 2033. Alleen de stilste vliegtuigen zijn nog eerder toegestaan - Starten en landen in één richting 07:00-08:30 alleen starten, 21:00 – 23:00 aan landen
Maatschappelijk Verkeer	Geen restricties	Geen restricties
Groot Handelsverkeer	07:00-23:00 + 23:00-24:00 met uitloop tot 01:00	07:00-23:00u
General aviation	07:00-23:00	07:00-23:00u
Business aviation	Geen restricties	06:00 – 02:00u + begrenzing
Positievvluchten	Vanaf 06:00	Vanaf 06:30
Extensieregeling	23:00-01:00	Vertragingsuitloop met handhaafbaar puntensysteem. Uitgangspunt is dat het aantal vertraagde vluchten daalt ten opzichte van gebruiksjaar 2019, dit wordt verder uitgewerkt.
Begrenzing vliegtuigbewegingen randen van de dag	Geen	Huidige aantal slots 07.00-08.30u & 21.00-23.00u bevroren
Overige emissie grenswaarden		In lijn met landelijke trajecten zoals Akkoord duurzame luchtvaart

NB: Deze bovenstaande tabel is een beknopte samenvatting. Voor de nuance wordt verwezen naar de volledige tekst die voor de samenvatting staat. De volledige tekst is leidend, niet deze samenvatting.



www.luchthavenbesluit.nl

This article was downloaded by: [University of Sussex]

On: 2 March 2010

Access details: Access Details: [subscription number 776502344]

Publisher Routledge

Informa Ltd Registered in England and Wales Registered Number: 1072954 Registered office: Mortimer House, 37-41 Mortimer Street, London W1T 3JH, UK



Journal of the American Planning Association

Publication details, including instructions for authors and subscription information:

<http://www.informaworld.com/smpp/title~content=t782043358>

A Ladder Of Citizen Participation

Sherry R. Arnstein

To cite this Article Arnstein, Sherry R.(1969) 'A Ladder Of Citizen Participation', Journal of the American Planning Association, 35: 4, 216 — 224

To link to this Article: DOI: 10.1080/01944366908977225

URL: <http://dx.doi.org/10.1080/01944366908977225>

PLEASE SCROLL DOWN FOR ARTICLE

Full terms and conditions of use: <http://www.informaworld.com/terms-and-conditions-of-access.pdf>

This article may be used for research, teaching and private study purposes. Any substantial or systematic reproduction, re-distribution, re-selling, loan or sub-licensing, systematic supply or distribution in any form to anyone is expressly forbidden.

The publisher does not give any warranty express or implied or make any representation that the contents will be complete or accurate or up to date. The accuracy of any instructions, formulae and drug doses should be independently verified with primary sources. The publisher shall not be liable for any loss, actions, claims, proceedings, demand or costs or damages whatsoever or howsoever caused arising directly or indirectly in connection with or arising out of the use of this material.

A LADDER OF CITIZEN PARTICIPATION

The heated controversy over "citizen participation," "citizen control," and "maximum feasible involvement of the poor," has been waged largely in terms of exacerbated rhetoric and misleading euphemisms. To encourage a more enlightened dialogue, a typology of citizen participation is offered using examples from three federal social programs: urban renewal, anti-poverty, and Model Cities. The typology, which is designed to be provocative, is arranged in a ladder pattern with each rung corresponding to the extent of citizens' power in determining the plan and/or program.

The idea of citizen participation is a little like eating spinach: no one is against it in principle because it is good for you. Participation of the governed in their government is, in theory, the cornerstone of democracy—a revered idea that is vigorously applauded by virtually everyone. The applause is reduced to polite handclaps, however, when this principle is advocated by the have-not blacks, Mexican-Americans, Puerto Ricans, Indians, Eskimos, and whites. And when the have-nots define participation as redistribution of power, the American consensus on the fundamental principle explodes into many shades of outright racial, ethnic, ideological, and political opposition.

There have been many recent speeches, articles, and books¹ which explore in detail *who* are the have-nots of our time. There has been much recent documentation of *why* the have-nots have become so offended and embittered by their powerlessness to deal with the profound inequities and injustices pervading their daily lives. But there has been very little analysis of the content of the current controversial slogan: "citizen participation" or "maximum feasible participation." In short: *What* is citizen participation and what is its relationship to the social imperatives of our time?

Citizen Participation is Citizen Power

Because the question has been a bone of political contention, most of the answers have been purposely buried in innocuous euphemisms like "self-help" or "citizen involvement." Still others have been embellished with misleading rhetoric like "absolute control" which is something no one—including the President of the

Sherry R. Arnstein is Director of Community Development Studies for The Commons, a non-profit research institute in Washington, D.C. and Chicago. She is a former Chief Advisor on Citizen Participation in HUD's Model Cities Administration and has served as Staff Consultant to the President's Committee on Juvenile Delinquency, Special Assistant to the Assistant Secretary of HEW, and Washington Editor of *Current Magazine*.

United States—has or can have. Between understated euphemisms and exacerbated rhetoric, even scholars have found it difficult to follow the controversy. To the headline reading public, it is simply bewildering.

My answer to the critical *what* question is simply that citizen participation is a categorical term for citizen power. It is the redistribution of power that enables the have-not citizens, presently excluded from the political and economic processes, to be deliberately included in the future. It is the strategy by which the have-nots join in determining how information is shared, goals and policies are set, tax resources are allocated, programs are operated, and benefits like contracts and patronage are parceled out. In short, it is the means by which they can induce significant social reform which enables them to share in the benefits of the affluent society.

EMPTY RITUAL VERSUS BENEFIT

There is a critical difference between going through the empty ritual of participation and having the real power needed to affect the outcome of the process. This difference is brilliantly capsulized in a poster painted last spring by the French students to explain the student-worker rebellion.² (See Figure 1.) The poster highlights the fundamental point that participation without redistribution of power is an empty and frustrating process for the powerless. It allows the power-holders to claim that all sides were considered, but makes it possible for only some of those sides to benefit. It maintains the status quo. Essentially, it is what has



FIGURE 1 French Student Poster. In English, I participate; you participate; he participates; we participate; you participate . . . They profit.

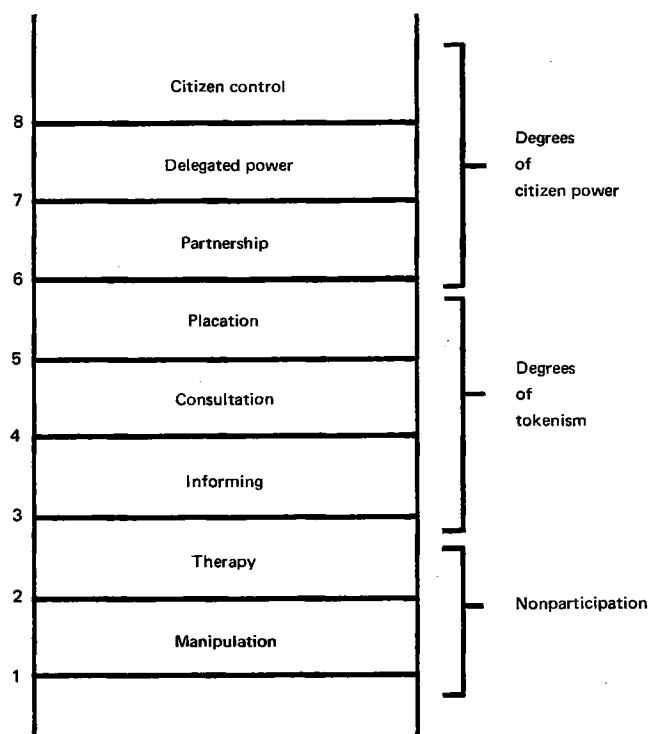


FIGURE 2 *Eight Rungs on a Ladder of Citizen Participation*

been happening in most of the 1,000 Community Action Programs, and what promises to be repeated in the vast majority of the 150 Model Cities programs.

Types of Participation and "NonParticipation"

A typology of eight *levels* of participation may help in analysis of this confused issue. For illustrative purposes the eight types are arranged in a ladder pattern with each rung corresponding to the extent of citizens' power in determining the end product.³ (See Figure 2.)

The bottom rungs of the ladder are (1) *Manipulation* and (2) *Therapy*. These two rungs describe levels of "non-participation" that have been contrived by some to substitute for genuine participation. Their real objective is not to enable people to participate in planning or conducting programs, but to enable powerholders to "educate" or "cure" the participants. Rungs 3 and 4 progress to levels of "tokenism" that allow the have-nots to hear and to have a voice: (3) *Informing* and (4) *Consultation*. When they are proffered by powerholders as the total extent of participation, citizens may indeed hear and be heard. But under these conditions they lack the power to insure that their views will be *heeded* by the powerful. When participation is restricted to these levels, there is no followthrough, no "muscle," hence no assurance of changing the status quo. Rung (5) *Placation*, is simply a higher level tokenism because the groundrules allow have-nots to advise, but retain for the powerholders the continued right to decide.

Further up the ladder are levels of citizen power with increasing degrees of decision-making clout. Citizens

can enter into a (6) *Partnership* that enables them to negotiate and engage in trade-offs with traditional powerholders. At the topmost rungs, (7) *Delegated Power* and (8) *Citizen Control*, have-not citizens obtain the majority of decision-making seats, or full managerial power.

Obviously, the eight-rung ladder is a simplification, but it helps to illustrate the point that so many have missed—that there are significant gradations of citizen participation. Knowing these gradations makes it possible to cut through the hyperbole to understand the increasingly strident demands for participation from the have-nots as well as the gamut of confusing responses from the powerholders.

Though the typology uses examples from federal programs such as urban renewal, anti-poverty, and Model Cities; it could just as easily be illustrated in the church, currently facing demands for power from priests and laymen who seek to change its mission; colleges and universities which in some cases have become literal battlegrounds over the issue of student power; or public schools, city halls, and police departments (or big business which is likely to be next on the expanding list of targets). The underlying issues are essentially the same—"nobodies" in several arenas are trying to become "somebodies" with enough power to make the target institutions responsive to their views, aspirations, and needs.

LIMITATIONS OF THE TYPOLOGY

The ladder juxtaposes powerless citizens with the powerful in order to highlight the fundamental divisions between them. In actuality, neither the have-nots nor the powerholders are homogeneous blocs. Each group encompasses a host of divergent points of view, significant cleavages, competing vested interests, and splintered subgroups. The justification for using such simplistic abstractions is that in most cases the have-nots really do perceive the powerful as a monolithic "system," and powerholders actually do view the have-nots as a sea of "those people," with little comprehension of the class and caste differences among them.

It should be noted that the typology does not include an analysis of the most significant roadblocks to achieving genuine levels of participation. These roadblocks lie on both sides of the simplistic fence. On the powerholders' side, they include racism, paternalism, and resistance to power redistribution. On the have-nots' side, they include inadequacies of the poor community's political socioeconomic infrastructure and knowledge-base, plus difficulties of organizing a representative and accountable citizens' group in the face of futility, alienation, and distrust.

Another caution about the eight separate rungs on the ladder: In the real world of people and programs, there might be 150 rungs with less sharp and "pure" distinctions among them. Furthermore, some of the characteristics used to illustrate each of the eight types might be

applicable to other rungs. For example, employment of the have-nots in a program or on a planning staff could occur at any of the eight rungs and could represent either a legitimate or illegitimate characteristic of citizen participation. Depending on their motives, powerholders can hire poor people to coopt them, to placate them, or to utilize the have-nots' special skills and insights.⁴ Some mayors, in private, actually boast of their strategy in hiring militant black leaders to muzzle them while destroying their credibility in the black community.

Characteristics and Illustrations

It is in this context of power and powerlessness that the characteristics of the eight rungs are illustrated by examples from current federal social programs.

1. MANIPULATION

In the name of citizen participation, people are placed on rubberstamp advisory committees or advisory boards for the express purpose of "educating" them or engineering their support. Instead of genuine citizen participation, the bottom rung of the ladder signifies the distortion of participation into a public relations vehicle by powerholders.

This illusory form of "participation" initially came into vogue with urban renewal when the socially elite were invited by city housing officials to serve on Citizen Advisory Committees (CACs). Another target of manipulation were the CAC subcommittees on minority groups, which in theory were to protect the rights of Negroes in the renewal program. In practice, these subcommittees, like their parent CACs, functioned mostly as letterheads, trotted forward at appropriate times to promote urban renewal plans (in recent years known as Negro removal plans).

At meetings of the Citizen Advisory Committees, it was the officials who educated, persuaded, and advised the citizens, not the reverse. Federal guidelines for the renewal programs legitimized the manipulative agenda by emphasizing the terms "information-gathering," "public relations," and "support" as the explicit functions of the committees.⁵

This style of nonparticipation has since been applied to other programs encompassing the poor. Examples of this are seen in Community Action Agencies (CAAs) which have created structures called "neighborhood councils" or "neighborhood advisory groups." These bodies frequently have no legitimate function or power.⁶ The CAAs use them to "prove" that "grassroots people" are involved in the program. But the program may not have been discussed with "the people." Or it may have been described at a meeting in the most general terms; "We need your signatures on this proposal for a multiservice center which will house, under one roof, doctors from the health department, workers from the welfare department, and specialists from the employment service."

The signators are not informed that the \$2 million-per-year center will only refer residents to the same old waiting lines at the same old agencies across town. No one is asked if such a referral center is really needed in his neighborhood. No one realizes that the contractor for the building is the mayor's brother-in-law, or that the new director of the center will be the same old community organization specialist from the urban renewal agency.

After signing their names, the proud grassroots dutifully spread the word that they have "participated" in bringing a new and wonderful center to the neighborhood to provide people with drastically needed jobs and health and welfare services. Only after the ribbon-cutting ceremony do the members of the neighborhood council realize that they didn't ask the important questions, and that they had no technical advisors of their own to help them grasp the fine legal print. The new center, which is open 9 to 5 on weekdays only, actually adds to their problems. Now the old agencies across town won't talk with them unless they have a pink paper slip to prove that they have been referred by "their" shiny new neighborhood center.

Unfortunately, this chicanery is not a unique example. Instead it is almost typical of what has been perpetrated in the name of high-sounding rhetoric like "grassroots participation." This sham lies at the heart of the deep-seated exasperation and hostility of the have-nots toward the powerholders.

One hopeful note is that, having been so grossly affronted, some citizens have learned the Mickey Mouse game, and now they too know how to play. As a result of this knowledge, they are demanding genuine levels of participation to assure them that public programs are relevant to their needs and responsive to their priorities.

2. THERAPY

In some respects group therapy, masked as citizen participation, should be on the lowest rung of the ladder because it is both dishonest and arrogant. Its administrators—mental health experts from social workers to psychiatrists—assume that powerlessness is synonymous with mental illness. On this assumption, under a masquerade of involving citizens in planning, the experts subject the citizens to clinical group therapy. What makes this form of "participation" so invidious is that citizens are engaged in extensive activity, but the focus of it is on curing them of their "pathology" rather than changing the racism and victimization that create their "pathologies."

Consider an incident that occurred in Pennsylvania less than one year ago. When a father took his seriously ill baby to the emergency clinic of a local hospital, a young resident physician on duty instructed him to take the baby home and feed it sugar water. The baby died that afternoon of pneumonia and dehydration. The overwrought father complained to the board of the local

Community Action Agency. Instead of launching an investigation of the hospital to determine what changes would prevent similar deaths or other forms of malpractice, the board invited the father to attend the CAA's (therapy) child-care sessions for parents, and promised him that someone would "telephone the hospital director to see that it never happens again."

Less dramatic, but more common examples of therapy, masquerading as citizen participation, may be seen in public housing programs where tenant groups are used as vehicles for promoting control-your-child or cleanup campaigns. The tenants are brought together to help them "adjust their values and attitudes to those of the larger society." Under these groundrules, they are diverted from dealing with such important matters as: arbitrary evictions; segregation of the housing project; or why is there a three-month time lapse to get a broken window replaced in winter.

The complexity of the concept of mental illness in our time can be seen in the experiences of student/civil rights workers facing guns, whips, and other forms of terror in the South. They needed the help of socially attuned psychiatrists to deal with their fears and to avoid paranoia.⁷

3. INFORMING

Informing citizens of their rights, responsibilities, and options can be the most important first step toward legitimate citizen participation. However, too frequently the emphasis is placed on a one-way flow of information—from officials to citizens—with no channel provided for feedback and no power for negotiation. Under these conditions, particularly when information is provided at a late stage in planning, people have little opportunity to influence the program designed "for their benefit." The most frequent tools used for such one-way communication are the news media, pamphlets, posters, and responses to inquiries.

Meetings can also be turned into vehicles for one-way communication by the simple device of providing superficial information, discouraging questions, or giving irrelevant answers. At a recent Model Cities citizen planning meeting in Providence, Rhode Island, the topic was "tot-lots." A group of elected citizen representatives, almost all of whom were attending three to five meetings a week, devoted an hour to a discussion of the placement of six tot-lots. The neighborhood is half black, half white. Several of the black representatives noted that four tot-lots were proposed for the white district and only two for the black. The city official responded with a lengthy, highly technical explanation about costs per square foot and available property. It was clear that most of the residents did not understand his explanation. And it was clear to observers from the Office of Economic Opportunity that other options did exist which, considering available funds, would have brought about a more equitable distribution of facilities. Intimidated by futility, legalistic jargon, and prestige of

the official, the citizens accepted the "information" and endorsed the agency's proposal to place four lots in the white neighborhood.⁸

4. CONSULTATION

Inviting citizens' opinions, like informing them, can be a legitimate step toward their full participation. But if consulting them is not combined with other modes of participation, this rung of the ladder is still a sham since it offers no assurance that citizen concerns and ideas will be taken into account. The most frequent methods used for consulting people are attitude surveys, neighborhood meetings, and public hearings.

When powerholders restrict the input of citizens' ideas solely to this level, participation remains just a window-dressing ritual. People are primarily perceived as statistical abstractions, and participation is measured by how many come to meetings, take brochures home, or answer a questionnaire. What citizens achieve in all this activity is that they have "participated in participation." And what powerholders achieve is the evidence that they have gone through the required motions of involving "those people."

Attitude surveys have become a particular bone of contention in ghetto neighborhoods. Residents are increasingly unhappy about the number of times per week they are surveyed about their problems and hopes. As one woman put it: "Nothing ever happens with those damned questions, except the surveyer gets \$3 an hour, and my washing doesn't get done that day." In some communities, residents are so annoyed that they are demanding a fee for research interviews.

Attitude surveys are not very valid indicators of community opinion when used without other input from citizens. Survey after survey (paid for out of anti-poverty funds) has "documented" that poor housewives most want tot-lots in their neighborhood where young children can play safely. But most of the women answered these questionnaires without knowing what their options were. They assumed that if they asked for something small, they might just get something useful in the neighborhood. Had the mothers known that a free prepaid health insurance plan was a possible option, they might not have put tot-lots so high on their wish lists.

A classic misuse of the consultation rung occurred at a New Haven, Connecticut, community meeting held to consult citizens on a proposed Model Cities grant. James V. Cunningham, in an unpublished report to the Ford Foundation, described the crowd as large and "mostly hostile:"⁹

Members of The Hill Parents Association demanded to know why residents had not participated in drawing up the proposal. CAA director Spitz explained that it was merely a proposal for seeking Federal planning funds—that once funds were obtained, residents would be deeply involved in the planning. An outside observer who sat in

the audience described the meeting this way:

"Spitz and Mel Adams ran the meeting on their own. No representatives of a Hill group moderated or even sat on the stage. Spitz told the 300 residents that this huge meeting was an example of 'participation in planning.' To prove this, since there was a lot of dissatisfaction in the audience, he called for a 'vote' on each component of the proposal. The vote took this form: 'Can I see the hands of all those in favor of a health clinic? All those opposed?' It was a little like asking who favors motherhood."

It was a combination of the deep suspicion aroused at this meeting and a long history of similar forms of "window-dressing participation" that led New Haven residents to demand control of the program.

By way of contrast, it is useful to look at Denver where technicians learned that even the best intentioned among them are often unfamiliar with, and even insensitive to, the problems and aspirations of the poor. The technical director of the Model Cities program has described the way professional planners assumed that the residents, victimized by high-priced local storekeepers, "badly needed consumer education."¹⁰ The residents, on the other hand, pointed out that the local storekeepers performed a valuable function. Although they overcharged, they also gave credit, offered advice, and frequently were the only neighborhood place to cash welfare or salary checks. As a result of this consultation, technicians and residents agreed to substitute the creation of needed credit institutions in the neighborhood for a consumer education program.

5. PLACATION

It is at this level that citizens begin to have some degree of influence though tokenism is still apparent. An example of placation strategy is to place a few hand-picked "worthy" poor on boards of Community Action Agencies or on public bodies like the board of education, police commission, or housing authority. If they are not accountable to a constituency in the community and if the traditional power elite hold the majority of seats, the have-nots can be easily outvoted and outfoxed. Another example is the Model Cities advisory and planning committees. They allow citizens to advise or plan ad infinitum but retain for powerholders the right to judge the legitimacy or feasibility of the advice. The degree to which citizens are actually placated, of course, depends largely on two factors: the quality of technical assistance they have in articulating their priorities; and the extent to which the community has been organized to press for those priorities.

It is not surprising that the level of citizen participation in the vast majority of Model Cities programs is at the placation rung of the ladder or below. Policy-makers at the Department of Housing and Urban Development (HUD) were determined to return the genie of citizen power to the bottle from which it had escaped

(in a few cities) as a result of the provision stipulating "maximum feasible participation" in poverty programs. Therefore, HUD channeled its physical-social-economic rejuvenation approach for blighted neighborhoods through city hall. It drafted legislation requiring that all Model Cities' money flow to a local City Demonstration Agency (CDA) through the elected city council. As enacted by Congress, this gave local city councils final veto power over planning and programming and ruled out any direct funding relationship between community groups and HUD.

HUD required the CDAs to create coalition, policy-making boards that would include necessary local power-holders to create a comprehensive physical-social plan during the first year. The plan was to be carried out in a subsequent five-year action phase. HUD, unlike OEO, did not require that have-not citizens be included on the CDA decision-making boards. HUD's Performance Standards for Citizen Participation only demanded that "citizens have clear and direct access to the decision-making process."

Accordingly, the CDAs structured their policy-making boards to include some combination of elected officials; school representatives; housing, health, and welfare officials; employment and police department representatives; and various civic, labor, and business leaders. Some CDAs included citizens from the neighborhood. Many mayors correctly interpreted the HUD provision for "access to the decision-making process" as the escape hatch they sought to relegate citizens to the traditional advisory role.

Most CDAs created residents' advisory committees. An alarmingly significant number created citizens' policy boards and citizens' policy committees which are totally misnamed as they have either no policy-making function or only a very limited authority. Almost every CDA created about a dozen planning committees or task forces on functional lines: health, welfare, education, housing, and unemployment. In most cases, have-not citizens were invited to serve on these committees along with technicians from relevant public agencies. Some CDAs, on the other hand, structured planning committees of technicians and parallel committees of citizens.

In most Model Cities programs, endless time has been spent fashioning complicated board, committee, and task force structures for the planning year. But the rights and responsibilities of the various elements of those structures are not defined and are ambiguous. Such ambiguity is likely to cause considerable conflict at the end of the one-year planning process. For at this point, citizens may realize that they have once again extensively "participated" but have not profited beyond the extent the powerholders decide to placate them.

Results of a staff study (conducted in the summer of 1968 before the second round of seventy-five planning grants were awarded) were released in a December 1968 HUD bulletin.¹¹ Though this public document uses much more delicate and diplomatic language, it

attests to the already cited criticisms of non-policy-making policy boards and ambiguous complicated structures, in addition to the following findings:

1. Most CDAs did not negotiate citizen participation requirements with residents.

2. Citizens, drawing on past negative experiences with local powerholders, were extremely suspicious of this new panacea program. They were legitimately distrustful of city hall's motives.

3. Most CDAs were not working with citizens' groups that were genuinely representative of model neighborhoods and accountable to neighborhood constituencies. As in so many of the poverty programs, those who were involved were more representative of the upwardly mobile working-class. Thus their acquiescence to plans prepared by city agencies was not likely to reflect the views of the unemployed, the young, the more militant residents, and the hard-core poor.

4. Residents who were participating in as many as three to five meetings per week were unaware of their minimum rights, responsibilities, and the options available to them under the program. For example, they did not realize that they were not required to accept technical help from city technicians they distrusted.

5. Most of the technical assistance provided by CDAs and city agencies was of third-rate quality, paternalistic, and condescending. Agency technicians did not suggest innovative options. They reacted bureaucratically when the residents pressed for innovative approaches. The vested interests of the old-line city agencies were a major—albeit hidden—agenda.

6. Most CDAs were not engaged in planning that was comprehensive enough to expose and deal with the roots of urban decay. They engaged in "meetingitis" and were supporting strategies that resulted in "projectitis," the outcome of which was a "laundry list" of traditional programs to be conducted by traditional agencies in the traditional manner under which slums emerged in the first place.

7. Residents were not getting enough information from CDAs to enable them to review CDA developed plans or to initiate plans of their own as required by HUD. At best, they were getting superficial information. At worst, they were not even getting copies of official HUD materials.

8. Most residents were unaware of their rights to be reimbursed for expenses incurred because of participation—babysitting, transportation costs, and so on.

9. The training of residents, which would enable them to understand the labyrinth of the federal-state-city systems and networks of subsystems, was an item that most CDAs did not even consider.

These findings led to a new public interpretation of HUD's approach to citizen participation. Though the requirements for the seventy-five "second-round" Model City grantees were not changed, HUD's twenty-seven page technical bulletin on citizen participation repeatedly advocated that cities share power with residents.

It also urged CDAs to experiment with subcontracts under which the residents' groups could hire their own trusted technicians.

A more recent evaluation was circulated in February 1969 by OSTI, a private firm that entered into a contract with OEO to provide technical assistance and training to citizens involved in Model Cities programs in the northeast region of the country. OSTI's report to OEO corroborates the earlier study. In addition it states:¹²

In practically no Model Cities structure does citizen participation mean truly shared decision-making, such that citizens might view themselves as "the partners in this program. . . ."

In general, citizens are finding it impossible to have a significant impact on the comprehensive planning which is going on. In most cases the staff planners of the CDA and the planners of existing agencies are carrying out the actual planning with citizens having a peripheral role of watchdog and, ultimately, the "rubber stamp" of the plan generated. In cases where citizens have the direct responsibility for generating program plans, the time period allowed and the independent technical resources being made available to them are not adequate to allow them to do anything more than generate very traditional approaches to the problems they are attempting to solve.

In general, little or no thought has been given to the means of insuring continued citizen participation during the stage of implementation. In most cases, traditional agencies are envisaged as the implementors of Model Cities programs and few mechanisms have been developed for encouraging organizational change or change in the method of program delivery within these agencies or for insuring that citizens will have some influence over these agencies as they implement Model Cities programs. . . .

By and large, people are once again being planned *for*. In most situations the major planning decisions are being made by CDA staff and approved in a formalistic way by policy boards.

6. PARTNERSHIP

At this rung of the ladder, power is in fact redistributed through negotiation between citizens and powerholders. They agree to share planning and decision-making responsibilities through such structures as joint policy boards, planning committees and mechanisms for resolving impasses. After the groundrules have been established through some form of give-and-take, they are not subject to unilateral change.

Partnership can work most effectively when there is an organized power-base in the community to which the citizen leaders are accountable; when the citizens group has the financial resources to pay its leaders reasonable honoraria for their time-consuming efforts; and when the group has the resources to hire (and fire) its own technicians, lawyers, and community organizers. With these ingredients, citizens have some genuine bargain-

ing influence over the outcome of the plan (as long as both parties find it useful to maintain the partnership). One community leader described it "like coming to city hall with hat on head instead of in hand."

In the Model Cities program only about fifteen of the so-called first generation of seventy-five cities have reached some significant degree of power-sharing with residents. In all but one of those cities, it was angry citizen demands, rather than city initiative, that led to the negotiated sharing of power.¹³ The negotiations were triggered by citizens who had been enraged by previous forms of alleged participation. They were both angry and sophisticated enough to refuse to be "conned" again. They threatened to oppose the awarding of a planning grant to the city. They sent delegations to HUD in Washington. They used abrasive language. Negotiation took place under a cloud of suspicion and rancor.

In most cases where power has come to be shared it was *taken by the citizens*, not given by the city. There is nothing new about that process. Since those who have power normally want to hang onto it, historically it has had to be wrested by the powerless rather than proffered by the powerful.

Such a working partnership was negotiated by the residents in the Philadelphia model neighborhood. Like most applicants for a Model Cities grant, Philadelphia wrote its more than 400 page application and waved it at a hastily called meeting of community leaders. When those present were asked for an endorsement, they angrily protested the city's failure to consult them on preparation of the extensive application. A community spokesman threatened to mobilize a neighborhood protest *against* the application unless the city agreed to give the citizens a couple of weeks to review the application and recommend changes. The officials agreed.

At their next meeting, citizens handed the city officials a substitute citizen participation section that changed the groundrules from a weak citizens' advisory role to a strong shared power agreement. Philadelphia's application to HUD included the citizens' substitution word for word. (It also included a new citizen prepared introductory chapter that changed the city's description of the model neighborhood from a paternalistic description of problems to a realistic analysis of its strengths, weaknesses, and potentials.)

Consequently, the proposed policy-making committee of the Philadelphia CDA was revamped to give five out of eleven seats to the residents' organization, which is called the Area Wide Council (AWC). The AWC obtained a subcontract from the CDA for more than \$20,000 per month, which it used to maintain the neighborhood organization, to pay citizen leaders \$7 per meeting for their planning services, and to pay the salaries of a staff of community organizers, planners, and other technicians. AWC has the power to initiate plans of its own, to engage in joint planning with CDA committees, and to review plans initiated by city agen-

cies. It has a veto power in that no plans may be submitted by the CDA to the city council until they have been reviewed, and any differences of opinion have been successfully negotiated with the AWC. Representatives of the AWC (which is a federation of neighborhood organizations grouped into sixteen neighborhood "hubs") may attend all meetings of CDA task forces, planning committees, or subcommittees.

Though the city council has final veto power over the plan (by federal law), the AWC believes it has a neighborhood constituency that is strong enough to negotiate any eleventh-hour objections the city council might raise when it considers such AWC proposed innovations as an AWC Land Bank, an AWC Economic Development Corporation, and an experimental income maintenance program for 900 poor families.

7. DELEGATED POWER

Negotiations between citizens and public officials can also result in citizens achieving dominant decision-making authority over a particular plan or program. Model City policy boards or CAA delegate agencies on which citizens have a clear majority of seats and genuine specified powers are typical examples. At this level, the ladder has been scaled to the point where citizens hold the significant cards to assure accountability of the program to them. To resolve differences, powerholders need to start the bargaining process rather than respond to pressure from the other end.

Such a dominant decision-making role has been attained by residents in a handful of Model Cities including Cambridge, Massachusetts; Dayton, and Columbus, Ohio; Minneapolis, Minnesota; St. Louis, Missouri; Hartford and New Haven, Connecticut; and Oakland, California.

In New Haven, residents of the Hill neighborhood have created a corporation that has been delegated the power to prepare the entire Model Cities plan. The city, which received a \$117,000 planning grant from HUD, has subcontracted \$110,000 of it to the neighborhood corporation to hire its own planning staff and consultants. The Hill Neighborhood Corporation has eleven representatives on the twenty-one-member CDA board which assures it a majority voice when its proposed plan is reviewed by the CDA.

Another model of delegated power is separate and parallel groups of citizens and powerholders, with provision for citizen veto if differences of opinion cannot be resolved through negotiation. This is a particularly interesting coexistence model for hostile citizen groups too embittered toward city hall—as a result of past "collaborative efforts"—to engage in joint planning.

Since all Model Cities programs require approval by the city council before HUD will fund them, city councils have final veto powers even when citizens have the majority of seats on the CDA Board. In Richmond, California, the city council agreed to a citizens' counter-

veto, but the details of that agreement are ambiguous and have not been tested.

Various delegated power arrangements are also emerging in the Community Action Program as a result of demands from the neighborhoods and OEO's most recent instruction guidelines which urged CAAs "to exceed (the) basic requirements" for resident participation.¹⁴ In some cities, CAAs have issued subcontracts to resident dominated groups to plan and/or operate one or more decentralized neighborhood program components like a multipurpose service center or a Headstart program. These contracts usually include an agreed upon line-by-line budget and program specifications. They also usually include a specific statement of the significant powers that have been delegated, for example: policy-making; hiring and firing; issuing subcontracts for building, buying, or leasing. (Some of the subcontracts are so broad that they verge on models for citizen control.)

8. CITIZEN CONTROL

Demands for community controlled schools, black control, and neighborhood control are on the increase. Though no one in the nation has absolute control, it is very important that the rhetoric not be confused with intent. People are simply demanding that degree of power (or control) which guarantees that participants or residents can govern a program or an institution, be in full charge of policy and managerial aspects, and be able to negotiate the conditions under which "outsiders" may change them.

A neighborhood corporation with no intermediaries between it and the source of funds is the model most frequently advocated. A small number of such experimental corporations are already producing goods and/or social services. Several others are reportedly in the development stage, and new models for control will undoubtedly emerge as the have-nots continue to press for greater degrees of power over their lives.

Though the bitter struggle for community control of the Ocean Hill-Brownsville schools in New York City has aroused great fears in the headline reading public, less publicized experiments are demonstrating that the have-nots can indeed improve their lot by handling the entire job of planning, policy-making, and managing a program. Some are even demonstrating that they can do all this with just one arm because they are forced to use their other one to deal with a continuing barrage of local opposition triggered by the announcement that a federal grant has been given to a community group or an all black group.

Most of these experimental programs have been capitalized with research and demonstration funds from the Office of Economic Opportunity in cooperation with other federal agencies. Examples include:

1. A \$1.8 million grant was awarded to the Hough Area Development Corporation in Cleveland to plan economic development programs in the ghetto and

to develop a series of economic enterprises ranging from a novel combination shopping-center-public-housing project to a loan guarantee program for local building contractors. The membership and board of the non-profit corporation is composed of leaders of major community organizations in the black neighborhood.

2. Approximately \$1 million (\$595,751 for the second year) was awarded to the Southwest Alabama Farmers Cooperative Association (SWAFCA) in Selma, Alabama, for a ten-county marketing cooperative for food and livestock. Despite local attempts to intimidate the coop (which included the use of force to stop trucks on the way to market), first year membership grew to 1,150 farmers who earned \$52,000 on the sale of their new crops. The elected coop board is composed of two poor black farmers from each of the ten economically depressed counties.

3. Approximately \$600,000 (\$300,000 in a supplemental grant) was granted to the Albina Corporation and the Albina Investment Trust to create a black-operated, black-owned manufacturing concern using inexperienced management and unskilled minority group personnel from the Albina district. The profit-making wool and metal fabrication plant will be owned by its employees through a deferred compensation trust plan.

4. Approximately \$800,000 (\$400,000 for the second year) was awarded to the Harlem Commonwealth Council to demonstrate that a community-based development corporation can catalyze and implement an economic development program with broad community support and participation. After only eighteen months of program development and negotiation, the council will soon launch several large-scale ventures including operation of two supermarkets, an auto service and repair center (with built-in manpower training program), a finance company for families earning less than \$4,000 per year, and a data processing company. The all black Harlem-based board is already managing a metal castings foundry.

Though several citizen groups (and their mayors) use the rhetoric of citizen control, no Model City can meet the criteria of citizen control since final approval power and accountability rest with the city council.

Daniel P. Moynihan argues that city councils are representative of the community, but Adam Walinsky illustrates the nonrepresentativeness of this kind of representation:¹⁵

Who . . . exercises "control" through the representative process? In the Bedford-Stuyvesant ghetto of New York there are 450,000 people—as many as in the entire city of Cincinnati, more than in the entire state of Vermont. Yet the area has only one high school, and 80 per cent of its teen-agers are dropouts; the infant mortality rate is twice the national average; there are over 8000 buildings abandoned by everyone but the rats, yet the area received not one dollar of urban renewal funds

during the entire first 15 years of that program's operation; the unemployment rate is known only to God.

Clearly, Bedford-Stuyvesant has some special needs; yet it has always been lost in the midst of the city's eight million. In fact, it took a lawsuit to win for this vast area, in the year 1968, its first Congressman. In what sense can the representative system be said to have "spoken for" this community, during the long years of neglect and decay?

Walinsky's point on Bedford-Stuyvesant has general applicability to the ghettos from coast to coast. It is therefore likely that in those ghettos where residents have achieved a significant degree of power in the Model Cities planning process, the first-year action plans will call for the creation of some new community institutions entirely governed by residents with a specified sum of money contracted to them. If the ground-rules for these programs are clear and if citizens understand that achieving a genuine place in the pluralistic scene subjects them to its legitimate forms of give-and-take, then these kinds of programs might begin to demonstrate how to counteract the various corrosive political and socioeconomic forces that plague the poor.

In cities likely to become predominantly black through population growth, it is unlikely that strident citizens' groups like AWC of Philadelphia will eventually demand legal power for neighborhood self-government. Their grand design is more likely to call for a black city hall, achieved by the elective process. In cities destined to remain predominantly white for the foreseeable future, it is quite likely that counterpart groups to AWC will press for separatist forms of neighborhood government that can create and control decentralized public services such as police protection, education systems, and health facilities. Much may depend on the willingness of city governments to entertain demands for resource allocation weighted in favor of the poor, reversing gross imbalances of the past.

Among the arguments against community control are: it supports separatism; it creates balkanization of public services; it is more costly and less efficient; it enables minority group "hustlers" to be just as opportunistic and disdainful of the have-nots as their white predecessors; it is incompatible with merit systems and professionalism; and ironically enough, it can turn out to be a new Mickey Mouse game for the have-nots by allowing them to gain control but not allowing them sufficient dollar resources to succeed.¹⁶ These arguments are not to be taken lightly. But neither can we take lightly the arguments of embittered advocates of community control—that every other means of trying to end their victimization has failed!

NOTES

¹ The literature on poverty and discrimination and their effects on people is extensive. As an introduction, the following will be

helpful: B. H. Bagdikian, *In the Midst of Plenty: The Poor in America* (New York: Beacon, 1964); Paul Jacobs, "The Brutalizing of America," *Dissent*, XI (Autumn 1964), p. 423-8; Stokely Carmichael and Charles V. Hamilton, *Black Power: The Politics of Liberation in America* (New York: Random House, 1967); Eldridge Cleaver, *Soul on Ice* (New York: McGraw-Hill, 1968); L. J. Duhl, *The Urban Condition: People and Policy in the Metropolis* (New York: Basic Books, 1963); William H. Grier and P. M. Cobbs, *Black Rage* (New York: Basic Books, 1968); Michael Harrington, *The Other America: Poverty in the United States* (New York: Macmillan, 1962); Peter Marris and Martin Rein, *Dilemmas of Social Reform: Poverty and Community Action in the United States* (New York: Atherton Press, 1967); Mollie Orshansky, "Who's Who Among the Poor: A Demographic View of Poverty," *Social Security Bulletin*, XXVII (July 1965), 3-32; and Richard T. Titmuss, *Essays on the Welfare State* (New Haven: Yale University Press, 1968).

² The poster is one of about 350 produced in May or June 1968 at Ateliers Populaire, a graphics center launched by students from the Sorbonne's École des Beaux Art and École des Arts Decoratifs.

³ This typology is an outgrowth of a more crude typology I circulated in March 1967 in a HUD staff discussion paper titled "Rhetoric and Reality." The earlier typology consisted of eight levels that were less discrete types and did not necessarily suggest a chronological progression: Inform, Consult, Joint Planning, Negotiate, Decide, Delegate, Advocate Planning, and Neighborhood Control.

⁴ For an article of some possible employment strategies, see, Edmund M. Burke, "Citizen Participation Strategies," *Journal of the American Institute of Planners*, XXXIV, No. 5 (September 1968), 290-1.

⁵ U.S., Department of Housing and Urban Development, *Workable Program for Community Improvement, Answers on Citizen Participation*, Program Guide 7, February, 1966, pp. 1 and 6.

⁶ David Austin, "Study of Resident Participants in Twenty Community Action Agencies," CAP Grant 9499.

⁷ Robert Coles, "Social Struggle and Weariness," *Psychiatry*, XXVII (November 1964), 305-15. I am also indebted to Daniel M. Fox of Harvard University for some of his general insights into therapy being used as a diversion from genuine citizen participation.

⁸ See, Gordon Fellman, "Neighborhood Protest of an Urban Highway," *Journal of the American Institute of Planners*, XXXV, No. 2 (March 1969), 118-22.

⁹ James V. Cunningham, "Resident Participation, Unpublished Report prepared for the Ford Foundation, August 1967, p. 54.

¹⁰ Interview with Maxine Kurtz, Technical Director, Denver CDA.

¹¹ U.S., Department of Housing and Urban Development, "Citizen Participation in Model Cities," *Technical Assistance Bulletin*, No. 3 (December 1968).

¹² Organization for Social and Technical Innovation, *Six-Month Progress Report to Office of Economic Opportunity, Region 1*, February 1, 1969, pp. 27, 28, and 35.

¹³ In Cambridge, Massachusetts, city hall offered to share power with residents and anticipated the need for a period in which a representative citizens group could be engaged, and the ambiguities of authority, structure, and process would be resolved. At the request of the mayor, HUD allowed the city to spend several months of Model Cities planning funds for community organization activities. During these months, staff from the city manager's office also helped the residents draft a city ordinance that created a CDA composed of sixteen elected residents and eight appointed public and private agency representatives. This resident-dominated body has the power to hire and fire CDA staff, approve all plans, review all model city budgets and contracts, set policy, and so forth. The ordinance, which was unanimously passed by the city council also includes a requirement that all Model City plans must be approved by a majority of residents in the neighborhood through a referendum. Final approval power rests with the city council by federal statute.

¹⁴ U.S., Office of Economic Opportunity, *OEO Instruction, Participation of the Poor in the Planning, Conduct and Evaluation of Community Action Programs* (Washington, D.C.: December 1, 1968), pp. 1-2.

¹⁵ Adam Walinsky, "Review of *Maximum Feasible Misunderstanding*" by Daniel P. Moynihan, *New York Times Book Review*, February 2, 1969.

¹⁶ For thoughtful academic analyses of some of the potentials and pitfalls of emerging neighborhood control models, see, Alan Altshuler, "The Demand For Participation in Large American Cities," An Unpublished Paper prepared for the Urban Institute, December 1968; and Hans B. C. Spiegel and Stephen D. Mittenhal, "Neighborhood Power and Control, Implications for Urban Planning," A Report prepared for the Department of Housing and Urban Development, November 1968.

IS RTHA GEBRUIKSJAAR 2019 REPRESENTATIEF/ GESCHIKT ALS REFERENTIE VOOR 'GROEI VERDIENEN' BIJ AFNAME GELUIDPRODUCTIE ?

GEBEURTENIS *)	AB 2001	---- 2002	AB 2004	AB 2010	OR 2013	---- 2014	LHB? 2017	ILT/6 2018	BNSTURING 2019
VLUCHTEN GR LV									
INCL NACHTVL	24.992	22.244	23.346	17.769	21.045	21.169	18.757	20.170	> 21.049
IN INVOERSET #)	27.500 !)	27.500	27.500	26.075 ^)	26.075	26.075	26.075	26.075	26.075
AANTAL PASS	826.889	706.460	1.196.958	1.000.858	1.590.144	1.687.574	1.774.976	1.943.733	> 2.133.976
CUM GELUID HHP's									
IN dB(A) L-den	---	---	---	---	---	348,11	346,94	349,54 ')	348,84 ")
MAX NORM CUM:	---	---	---	---	---	355,96	355,96	355,96	355,96
NACHTVL L-night	2.093	535	771	752	902	941	1.029	1.286 ')	> 1.218 ")
IN INVOERSET #)	Lnght LAeq 400 0	Lnght LAeq 400 0	Lnght LAeq 750 0	Lnght LAeq 849 304	Lnght LAeq 849 304	Lnght LAeq 849 304	Lnght LAeq 849 304	Lnght LAeq 849 304	Lnght LAeq 849 304
VLUCHTEN KL LV									
INCL NACHTVL	68.178	64.753	40.627	34.875	29.614	28.356	31.025	33.152	31.390
IN INVOERSET IFR	24.860	24.860	24.860	24.958	(24.958)	(24.958)	(24.958)	(24.958)	(24.958)
TBV BKL VFR	83.750	83.750	29.445	29.445	(29.439)----->	(art 5 en 9 Omzettingsregeling 2013: 47 BKL/ 35 Ke)			
MAATSC. HELI's									
INCL NACHT	---	---	?	2.320	2.973	3.665	5.366	5.388	> 5.852
INVOERSET HELI's									
EXCL NACHT	7000	7000	7000	7099	7099	7099	7099	7099	7099
AANTAL KLACHTEN	---	---	---	3.796 (2012)	5.452	7.269	15.597	34.688	> 62.650
RTHA-> DCMR									

VOETNOTEN EN TOELICHTING

*) GEBEURTENISSEN:

AB 2001: AANWIJZINGSBESLUIT 2001: Rotterdam Airport/ Zestienhoven is bedoeld en bestemd als Zakenluchthaven. Dat staat met zoveel woorden in het AB 2001. Daarom en daarvoor zijn 2.500 extra vluchten boven “het aantal te verwachten vluchten” van 25.000 = **27.500 (!)** vliegbewegingen in de invoerset opgenomen (**zie #**) en de daarmee berekende extra geluidsruimte is toegekend aan de luchthaven opdat deze zich verder kan ontwikkelen als zakenluchthaven.

Citaten uit Toelichting AB 2001:

“Het Besluit heeft betrekking op:

** het gebruik van het luchtvaartterrein als ‘zakenluchthaven’*

** de vaststelling van een geluidzone met een grenswaarde (...) en met de geluidscontouren “.*

(...).

“Het voorliggend besluit wordt genomen in vervolg op het aanwijzingsverzoek d.d. 31 maart 1998 van de exploitant van Rotterdam Airport (de NV Luchthaven Schiphol) mede namens het gemeentebestuur van Rotterdam (hierna de initiatiefnemers). De initiatiefnemers zijn overeengekomen Rotterdam Airport in te richten als luchthaven ten behoeve van het Europees luchtverkeer met voornamelijk zakelijke reismotieven. Tevens wordt ruimte opengehouden voor beperkt vakantie- en vrachtverkeer”.

(....)

“Tevens verzoeken de initiatiefnemers om de grasbaan buiten gebruik te stellen en reeds vooruitlopend op de aanwijzing een aantal besluiten te nemen, waaronder het instellen van een nachtregime, als mede het treffen van maatregelen met betrekking tot lawaaiige vliegtuigen”. (...) In antwoord op het aanwijzingsverzoek schrijft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van VROM,, op 15 mei 1998, dat de beoogde profiel van een zakelijke luchthaven hen aanspreekt”.

(....)

*“Het voorliggend besluit is gebaseerd op het aanwijzingsverzoek, met diverse specificaties daarvan door de initiatiefnemers, en op het milieu-effectrapport van de initiatiefnemers. De aanwijzing betreft: * Op verzoek, het door de initiatiefnemers gevraagde verkeer dat behoort bij de zogenaamde zakenluchthaven”.*

(....)

“Voor de onderbouwing van dit besluit is voorts van belang het aan het besluit ten grondslag liggende milieu- effectrapport (MER)”.

(....)

*De geluidzones zijn berekend op basis van de genoemde prognoses (**zie #**) en inschattingen van het plan in hoofdzaak omtrent de verkeersomvang (aantal vliegbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangende geluidsproductie) (...)”.*

(....)

“In het aanwijzingsverzoek wordt door de initiatiefnemers aangegeven dat gezien het profiel van de luchthaven als zakenluchthaven met voornamelijk dagrandvluchten op Europese bestemmingen, de noodzaak voor structureel verkeer gedurende de nacht niet (meer) aanwezig is. Dit betekent dat Rotterdam Airport in de nachtelijke uren, zijnde van 23:00 uur tot 07:00 uur plaatselijke tijd, gesloten zal zijn voor vrijwel alle luchtverkeer.” (Noot: LAeq = 0).

(....)

“Artikel 10: Onder een zakelijke vlucht genoemd onder d wordt verstaan een intercontinentale of continentale vlucht met een zakelijk doel, ten behoeve van het in de Rotterdams- Haagse regio gevestigde bedrijfsleven, uitgevoerd met een luchtvaartuig ingericht voor personenvervoer, te weten:

** een eigen vliegtuig voor het vervoer van personen ten behoeve van het eigen bedrijf;*

** een vliegtuig van derden, dat ingehuurd wordt op grond van een huurovereenkomst met een gelegenheidskarakter, en waarmee personen worden vervoerd ten behoeve van het bedrijf van de huurder”.*

(....)

Voor hinder is de doelstelling stabilisatie op het niveau van 1985 in zowel 2000 als in 2010. Voor ernstige hinder is de doelstelling 0% ernstig gehinderden in 2010. Daarbij wordt wel signaleerd dat de ontwikkeling van de (ernstige) hinder zodanig is dat deze doelstellingen niet zonder meer gehaald kunnen worden.”

(....)

Er kunnen zich in de praktijk situaties voordoen waarbij bijzondere omstandigheden het noodzakelijk maken dat van de nachtelijke sluitingstijd wordt afgeweken. Daartoe is in dit artikel (8) en tweetal uitzonderingen op het verbod van artikel 7 opgenomen”.

AB 2004 = wijziging AB 2001: Rotterdam Airport wordt slotgecoördineerd. Nachtnorm in invoerset wordt verhoogd van 400 (300 Grote Luchtvaart IFR en 100 Kleine Luchtvaart IFR) tot 750 (650 Grote Luchtvaart IFR en 100 Kleine Luchtvaart IFR). De afkap van de Drempelwaarde van 65 Ke norm wordt ongedaan gemaakt. Vliegroutes worden vastgesteld.

Citaten uit het AB 2004:

MvT (2010 mbt 2004): *“De openingstijden zijn voor het uitvoeren van landingen voor enkele categorieën stillere vliegtuigen met één uur verruimd (van 23:00 uur naar 24:00 uur) . In dit besluit (2004) is de in 2001 vastgestelde Ke- geluidzone ongewijzigd gebleven en is het uitgangspunt gehanteerd dat binnen deze geluidzone 350 extra vluchten in de periode 23:00 - 07:00 kunnen worden geacomodeerd. Daarnaast zijn enkele uitzonderingen op de nachtsluiting opgenomen”.*

AB 2010: AANWIJZINGSBESLUIT 2010: Rotterdam Airport wordt Rotterdam The Hague Airport. Bevestiging en bestendiging van het profiel van RTHA als “gespecialiseerde zakenluchthaven” waarvoor het met het AB 2001 27.500 vliegbewegingen in de invoerset opgenomen extra aantal vluchten worden gehandhaafd om RTHA niet verlieslatend te doen zijn.

Citaten uit het AB 2010 :

MvT “Wettelijk kader: Aanwijzingsbesluit 2001: In de Aanwijzing 2001 is een Ke-geluidszone vastgesteld die gebaseerd is op het ‘onderhandelingsakkoord van de Gemeente Rotterdam en de NV Luchthaven Schiphol uit januari 1998. In het onderhandelingsakkoord is gezocht naar een zodanig profiel van de luchthaven opdat er sprake is van een acceptabele milieubelasting in combinatie met een maximale positieve bijdrage van de luchthaven aan het economisch klimaat en bereikbaarheid van de regio met als randvoorwaarde een levensvatbare exploitatie van de luchthaven. Financiële economische verkenningen hebben destijds aangetoond dat tenminste 27.500 vliegtuigbewegingen vereist zijn om de ‘airside- exploitatie’ niet verlieslatend te doen zijn. In de invoerset die ten grondslag ligt aan de KE- geluidzone werd uitgegaan van 27500 vliegbewegingen ‘groot verkeer’, waarvan 300 vliegtuigbewegingen ‘groot verkeer ’en 100 vliegtuigbewegingen ‘klein verkeer’ tussen 23:00 uur en 06:00 uur”.

(...)

“Rotterdam The Hague Airport genereert zijn inkomsten primair uit passagiersbewegingen en niet uit vliegtuigbewegingen”

(....)

- Maatregelen ter beperking van milieuhinder:

“Rotterdam Airport heeft de ambitie om zich als zakenluchthaven verder te ontwikkelen. Hiervoor is ook een convenant met de Schipholgroep ondertekend . Rotterdam The Hague Airport heeft de laatste jaren een sterke groei doorgemaakt, mat meer dan een miljoen passagiers vanaf 2005. De grenzen van de capaciteit (met name geluidsruimte) zijn nu echter bereikt”

(....)

“Bij de uitvoering van het aanwijzingsbesluit zal de Minister een afsprakenkader hanteren om de omgeving voldoende zekerheid te bieden dat er inzicht en toezicht is op het aantal nachtvluchten. De invoerset ten behoeven van het MER alternatief dat de basis vormt voor het besluit alternatief 4c, met 849 nachtbewegingen is het uitgangspunt. Uitgaande van dit aantal zal het nachtelijk gebruik – in aansluiting van het vigerende aanwijzingsbesluit en het daarop gebaseerde handhavingsvoorschrift- blijvend worden gemonitord teneinde tijdig maatregelen te kunnen nemen om mogelijk onwenselijke ontwikkelingen hierin bij te sturen.

(....)

“Ten aanzien van microklimaataanpak van aankomst- en vertrekroutes wordt in het advies geconcludeerd dat de mogelijkheden hiervan beperkt zijn om de bebouwde gebieden te ontzien en nader microklimaatonderzoek is nodig.

(....)

- Advies Buck Consultants op bedrijfseconomische effecten voor de exploitant:

“Als het aantal vluchten bij het handhaven van de huidige contour verlaagd moet worden , is de exploitant in staat om de tarieven te verhogen. Er wijken dan vliegmaatschappijen uit, maar dat is ook de bedoeling. Het is onjuist om in de basisberekening van gelijke tarieven uiv te gaan”

(....(

- Milieu-effecten :

“De vliegtuigtypen die thans gebruik maken van Rotterdam The Hague Airport zijn afwijkend van de vlootmix zoals voorzien in de aanwijzing van 2001 en 2004. Het aandeel grotere toestellen is feitelijk groter. Het totaal aantal bijbehorende vliegbewegingen is als gevolg hiervan, bij een gelijkblijvende gebruiksruimte, kleiner.

2017

In de (oorspronkelijke) Omzettingsregeling 2013 – een tijdelijke regeling - was vastgesteld dat het Luchthavenbesluit uiterlijk na verloop van 4 jaar door RTHA zou zijn aangevraagd bij het bevoegde gezag. Kennelijk is uitstel verleend, en kennelijk nog eens: het wordt najaar 2022 voordat de eerste mogelijkheid zich voordoet om het LHB aan te vragen. Gedurende al die jaren – inmiddels 9 jaar – ondervinden de omwonenden van de Luchthaven een toenemende mate van hinder door vliegtuig geluid en andere vormen van overlast vanwege de luchthaven. Ook hier blijkt dat het luchtvaartbedrijf in een uitzonderingspositie verkeert wat de naleving van wettelijke regels betreft, en dat tot nadeel en schade van de nabij de Luchthaven wonende bevolking.

2019

Is het gebruiksjaar 2019 representatief als maatstaf voor de verdere uitwerking van de voorstellen in het VPP Tussenresultaat?

Het gaat dan in feite om de toedeling van de in 2001 aan RTHA toegekende gebruiksruimte-die bij besluit is toegekend opdat de luchthaven Rotterdam Airport zich zou ontwikkelen als zakenluchthaven. En nadrukkelijk niet is bestemd voor “vracht en vakantievliegverkeer”.

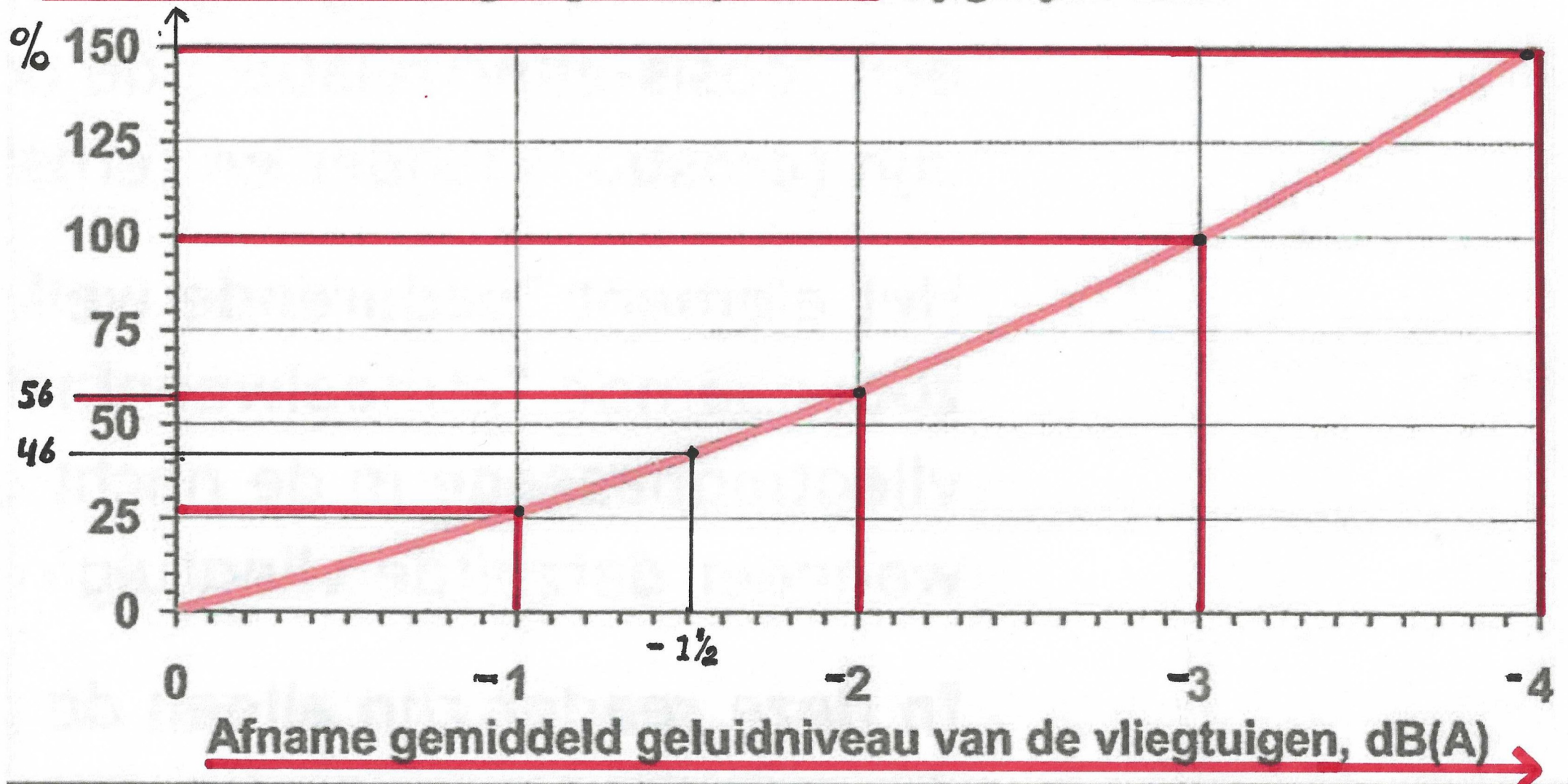
Het antwoord is te herleiden uit het voorgaande: Dit voorstel in het VVP Tussenrapport is in strijd met het Aanwijzingsbesluit van 2001 en de daaropvolgende besluiten van 2004, 2010 en 2013, welke laatste 1 op 1 is overgenomen uit het besluit van 2010. Het voorstel is tevens in strijd met de overwegingen in 2010 dat uitgaande van de situatie toentertijd toen het bevoegde gezag constateerde dat “de grenzen van de capaciteit nu wel zijn bereikt”.

In de periode 2010 tot 2019 heeft de luchthaven desondanks en tegen de bepalingen van de geldende regelgeving een forse groei van de Grote Luchtvaart, de groei van vakantievluchten uitgevoerd door de Commerciële Luchtvaartmaatschappijen, getolereerd, gestimuleerd en doorgemaakt door capaciteitsruimte in beslag te nemen die uitdrukkelijk niet aan deze sector was toebedeeld.

Het gebruiksjaar 2019 kan al vanwege deze handelswijze en omstandigheden – die aan te merken zijn als onrechtmatig handelen- niet als referentie gelden voor verdere uitwerking van het VPP Tussenresultaat, dat op zichzelf al onbewezen vooronderstellingen en veel onjuistheden in zich draagt.

H.S. 30- 04- 2022

Toename aantal vliegtuigen in procent bij gelijke Lden



Figuur 3.2: Meer vliegen met stillere vliegtuigen

BIJLAGE 1

AAN: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

VAN: [REDACTED], CRO-RTHA Bewonersvertegenwoordiger Rotterdam.

BETREFT: Aanpak MGA-traject, reactie van Hans van Zijst op vragen en opmerking Hans Schendstok tijdens Startbijeenkomst 8 december 2020.

BIJLAGE: e-mailbericht van [REDACTED] aan deelnemers aan het participatietraject LHB RTHA d.d. 4 december 2020, 11:25 uur.

ROTTERDAM, 15 december 2020.

Beste [REDACTED],

Met deze brief wil ik reageren op de reactie van Hans van Zijst op mijn e-mailbericht vermeld in de aanhef en op mijn opmerkingen tijdens de Startbijeenkomst op 8 december j.l.. Ik wilde de voortgang van de bijeenkomst en de samenvatting van Hans niet verstoren met een reactie die mogelijk zou uitmonden in een discussie over de voorwaarden van het traject volgens de methode 'Mutual Gains Approach' en de consequenties indien afspraken die voorafgaande aan de startbijeenkomst met alle deelnemers/ partijen zouden zijn / moeten zijn gemaakt niet 'door iedereen' worden nageleefd.

Ik heb tijdens de bijeenkomst om dezelfde reden ook niet verder willen reageren op de door Hans gestelde beperkingen in het verstrekken van informatie aan je achterban : De 'Verantwoording en verantwoordelijkheid' van de bewonersvertegenwoordigers vereist transparantie, openheid en uitwisseling van opinie met de mensen namens wie wij geacht worden te spreken in dit participatietraject.

Ik ben oneens met de reacties van Hans, temeer daar naar mijn oordeel hij daarin de regels van een MGA- traject niet strikt naar de letter en de

voorwaarden van 'Consensusbuilding' niet volgens de voorgeschreven benaderingswijze in zijn antwoorden heeft uitgelegd.

Dit oordeel berust op een mogelijk verschil van inzicht en dat vereist een toelichting. Ik besef hierbij dat ik een specialist met ervaring met deze werkwijze aanspreek.

In mijn reactie refereer ik daarom aan het werk van Lawrence Susskind en Frans Evers, beiden zijn jullie maar al te bekend.

A. "Short guide to Consensusbuilding" (Lawrence Susskind c.s.):

Preconditions to be met:

1. *Right kind of facilitation or mediation assistance.* : Goede begeleiding
2. *Commitment (!)*: Deelnemers/ deelnemende groepen moeten vooraf hun 'Commitment' formaliseren voor consensusbuilding door de voorwaarden en geschreven afspraken voor het proces/traject te accepteren en te onderschrijven. *"Set an agenda and ground rules:*
3. *Investing*: Deelnemers moeten de tijd nemen om te investeren om op deze wijze te werken. Inzicht krijgen in:
 - Wat zijn jouw belangen/ behoeften en deze aan andere partijen bekend maken;
 - Wat zijn de belangen / behoeften van de andere deelnemers en deze van de andere partijen verstrekt krijgen.*(Geen inzicht in de belangen van de andere partijen omdat je die niet ter kennisneming hebt verstrekt gekregen: dan is ook geen mogelijkheid tot – geïnformeerde- consensusbuilding).*
4. *Roadmap*: Een 'routebeschrijving' van het traject dat aangeeft op welke wijze consensus kan/ moet worden opgebouwd bereikt

Ad 2. : *Set an agenda and ground rules*": (Susskind)

"Finalize procedural ground rules:

- *Issues and rules raised in the interviews: The ground rules must be reviewed and ratified at the opening organisational meeting.*
- *Topics:*
 - *rights and responsibilities of the participants*
 - *rules concerning interaction with the media**Handling the press: "The facilitator must consider whether the press is interested in the negotiation: Is inviting the press useful?"*

- *Set rules regarding the participation of observers*
- *decision- making rules*
- *behavioral guidelines*

B. "Consensusbuilding with MGA" (Susskind c.s.)

Zes grondslagen:

1. Vertegenwoordiging en Verantwoordelijkheid:

De bewonersvertegenwoordigers in dit traject zijn als zodanig benoemd door de gemeente waarvan zij de bewoners vertegenwoordigen, op voordracht van de desbetreffende bewoners /bewonersorganisaties. Zij dienen verantwoording af te leggen aan hun achterban (!)

"De belangenvertegenwoordigers moeten inzichtelijk maken hoe zij de belangen die zij vertegenwoordigen communiceren en afstemmen met hun achterban" ([REDACTED]).

2. Spelregels en doelen:

"Parties must agree to abide by a common set of groundrules which will govern their activities during a consensus proces" (Susskind).

"De MGA begint altijd met het identificeren van de issues: de issues worden concreet gemaakt". ([REDACTED]).

"As the parties try to collect information, formulate proposals, defend their views and take accoord of what others are saying, the facilitator reminds them of the ground rules they have adapted and, much like a referee, intervenes when someone violates the ground rules" (Susskind).

"A mediator/ facilitator must not turn a blind eye to potentially unfair or unimplentable agreements, even if the rules of the game have not been violated" (Susskind).

3. Gemeenschappelijk onderzoek (*fact finding*).

4. Iedereen gaat erop vooruit (*Everybody gains; mutual consensus*).

5. Achterban raadplegen:

Achterban actief betrekken

"Involving Constituents":

“Representatives need to be clear how they will communicate with their constituents throughout the proces”. (Susskind)

“Participants are responsible for communicating with their respective constituents between every meeting” (Susskind).

*“Strive for the greatest degree of transparency possible (....)
To the greatest extent the consensus building proces should be transparent” (Susskind).*

6. Implementatie-zekerheid

Gezamenlijk vaststellen van duurzame oplossingen voor de lange termijn.“

C. “The public is angry”:

“Covered up mistakes, concealed evidence and misleading statements fueled up public distrust”(Susskind).

You are dealing with an angry public:

De bewoners rondom de luchthaven zijn boos, ontstemd en verontwaardigd: Afspraken met de Luchthaven zijn niet nagekomen, het Bestuur en de Overheid komt zijn toezeggingen niet na, de corrigerende wet- en regelgeving op ondeugdelijke handhavingsregels laten al 10 jaar op zich wachten en intussen worden de onvolkomenheden en gaten daarin listig door de vliegindustrie benut resulterend in een groei van het aantal vluchten en vliegbewegingen op hindergevoelige tijdstippen van een etmaal en dagen van de week. Intussen wordt meer en meer geluidshinder ervaren, een ongezonder lucht gemeten en een toenemende aantasting van het leefklimaat waargenomen.

Wij hebben als de gelegitimeerde vertegenwoordigers van de bewoners dan ook hoge verwachtingen dat dit traject – dat overigens ook tenminste een jaar zal duren – uiteindelijk zal leiden tot een oplossing die voor de meeste belangrijke stakeholders aanvaardbaar is, tot consensus leidt en dan ook zal worden geïmplementeerd en uitgevoerd.

Wij beseffen hierbij dat internationale convenanten, wet- en regelgeving van hogere orde en bepaalde doelstellingen en statements in de Luchtvaartnota een grens stelt aan wat wij als meest haalbare resultaat zouden willen / kunnen verwachten van dit door jullie begeleid traject. Dat zullen wij aan onze achterban moeten verantwoorden en kunnen verdedigen. Maar uit de

voorgaande citaten blijkt, terugziende, dat jullie de regels en voorwaarden die volgens de ontwerpers en volgelingen van de MGA – methode noodzakelijk zijn voor het succes van dit traject niet strikt en niet consequent door jullie zijn toegepast en kennelijk naar een eigen interpretatie of invulling moeten worden toegepast:

De informatie en de voorwaarden van het traject die wij in het voortraject en de kennismakingsinterviews van Bas en Jeroen hebben vernomen wezen op een vereiste van volledige instemming met de ground rules van de methode en de aan ons voorgelegde afspraken door alle partijen voordat met het traject kon worden begonnen. (*Commitment*).

Het betrof de strikte regel dat alle partijen hun belangen aan alle participanten kenbaar maakten middels een FAQ dan wel ‘passagierslijst’ voorafgaande aan de eerste bijeenkomst. De afspraak was dat jullie deze zouden ‘vertalen’ in een gecondenseerde weergave, de sheets, die volgens afspraak en conform de vereiste van de MGA-methode ten behoeve van de startbijeenkomst aan alle participanten zouden worden uitgereikt. (*“Preconditions to be met”; “Finalize procedural ground rules”*).

Echter: *“Niet iedereen”*, bepaalde partijen, hebben aangegeven dat zij hun belangen en doelstelling niet op de verzochte wijze zouden aanleveren volgens de met alle partijen gemaakte afspraken en tegen de regels en voorwaarden van de MGA-methode (*“Parties must abide by a common set of ground rules which will govern their activities during the consensus proces”*).

Wat hun reden of argumenten daarvoor ook moge zijn: dat regardeert ons en de andere welwillende partijen niet, de pogingen van Jeroen vlak voor de startconferentie om hun weigering te vergoeilijken heeft bij ons niet dat effect gehad: in tegendeel: het heeft wantrouwen tegen deze partijen gewekt en twijfels over de objectiviteit en standvastigheid van de begeleiding van het traject.

Die gevoelens werden versterkt toen jullie in reactie op mijn e-mail van 4 december 2020 11:25 uur aan alle participanten (*“Transparantie”*) niet op mijn voorstellen wilden ingaan (nalatigen bekend maken; slides van de indieners in het traject inbrengen) en besloten de startconferentie toch door te laten gaan.

Lawerence Susskind bespreekt in zijn boek voorbeelden waar bepaalde deelnemers weigerden – om wat voor reden dan ook – volwaardig mee te doen aan het proces: Hij heeft in eerste instantie het traject aangehouden om

hen te overtuigen “to abide by the rules” en dat openheid over hun belang en doel noodzakelijk is om het beste resultaat te bereiken. **Degenen die niet overtuigd konden worden werden verzocht niet aan het traject mee te doen en werden niet (meer) daarvoor uitgenodigd.** Toen pas werd het traject ingezet.

In een ander voorbeeld waren het enkele van de belangrijkste stakeholders die niet onder de gestelde voorwaarden volwaardig aan het traject meewensten te doen, in dat geval heeft Susskind het hele traject afgeblazen:.

Frans Evers schrijft hierover: “Iemand die weigert volwaardig mee te doen moet niet worden uitgenodigd”, en: “Iemand wiens standpunt al vaststaat en niet bereid is deze te wijzigen, moet niet worden uitgenodigd”.

“Alleen samenwerking van alle partijen leidt tot het beste resultaat voor allen”:
“Best Alternative To A Negotiated Agreement “: BATNA.

Julie hebben dat echter niet zo uitgevoerd: De startconferentie is zonder dat de partijen hun standpunt, belang of doel op tafel hebben gelegd gestart met als enig resultaat dat we hebben kunnen kennismaken met (de meeste, maar niet alle) partijen en dan zonder te weten wat hun belang is en waarom zij aan dit traject meedoen.

Het argument van Hans van Zijst dat hij ‘uit zorgvuldigheid’ de wel ingeleverde ‘sheets’ niet aan partijen heeft toegestuurd is bij ons (en anderen) opgevat dat hij dat heeft gedaan omdat het niet uitgesloten is dat deze partijen misbruik zullen maken van de daarin beschreven belangen en dat in hun voordeel zullen trekken. Hij zou daarmee de andere deelnemers daartegen willen beschermen: Als dat het geval zou zijn vragen wij ons af niet een andere maatregel à la Susskind of Frans Evers niet meer aangewezen zou zijn.

De voorwaarde die Hans tegen het einde van de startconferentie in zijn samenvatting formuleerde dat het niet toegestaan zou zijn informatie uit de bijeenkomsten te delen met de achterban, begrijpen wij in het geheel niet gelezen de voorwaarden die Susskind stelt aan het consulteren en raadplegen van de achterban:

“Representatives need to be clear how they will communicate with their constituents throughout the proces”. (Susskind)

“Participants are responsible for communicating with their respective constituents between every meeting” (Susskind).

"Strive for the greatest degree of transparency possible (...) To the greatest extent the consensus building process should be transparent"
(Susskind).

Wij hebben hier niets aan toe te voegen.

Wij zullen ons blijven inzetten om dit proces tot een goed einde te brengen zoals wij hebben aangegeven in het antwoord aan jullie op de vraag: "Welke kansen zien jullie"?

"Bereiken van een voor een ieder aanvaardbare balans van belangen: rust, veiligheid en leefbaarheid in harmonie met het bereiken van een acceptabel economisch rendement en de voordelen van een luchthaven in de omgeving".

Mede namens de bewonersvertegenwoordigers in de CRO RTHA, deelnemers aan het participatietraject LHB RTHA.

- [REDACTED],
- [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]