

INSPREEKTEKST MR. DRS. A.N. KROL INZAKE EPP VOOR NIEUW LUCHTHAVENBERSLUIT RTHA

HOORZITTING RAADSCOMMISSIE LANSINGERLAND OP 8 DECEMBER 2022 OM 20.00 UUR

Ernstige hinder en ernstige slaapverstoring in Lansingerland door vliegverkeer RTHA

Ik ben in Bergschenhoek komen wonen in 1999 in een van de vele nieuwbouwwijken. Deze nieuwbouwwijken zijn gebouwd onder de belofte dat vliegveld Zestienhoven zou sluiten. Deze belofte bleek niets waard. Het vliegveld is er nog, het aantal passagiers is verdrievoudigd¹, ik lijdt aan slaapproblemen en een chronische hoest.

Volgens het 'Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020' (uitgevoerd door de GGD) heeft Lansingerland van alle omliggende gemeenten het hoogste percentage inwoners dat **ernstige hinder (9,7%) en ernstige slaapverstoring (6,5%)** ervaart door het vliegverkeer. In Bergschenhoek en het gebied ten oosten daarvan ondervindt zelfs **27%** van de 18-64 jarigen ernstige geluidhinder door vliegverkeer.² Geluidsoverlast vormt volgens de WHO de grootste ziektemaker na luchtvervuiling. Langdurige slaapverstoring leidt tot gezondheidsproblemen zoals obesitas, diabetes, hoge bloeddruk en waarschijnlijk dementie. Bovendien is aangetoond dat geluidsoverlast een negatief effect heeft op de cognitieve ontwikkeling van kinderen, waaronder hun leesvaardigheden, het geheugen en hun leerprestaties.³

De WHO adviseert om die reden geluidswaarden van 45 dB Lden en 40 dB Lnight voor de nacht. De Rijksoverheid heeft zich publiekelijk aan een vermindering van de hinder gecommitteerd en volgt daarbij het advies van de WHO.⁴

De Rijksoverheid is afgelopen zomer gedagvaard en aansprakelijk gesteld voor het blootstellen van omwonenden aan (a) (ernstige) hinder en (ernstige) slaapverstoring als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol; en (b) een geluidbelasting die de normen van de WHO overschrijdt. Dit heeft ook consequenties voor de geplande nieuwbouw in Lansingerland.

Nieuwbouw in Lansingerland

In de concept-Reflectie van het College van 15 november jl. wordt gesteld dat de gemeente geen verantwoordelijkheid kan dragen voor “een goede informatievoorziening voor toekomstige bewoners en gebruikers die te maken krijgen met de effecten van de aanwezigheid van de luchthaven.” Deze verantwoordelijkheid kan de gemeente *niet* afwentelen op RTHA. De gemeente is immers verantwoordelijk voor een goede en vooral veilige ruimtelijke ordening. De gemeente moet de bewoners van de nieuwbouwwijken objectief, volledig en correct informeren. Dit gaat niet alleen om de leefomgeving, zoals genoemd in de concept-Reflectie, maar ook om de gevolgen van ernstige geluidhinder en slaapstoornissen voor de gezondheid alsmede om de gezondheidsschade door de uitstoot van schadelijke stoffen.⁵

¹ Van 775.981 in 2000 naar 2.133.976 in 2019.

² [Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

³ Dagvaarding van Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder aan de Staat der Nederlanden d.d. 14 juli 2022 (Dagvaarding), par. 169-174.

⁴ [Kamerbrief over RIVM rapport over WHO richtlijnen voor omgevingsgeluid en motie Schonis | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#) en Luchtvaartnota 2020-2050, p. 50.

⁵ Dagvaarding, p. 147 e.v.

De vraag is of de gemeente kan volstaan met een waarschuwing. Is het onrechtmatig om toekomstige bewoners van de nieuwbouwwijk Wilderszijde bloot te stellen aan de ernstige gezondheidsschade van het vliegverkeer? Deze vraag moet u stellen aan uw advocaat.

Reactie op andere punten in de concept-Reflectie

In de concept-Reflectie van het College staat dat in het EPP “goede stappen worden gezet in het verminderen van hinder in de nachten en de randen van de dag”. Deze conclusie is niet juist: (i) het aantal vluchten aan de randen van de dag wordt ‘bevroren’ op 10, terwijl het werkelijke aantal in 2022 lager lag, (ii) het EPP stelt dat een aankomst van groothandelsverkeer tot 1.00 ‘s nachts mogelijk is, terwijl de Omzettingsregeling de aankomst van deze vliegtuigen na 0.00 uur verbiedt en (iii) het EPP geeft RTHA de keuze om vertraagde vluchten na 1.00 uur toe te laten teneinde extra positievluchten in de vroege ochtend te voorkomen.

Het College stelt een volledige nachtsluiting van 00.00 – 07.00 uur voor. De huidige nachtsluiting is vanaf 23.00 uur. Daarop gelden bepaalde uitzonderingen. Een nachtsluiting met inkomend groothandelsverkeer tot middernacht is een verslechtering voor de omwonenden. Ernstige hinder en slaapverstoring hebben meer impact op kinderen dan op volwassenen. Om de gezondheid van kinderen te beschermen moet de nachtrust worden verruimd!

Het College prijst “de gefaseerde inzet van stillere en schone vliegtuigen” in het EPP. Maar dit is een loze belofte! Ten eerste voorziet het EPP in een significante toename van het aantal vliegbewegingen en de inzet van grotere vliegtuigen, waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen en de geluidhinder voor omwonenden navenant toeneemt. Ten tweede heeft RTHA helemaal geen invloed op de vlootvernieuwing en op de uitfasering van bestaande toestellen in de randen van de dag. Bovendien zit de orderportefeuille van Airbus de komende 10 jaar vol met oude toestellen. Ik heb dit nader toegelicht in de Inspreeknotitie Rotterdam (Bijlage).

In de concept-Reflectie vraagt u terecht om een garantie dat de geluidsruimte door de splitsing niet toeneemt en dat er heldere definities van handhaafbare grenswaarden voor emissies moeten komen. In de Inspreeknotitie Rotterdam stel ik deze onderwerpen ook aan de orde. Hier moet in de uitwerking heel secuur naar worden gekeken.

NOTITIE VAN MR. DRS. A.N. KROL INZAKE EPP VOOR NIEUW LUCHTHAVEN BESLUIT RTHA

BIJ DE RAADSCOMMISSIE MHEK IN ROTTERDAM OP 6 DECEMBER 2022 OM 19.30 UUR

‘Participatietraject’ was een zinloze exercitie

Voor u ligt een EPP waarin de continuering van de noodlijdende verdienmodellen van de Schiphol groep (waaronder RTHA) en de KLM groep centraal staan.⁶ Het twee jaar durende ‘participatietraject’ is een zinloze exercitie geweest. Het proces is mislukt, omwonenden zijn doelbewust buiten spel gezet (Bijlage: brief aan Minister Harbers d.d. 14 november 2022 inzake de gebreken in de samenstelling en het functioneren van de CRO RTHA en het falen van het Participatietraject⁷), en de inhoud van het EPP is op alle belangrijke punten in strijd met de Luchtvaartnota 2020-2050. Deze drie constatering zijn voldoende om het EPP naar de prullenbak te verwijzen.

Luchtvaartnota is bindend voor de Staat

De Luchtvaartnota wordt door WesselinkVanZijst en Viridis, de procesbegeleiders van het traject, afgedaan als een ‘interessant thema’.⁸ Deze uitspraak miskent de relevantie van de Luchtvaartnota: *“De Luchtvaartnota geeft helderheid over de rol die de Rijksoverheid voor zichzelf ziet en is bindend voor de Rijksoverheid en geeft richting voor andere betrokkenen bij het luchtvaartbeleid.”*⁹

De Luchtvaartnota is helder. *“Het Rijk stelt **als doel** de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen. Hierbij gaat het om geluidsbelasting en de uitstoot van schadelijke stoffen voor mens en klimaat.”*¹⁰ Naast een reductie van geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen moet de aanvraag van een luchthavenbesluit voldoen aan de volgende eisen: minder nachtvluchten tussen 23.00 en 7.00 uur zonder verschuiving naar de randen van de nacht, verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving en maatregelen die de hinder voor bewoners verminderen en compenseren. Deze randvoorwaarden *“zijn **leidend** voor het aantal vliegtuigbewegingen.”*¹¹

⁶ Beluister o.a. <https://www.ftm.nl/artikelen/podcast-onhoudbare-bedrijfsmodel-klm?share=CtNBig%2Fcq0TKMKaOoN5DDiERlu38Vbzc9mJIsVSAFqE9atYLzG1wE6nw6emf3g%3D%3D> en de bijdrage van FTM van 30 september 2020 *“Mayday! Kan KLM een fatale crash nog vermijden?”* (deze bijdrage is alleen toegankelijk voor leden). De overheid springt al een eeuw financieel bij om KLM in de lucht te houden. “Zo ver en zo veel mogelijk vliegen” is de *raison d’être* van KLM, maar Nederland is veel te klein om dit bestaansrecht te rechtvaardigen. Daartoe is het *hub-and-spokes* model van KLM in de jaren ‘80 in het leven geroepen dat wordt gefaciliteerd door Schiphol. Dit verdienmodel (i) sluit niet meer aan op de arbeidsmarkt in Nederland, (ii) staat onder druk door o.m. hevige concurrentie met Frankfurt, Heathrow en Charles de Gaulle (Schiphol voert de concurrentieslag d.m.v. kostenverlaging voor luchtvaartmaatschappijen en is inmiddels de goedkoopste luchthaven van Europa) en nieuwe spelers in de Golfstaten, én (iii) is funest voor de leefomgeving en gezondheid van ca. 2.1 miljoen Nederlanders (Dagvaarding (noot 8) par. 238) en het klimaat. De controlerend accountant vermeldt in de jaarrekening 2021 van KLM dat er gerede twijfel bestaat omtrent het voortbestaan van de KLM groep.

⁷ In de procedurevergadering van 23 november 2022 heeft de commissie voor I&W besloten om een reactie van de Minister I&W op deze brief te ontvangen voor het commissiedebat Luchtvaart op 25 januari 2023.

⁸ Procesverslag 2020-2022 Participatietraject Nieuw Luchthavenbesluit RTHA van 15 november 2022, p. 7.

⁹ Luchtvaartnota 2020-2050, p. 118.

¹⁰ Luchtvaartnota 2020-2050, p. 48.

¹¹ Luchtvaartnota 2020-2050, p. 8.

EPP is in strijd met de Luchtvaartnota

Het EPP besteedt geen enkele aandacht aan een vermindering van de negatieve gezondheids-effecten. Integendeel, RTHA en de luchtvaartindustrie zetten hun verdienmodel op de eerste plaats. Zij zien ruimte voor een toename van het aantal vliegbewegingen met meer dan 85%!¹² Het aantal passagiers moet nog veel meer groeien, want de nieuwe vliegtuigen worden een stuk groter zodat er extra intercontinentale bestemmingen kunnen worden toegevoegd.¹³

Kortom: een significante toename van het aantal vliegbewegingen en de inzet van grotere vliegtuigen - wat betekent dat voor de uitstoot van schadelijke stoffen en de geluidshinder voor omwonenden? Wat denkt u? Die neemt natuurlijk toe! De opstellers van het EPP komen tot een andere conclusie. Hoe? Op basis van rekentrucs, bewust verkeerde aannames en berekeningen die geen recht doen aan het geldende beleid zoals neergelegd in de Luchtvaartnota.¹⁴ NB: de grenswaarden voor emissies leveren geen grens op voor het aantal vliegbewegingen door de berekeningsmethodiek. Deze grenswaarden gaan nl. niet uit van de totale uitstoot maar van een maximum per gecorrigeerde vliegbeweging.¹⁵ Voorbeeld: 10 vliegtuigen met een totale uitstoot van 100 (100/10) leveren dezelfde uitkomst als 20 vliegtuigen met een totale uitstoot van 200 (200/20), nl. 10, terwijl de totale uitstoot is verdubbeld!

En dan nog iets: in het EPP worden maatregelen voorgesteld om de geluidshinder in de nacht en de randen van de dag te reduceren. Dat is grotendeels flauwekul. RTHA heeft geen invloed op de strak geplande vluchtschema's van vliegtuigmaatschappijen. RTHA heeft ook geen invloed op de vlootvernieuwing en op de uitfasering van bestaande toestellen in de randen van de dag. Het bericht over Maastricht Airport van 11 november jl. is veelzeggend: vlak voordat de Provincie Limburg moest beslissen over het lot van dit vliegveld, beloofde de directie met een plan te komen om de meest lawaaiige toestellen te weren. Een paar weken later sloot de directie een vrachtcontract voor 30 jaar oude 747 Jumbojets. Volgens directeur Jos Roeven valt hem niets te verwijten, omdat "vliegtuigmaatschappijen zelf bepalen welk materieel ze inzetten".¹⁶ RTHA verwacht een vlootvernieuwing met nieuwe, grote Airbusen.¹⁷ Dit is een loze kreet. De orderportefeuille van

¹² Participatietraject RTHA Analyses en berekeningen (Berekeningen), p. 6. Volgens het Overzicht verkeer en vervoer per kalenderjaar op de website van RTHA kende 2019 **52.439** vliegbewegingen (kalenderjaar loopt niet gelijk met gebruiksjaar, maar het aantal zal grosso modo hetzelfde zijn). In het overzicht van de Berekeningen op p. 6 wordt een toename tot **97.765** voor mogelijk gehouden. NB: in de eerste kolom van dit overzicht is het aantal bewegingen van General Aviation op 40.000 gezet, terwijl het aantal lesvluchten in 2019 volgens het Overzicht 13.511 bedroeg. Een toelichting ontbreekt: zijn die extra aantallen gereserveerd voor innovatieve testvluchten?

¹³ Berekeningen, p. 8. NB: intercontinentale vluchten zijn met een kleine thuismarkt niet rendabel omdat er te weinig passagiers zijn om ze te vullen. Door passagiersstromen uit andere landen aan te trekken, kunnen intercontinentale vluchten gevuld worden. Zie: dagvaarding van Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder aan de Staat der Nederlanden d.d. 14 juli 2022 (Dagvaarding), par. 422.

¹⁴ Een paar voorbeelden: (1) de emissie per passagierskilometer wordt als uitgangspunt genomen waardoor de extra uitstoot door de inzet van grotere vliegtuigen wordt genegeerd, (2) er wordt uitgegaan van een gemiddelde uitstoot over de hele vlucht terwijl de uitstoot bij de start het meeste is, (3) de uitstoot boven 914 meter wordt niet meegeteld en (4) er wordt alleen gerekend in Lden (jaargemiddelde) terwijl de piekbelasting en de frequentie bepalend zijn voor de hinder die ervaren wordt door omwonenden.

¹⁵ Dagvaarding, par. 450 e.v.

¹⁶ [Omwonenden MAA nu alweer bedonderd met komst oude 747s | SchipholWatch](#)

¹⁷ Berekeningen, p.8.

Airbus zit de komende 10 jaar namelijk vol met oude toestellen.¹⁸ RTHA weet dondersgoed dat ze met deze voorstellen de omwonenden belazert.¹⁹

En hoe zit het met de splitsing van de gebruiksruijnte voor commercieel verkeer en maatschappelijk verkeer? De Wet luchtvaart maakt deze splitsing mogelijk. De reden voor een splitsing is om te verzekeren dat het maatschappelijk verkeer altijd gebruik kan maken van de luchthaven. Dit maatschappelijke belang gaat voor op het commerciële belang van het overige verkeer. Deze splitsing mag uiteraard niet leiden tot een vergroting van de totale geluidsruijnte.²⁰ Het EPP pleit voor een splitsing omdat de commerciële luchtvaart hierop aanstuurt: door toename van het maatschappelijk verkeer is er minder ruimte beschikbaar voor commerciële vluchten. Het is dan ook niet verrassend dat de voorgestelde splitsing in het EPP resulteert in een toename van de totale geluidsruijnte. Meerdere correcties zijn nodig voor een juiste berekening.²¹

Krimp is noodzakelijk

Het Rijk stelt als doel de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen en het aantal vliegbewegingen hiervan afhankelijk te maken. Dit betekent dat krimp noodzakelijk is. De omwonenden zullen de aansprakelijkstelling van de Staat inzake Schiphol en het ontbreken van de vereiste natuurvergunning als hefboom inzetten om de Minister te dwingen dit doel serieus te nemen bij het formuleren van het luchthavenbesluit.

¹⁸ Aldus een vertegenwoordiger van Airbus. Nadere specificering wordt hier niet gedaan om privacy redenen.

¹⁹ Voorts suggereert het EPP een verbetering ten opzichte van de huidige situatie voor hinder in de randen van de dag en de nacht. Dat is niet waar: (i) het aantal vluchten aan de randen van de dag wordt 'bevroren' op 10, terwijl het werkelijke aantal in 2022 lager lag, (ii) het EPP stelt dat een aankomst van groothandelsverkeer tot 1.00 's nachts mogelijk is, terwijl de Omzettingsregeling de aankomst van deze vliegtuigen na 0.00 uur verbiedt en (iii) het EPP geeft RTHA de keuze om vertraagde vluchten na 1.00 uur toe te laten teneinde extra positievluchten in de vroege ochtend te voorkomen.

²⁰ Luchtvaartnota, p. 49.

²¹ Deze correcties worden toegelicht in een reactie op het EPP aan de Minister van I&W. Daarbij zal ook aandacht worden gevraagd voor (1) het Aanwijzingsbesluit 2001 waarin extra gebruiksruijnte werd gecreëerd voor 2.500 zakenvluchten: die extra zakenvluchten kwamen er niet, met name Transavia heeft die ruimte opgevuld met goedkope vakantievluchten en (2) het gekozen referentiejaar: 2019 komt RTHA goed uit, maar gaat voorbij aan het feit dat RTHA in 2017 het nieuwe luchthavenbesluit had moeten aanvragen, hetgeen niet gelukt is door wanprestatie van RTHA.

BIJLAGE

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

14 november 2022

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

Geachte minister Harbers,

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

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

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

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

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

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

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

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

De toelichting bij dit artikel²² luidt aldus: ***In het licht van de wettelijke taakomschrijving wordt de commissie in het bijzonder opgedragen om erop toe te zien dat de belangen van alle betrokkenen daadwerkelijk – en zo goed mogelijk – worden behartigd.***

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

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

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

Bovenstaande heeft ertoe geleid dat de bewonersvertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam zich om ethische redenen genoodzaakt voelden om uit het Participatietraject

²² Stcrt. 2012, nr. 17024.

te stappen. De bestuursvoorzitter van de BTV werd uitgesloten van deelname aan het Participatietraject, omdat hij gedwongen werd een geheimhoudingsverklaring te tekenen, een voorwaarde die alleen aan de BTV werd gesteld. Zie onder II. hierna.

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

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

Hieruit volgt dat aan de CRO alleen bewoners mogen deelnemen die een bewonersorganisatie vertegenwoordigen en door deze organisatie worden voorgedragen. De CRO RTHA houdt zich niet aan dit wettelijke voorschrift: bewoners kunnen solliciteren bij hun gemeente en worden, na selectie, door de gemeente voorgedragen. In casu zijn er bewoners van Lansingerland en Schiedam lid van de CRO RTHA, zonder dat zij een bewonersorganisatie vertegenwoordigen. Dit is niet alleen een formeel gebrek. Omwonenden betwijfelen of de bewoners uit Lansingerland en Schiedam die zitting hadden of hebben in de CRO RTHA voldoende deskundig zijn om de belangen van omwonenden **goed** te kunnen behartigen en of de heren die onlangs door de gemeente Lansingerland zijn benoemd **daadwerkelijk** de belangen van de omwonenden behartigen, en niet hun particuliere interesses laten prevaleren²³.

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

II. Falen van het Participatietraject

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

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

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

²³ De heer D. Thoen werkte als Data- & Digital Solutions Manager voor Schiphol van 2016 - 2021 en diens plaatsvervanger, de heer A. van der Schraaf, is (ex-)vliegenier.

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

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

De BTV heeft in een van de eerste kennismakingsgesprekken Wesselink Van Zijst en VIRIDIS business advisory gewaarschuwd dat de toepassing van een Mutual Gains Approach in de context van een nieuw Luchtvaartbesluit tot mislukken is gedoemd. Er zijn namelijk geen wederzijdse voordelen te behalen omdat de omwonenden één belang hebben, te weten een vermindering van de ernstige overlast die zij dagelijks ondervinden door het vliegverkeer van RTHA, terwijl RTHA en haar stakeholders maar één doel nastreven, en dat is groei, en beide belangen NIET met elkaar te verenigen zijn²⁴.

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

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

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

²⁴ RTHA, Schiphol en hun stakeholders weten dit donders goed, maar zijn niettemin bezig met een intensieve lobby om de politiek en het publiek te doen geloven dat innovatie het antwoord is om de negatieve gevolgen van de luchtvaart voor de gezondheid, de leefbaarheid, de natuur en het milieu te mitigeren.

Wij zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

Mr. drs. A.N. Krol

Bijlagen

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