

Datum vergadering : 15 januari 2019

Aanwezig

Commissieleden:

Leefbaar 3B : Jan Pieter Blonk, Georgine Zwinkels
VVD : Mauriel van As, Eric Kampinga, Matthijs Machielse
CDA : Hans van der Stelt, Jaap Jan van Ingen
WIJ Lansingerland : Jan Jumelet, Jan Alsemgeest
CU : Jurjen Dieleman, Arjen Hofman
D66 : Michiel Muis, Ronald van der Stad
GroenLinks : Ivana Citterbartova, Menno Duk
PvdA : Sam de Groot, Valmir Xhemaili

Voorzitter : Nelleke Bouman

Commissiegriffier : Kartinie van Hoorn

Wethouders : Simon Fortuyn en Kathy Arends

Afwezig

Leefbaar 3B : Henk Meester
CDA : Charles van Harn

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet aanwezigen, leden van de commissie en belangstellenden op de publieke tribune, welkom. Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Meester; de heer Van Harn wordt vervangen door de heer Van Ingen.

2. Insprekers

Er is één inspreker: de heer Breedveld, voorzitter van Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast. De stukken worden rond gedeeld.

De heer Breedveld bedankt de commissie voor de uitnodiging om in deze commissie te mogen spreken. Hij is voorzitter van Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV). De BTV bestaat sinds 1985 en heeft nu een kleine 1.000 leden / gezinnen in de regio. Hij wil wijzen op een aantal drogredenen en omkering van feiten in de beeldvorming met name m.b.t. helikopters op RTHA en andere luchthavens, ook wel het maatschappelijk helikopterverkeer genoemd. Het staat vanavond op de agenda en het zal de komende weken in verschillende gremia langs komen. Hij begint met de feiten en, zoals BTV het ziet, de omkering van feiten. Bekend is inmiddels dat helikopters op RTHA zullen blijven. Het onderzoek heeft namelijk geen goede alternatieve locatie opgeleverd en de BRR ziet onvoldoende voordelen om de helikopterhaven te verplaatsen. Hij denkt dat alle betrokken partijen dit vooraf wel gedacht hadden en zich in die conclusie kunnen vinden. RTHA geeft op zijn website aan, dat het maatschappelijk verkeer belangrijk is, dus alle ruimte moet krijgen. Daarom zijn ze voornemens bij de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit een aparte en extra geluidruimte aan te vragen voor het maatschappelijk verkeer. Het maatschappelijk verkeer heeft echter nu al de ruimte en wordt niet ingeperkt. Het commerciële vliegverkeer, vakantiev�uchten vooral, wordt enigszins ingeperkt mocht het helikopterverkeer groeien. Dat is niet erg, want dat is wat men met zijn allen toch wel kwijt wil. Minder Boeings is goed voor het beperken van de geluidsoverlast en minder uitstoot van schadelijke stoffen en beter voor het klimaat. RTHA gooit immers zijn afval in de vorm van herrie en emissies letterlijk en figuurlijk bij de burens over de schutting. Zo is bijvoorbeeld nu een tienjarig jubileum 'praten over hinderbeperking' een feit, zonder dat het echt iets noemenswaardigs heeft opgeleverd; de hinder is alleen maar toegenomen. Dat blijkt ook uit het aantal klachten, wat jaarlijks fors toeneemt. Wat ook te zien is, is dat de sector eigenlijk de lucht claimt. De bewoners zijn lastig, zij staan de groei in de weg en ja, de lucht is toch eigenlijk voor de luchtvaart. BTV ziet dat toch echt anders: de lucht is voor de burger. De burger wil schone lucht en stilte. Wat het maatschappelijk helikopterverkeer betreft: dit is de afgelopen jaren fors gegroeid, maar de groei v­lakt af, want op een gegeven moment is het verzadigd. Volgens deskundigen, die hij wel eens spreekt, van de helikopers zelf, worden er meer auto's ingezet. Zij verwachten niet dat het nog

significant gaat groeien. Den Haag bemoeit zich er uiteraard ook mee. VVV-Kamerlid Remco Dijkstra gebruikt het sentiment ook om het tijt te keren, om toch groei te bewerkstelligen. De minister lijkt hier gevoelig voor. In het algemeen overleg over luchtvaart op 26 juni zei de minister: ik denk dat we het met zijn allen eens zijn, dat de politiehelikopter en traumahelikopter een belangrijk maatschappelijk doel dienen en dat die niet gehinderd moeten worden. Het zou van de gekke zijn als die niet zouden kunnen vliegen, omdat de geluidsruimte door anderen is opgesoupeerd. Dat klinkt natuurlijk heel redelijk en als het zo verwoord wordt, is iedereen het ermee eens. Maar, ten eerste kunnen ze altijd vliegen, want er is niemand die daar een limiet op kan leggen, want dat is niet te handhaven. Maar ten tweede is het een omkering van feiten. Zij kunnen groeien, maar het commerciële verkeer zou dan een stapje terug moeten gaan doen. De heer Dijkstra vraagt aan de minister: kunt u ze uit de geluidsruimte halen met een verbijzondering. Dat is een bijzondere regeling. In het algemeen overleg luchtvaart van 5 december vraagt de heer Dijkstra weer, hij heeft er echt haast mee, om voor het luchthavenbesluit een uitzondering te maken m.b.t. de helikopters en dus snel een besluit te nemen. Hij probeert de minister te bewegen hier op korte termijn een beslissing op te laten nemen. De minister wacht echter de informatie uit de regio m.b.t. het onderzoek uitplaatsing van heli's af, wat op dat moment nog niet bekend was, maar inmiddels wel. Maar het benadrukt ook het belang van het maatschappelijk verkeer. Op verzoek van de heer Dijkstra wederom is er een ronde tafelgesprek georganiseerd op 29 januari 2019 met deskundigen op het gebied van maatschappelijk verkeer. De heer Dijkstra is ineens heel erg betrokken bij het maatschappelijk verkeer, maar ook de heer Van der Kleij van RTHA is daarbij uitgenodigd. BTV heeft tot op heden nog geen uitnodiging gezien. Alles is erop gericht om de minister en de Kamer met de omdraaiing van die feiten te bewegen om de helikopters in alle luchthavens niet meer mee te laten tellen in de geluidsruimte, ook de aantallen niet. Hiermee wil men via de achterdeur, of noem het het paard van Troje, ruimte maken om te kunnen groeien, met het uiteindelijke doel: groei voor commercieel luchtverkeer. Dat is echt het einddoel. Op korte termijn, voor het nieuwe luchthavenbesluit en voor de luchtvaartnota wil de heer Dijkstra dat de minister hier een besluit over gaat nemen. Dus eigenlijk een beetje via de achterdeur. Het maatschappelijk verkeer wordt zo dus in de discussie misbruikt om toch groei af te dwingen. BTV heeft het traumacentrum gesproken en ook de politie is er niet gecharmeerd van, dat ze in deze discussie terecht zijn gekomen en dat er over hun rug groei bewerkstelligd wordt. Door de gemeente Rotterdam is er vervolgens in opdracht van de BRR kort achter elkaar een onderzoek aan gewijd. Reeds in 2014 de To'17. Toen was al de conclusie van de BRR dat uitplaatsing niet nuttig was. Maar goed, nog maar een keer eind 2017 een zelfde opdracht aan Adecs Airinfra met dezelfde conclusie: uitplaatsing is geen optie. Het doel van beide onderzoeken was verplaatsing van het maatschappelijk verkeer ten einde ruimte te creëren voor groei van het commerciële verkeer. BTV noemt dat toch wel drammen van de sector via het lokale bestuur op kosten van de burger. Last but not least nog enkele belangrijke feiten. De luchthaven heeft het afgelopen jaar de wettelijke geluidsruimte overschreden in Schiedam. Hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan. De luchthavendirectie heeft aangegeven, dat zij daar geen sturing op hebben. Zij kunnen niets doen aan de overschrijding, omdat ze niet in control daarover zijn. Ze doen hun best, maar er is geen resultaatverplichting om zich aan de wet te houden. ILT gaat hier onderzoek naar doen en dat wacht BTV af. In de laatste CRO vergadering heeft de luchthavendirectie tevens gewaarschuwd dat ze binnen nu en twee jaar de geluidsruimte zullen overschrijden en hier zelf niets aan te kunnen doen. Dat is merkwaardig, want afgelopen jaar zijn er slots vergeven. Toen wist men dat blijkbaar nog niet. Nu zijn de slots vergeven en denkt men dat men het binnen twee jaar gaat overschrijden. Beide gevallen geven aan, dat hoewel de luchthaven altijd haar zin heeft gehad in het verleden en dus altijd al groei ruimte vergund is, er dan toch altijd weer een grens wordt opgezocht en deze wordt vervolgens ook weer overschreden. Men komt hiermee weg en men wil weer een volgende stap met meer geluidsruimte. Een separate geluidsruimte voor het maatschappelijk helikopter verkeer, dat is een hele belangrijke, zou er voor kunnen zorgen, dat RTHA ruimte krijgt voor circa 10.000 extra commerciële vluchten. Dat heeft te maken met de systematiek waarbij nachtvluchten qua geluid keer tien worden genomen. Grosso modo zouden er 10.000 extra vluchten bij kunnen komen voor RTHA; commerciële vluchten, Boeings. En dat is eigenlijk groeiscenario 3a van de MER, die dan zijn beslag krijgt. Dat zijn vluchten, doorgaans naar vakantiebestemmingen in de nu al overvolle zomermaanden, want RTHA heeft ook geen spreiding, ze kunnen in de zomermaanden nog meer gaan vliegen, dus dat komt er dan bij. Merendeels, niet allemaal natuurlijk, zijn het toch mensen die elders hun geld gaan uitgeven en met een lege portemonnee terug komen. Verder is het niet zo dat economische groei de groei van de luchtvaart nodig maakt. Het zijn vooral de lage prijzen van de tickets, die de groei en de behoefte aanjagen. Mensen zeggen: er is altijd behoefte aan meer luchtvaart. Maar behoefte wordt gecreëerd door de lage prijzen en daardoor ontstaat een oneindige groei. Hij begrijpt dat wel van de vragers en de aanbieders, maar het is aan de overheid om de burgers hiertegen in bescherming te nemen, want de groei van de luchtvaart zal nooit stoppen. De bovengrens van vandaag is altijd de ondergrens van morgen. Vraag van BTV aan de commissie dus, als volksvertegenwoordigers om alert te zijn en alert om te gaan met de informatie die men de komende tijd langs ziet komen. Vanaf nu is men een gewaarschuwd mens. Check de feiten bij de mensen van het

traumacentrum en de politie. En check de feiten bij BTV. Zorg dat de minister niet de kans krijgt om deze truc, ten einde de luchthaven fors te laten groeien, uit kan halen. Dank voor de aandacht.

De heer Kampinga denkt niet dat inspreker vorige week bij de presentatie hier was. Het helikopterverkeer vliegt vlak over zijn dak heen; gigantisch veel herrie. Maar er zijn mogelijkheden ontdekt voor besparing van geluidsoverlast bij de terugvlucht. Er kan altijd naar optimalisatie gezocht blijven worden. Wat het meest bij hem boven kwam in het verhaal van inspreker: de CRO. De heer Breedveld zegt dat BTV agendalid is bij de CRO. De heer Kampinga zegt dat dit de Commissie Regionaal Overleg RTHA is. Uit de landelijke evaluatie komt naar voren dat de leden van de CRO RTHA het functioneren van dit orgaan alleen voor het delen van informatie beperkt vinden. Op grond van de wettelijke regeling ligt er bij de CRO geen besluitvormingsbevoegdheid. In de nieuwe luchtvaartwet zou eventueel daar iets aan gedaan kunnen worden. De verzuchting was: je kunt het overal over hebben, maar je gaat nergens over. Dat proeft hij een beetje bij inspreker; de frustratie. Is het inderdaad een frustratie? De heer Breedveld denkt dat de evaluatie van de CRO eerder voor wethouders is, die er namens de gemeenten in zitten, zoals Lansingerland, Schiedam en Rotterdam. En ook de wettelijke bewonersvertegenwoordigers, de CRO-vertegenwoordigers. BTV zit erbij als agendalid. Het is lastig. Zwart wit zijn er gewoon twee tegengestelde belangen. De luchthaven wil groeien net zoals een bakker meer brood wil verkopen. Dat is een behoefte aan groei. En omwonenden hebben overlast. Dat gaat elkaar niet heel makkelijk ontmoeten. De heer Kampinga vroeg ook nog of inspreker bij de presentatie is geweest. Dat was heel informatief. Het zou goed geweest zijn als inspreker daar bij geweest zou zijn. Was hij er bij? De heer Breedveld heeft daar geen uitnodiging van gezien, maar de BTV heeft verschillende keren dit soort presentaties gezien. BTV is ervan op de hoogte, dat de routes geoptimaliseerd worden. Tegelijkertijd is BTV er ook van op de hoogte dat er heel wat afwijkingen zijn van routes, die juist voor extra overlast zorgen. Helikopters, maar ook lijnvluchten. Bij de DCMR is te zien, dat er minder klachten zijn over maatschappelijk helikopterverkeer, omdat daarvoor meer acceptatie is.

De heer Muis bedankt de heer Breedveld voor zijn inspraak, waarschuwing en inzet. In het begin van zijn betoog zei inspreker dat er al 10 jaar gesproken wordt over hinderbeperking, terwijl men niet iets noemenswaardig daarvan ziet. Welke hinderbeperkende maatregelen zou inspreker graag zien? Daar is de raad ook naar op zoek: wat is haalbaar en waar kan de raad invloed op uitoefenen? De heer Breedveld vindt dat een gewetensvraag. Als op het hogere niveau gekeken wordt, dan kan gezegd worden dat de luchthaven op een ongemakkelijke plek ligt: 600m van de bebouwde kom, waarvan de meeste woningen er toen ook al stonden. Het is langzaam gaan groeien met steeds een mooi verhaal. Van twee vliegtuigen per dag zijn het er nu veel meer geworden. De ligging is heel ongunstig. Als het gaat om hinderbeperking, moet men het hebben over krimpen. Minder vluchten. Want ook de innovatie bij vliegtuigen gaat niet zo snel, gemiddeld 2% per jaar. De Transavia-vloot is 2 jaar geleden vernieuwd en vliegt nog zeker wel 20 tot 30 jaar. Dus er zijn nog niet echt stillere vliegtuigen. Op die locatie zou men moeten zeggen: krimp van de luchtvaart. Verder zijn er allerlei technische zaken te noemen op een lager abstractieniveau, concreter en praktischer op zeer korte termijn: stoppen met vliegen in de randen van de nacht. In de zomer wordt met name overdag veel vol gevlogen. Als er dan ergens vertraging is, vertaalt dat zich aan het eind van de dag; er komen dan veel vliegtuigen tussen 23.00 en 0.30 uur binnen. Dat gebeurt heel vaak. Daarnaast zijn er nog uitzonderingen voor nachtvluchten; die categorieën zouden ook wat minder mogen wat BTV betreft. En men begint om 6.45 uur al te taxiën. Als dan per saldo de nachtrust uitgerekend wordt, dan gaat het om 4 of 5 uur ongestoord slapen voor omwonenden en dat is te weinig.

De voorzitter bedankt inspreker voor de toelichting. Het punt staat op de agenda.

3. Vaststelling verslag vorige vergadering d.d. 4 december 2018

Er zijn geen opmerkingen ontvangen. Het verslag wordt ongewijzigd vast gesteld.

4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Inventarisatie rondvraag:

De heer Blonk: parkeren P&R metrostations n.a.v. een groot artikel in het AD.

De heer Xhemaili: gekleurd zebrapad in Berkel centrum.

De heer Van As: P&R voorzieningen.

5. Bespreekpunten:

5.a Brief college over de notitie Stand van zaken Samenwerkingsagenda RTHA

De voorzitter geeft aan, dat de raad hier uitgebreid een technische toelichting over heeft gekregen.

De heer Blonk wil graag beginnen met een citaat uit het coalitieakkoord: onze inzet blijft dat de geluidshinder van vliegtuigen in Lansingerland niet toeneemt. De huidige geluidsruimte van het vliegveld wordt niet verder vergroot. Einde citaat. Dat lijkt hem een duidelijke tekst en daar zal de coalitie zich aan moeten houden, want dat is afgesproken. Zo simpel is het. Men zou kunnen zeggen: dan is L3B klaar met zijn spreekbeurt, maar toch heeft hij een paar andere punten. In september 2017 heeft de BRR een advies uitgebracht aan de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De kernboodschap van dat advies is, dat de BRR constateert, dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven en de huidige vergunde geluidsruimte. Maar er is geen draagvlak voor de groei van de luchthaven buiten de vergunde huidige geluidsruimte. Op 1 juli 2017 heeft de raad hiermee ingestemd. Kortom, het standpunt van L3B: hieraan vast houden, geen draagvlak voor uitbreiding geluidsruimte. De discussie is inmiddels verbreed naar andere milieuthema's dan alleen geluidshinder. Met name de thema's gezondheid, klimaat effecten, luchtkwaliteit en eventuele substitutie van vliegverkeer naar de HSL. Het nieuwe luchthavenbesluit voor RTHA is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat uitgesteld tot na het gereedkomen van de luchtvaartnota, waarschijnlijk aan het eind van dit jaar. Maar tevens na het gereed zijn van de herziening van de Nederlandse luchtruimteverdeling ergens in de periode 2021-2023. Het duurt dus nog even voordat het nieuwe luchtvaartbesluit van RTHA er is. Naar zijn inschatting in 2022/23. Als het een beetje lang duurt, die luchtruimteverdeling, kan het nog later worden. Verder heeft de kwartiermaker voor een omgevingsombudsman, Ewald van Vliet, voormalig burgemeester van Lansingerland, geconstateerd dat dit uitstel in combinatie met veranderde publieke opinie tot gevolg heeft dat gevoel voor urgentie bij regionale partijen om tot een samenwerking te komen over de toekomst van de luchthaven momenteel afwezig is. Iedereen wacht nu op de luchtvaartnota en de herziening van het luchtruim. Het standpunt van L3B daarin is: zeker nu, in het interbellum, tussen het huidige en nieuwe luchtvaartbesluit van het vliegveld, heel alert blijven op ontwikkelingen van alle partijen. Die alertheid is net nog even door inspreker voor gehouden: mensen, let daar heel goed op. Verder is gebleken dat een aantal sturingselementen onmogelijk is. Het verplaatsen van de politie- en traumahelikopter is onmogelijk gebleken. Het sturen op zakelijke bestemmingen is niet mogelijk. Het invoeren van emissienormen voor vliegtuigen vanwege internationale regelgeving is onmogelijk. Het instellen van een omgevingsombudsman is niet haalbaar vanwege een waslijst van zaken. Hij gaat die waslijst niet opnoemen; deze is te lezen in de stukken. Welke kansen zijn er wel op termijn? Eigenlijk twee zaken. Het opstellen van een plan van aanpak voor hinderbeperkende maatregelen waarvoor de BRR wel bevoegdheden heeft en een jaarlijkse procedure voor het inbrengen en toetsen van maatregelen voor hinderbeperking. Dat is een hele mond vol. Dit in samenwerking met de CRO. Maar of dat echt zoden aan de dijk zet, dat weet hij niet. Die CRO is een beetje een tijger zonder tanden. Daar kunnen zij niets aan doen, maar het is zo georganiseerd en geregeld. De tweede zaak is: het programma Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) moet invulling geven aan de doelstelling de economische meerwaarde van de luchthaven voor de regio te versterken. In de loop van 2019 wordt vanuit dit programma gewerkt aan een verbreding met regionale partijen. Misschien kan de wethouder, verkeer of economie, hier aangeven wat hier nou precies mee wordt bedoeld. Wat staat men te wachten? Voor hem is het een duister geheel. Hij zou er graag wat meer duiding aan hebben van het college. Kortom: vast houden aan de huidige geluidshoeveelheid en enorm alert blijven op de ontwikkelingen. Dank u wel.

De heer Dieleman begint zijn bijdrage ook met een citaat, maar niet uit het coalitieakkoord, hoewel hij zich daar uiteraard van harte achter schaaft. Hij citeert een stukje uit het plenaire debat over de herziening van het Nederlandse luchtruim in de Tweede Kamer, waar CU-Kamerlid Eppo Bruins zei: de CU wil een luchtvaart die dienstbaar is aan de samenleving en de economie. De tijd van ongebreidelde, ongerichte en autonome groei van de luchtvaart is echt voorbij. Dat is wat hem betreft ook het uitgangspunt, als er gesproken wordt over de luchtvaart. De luchthaven hier zal niet verdwijnen in de komende jaren, maar er moet wel alles aan gedaan worden om de hinder zowel qua geluid, maar ook qua emissie en dat soort zaken, zoveel mogelijk te beperken en om daar zo goed mogelijk mee om te gaan. Als hij terug gaat in de geschiedenis, dan heeft de luchthaven een aantal jaar geleden aangegeven te willen uitbreiden. Op een gegeven moment heeft de staatssecretaris gezegd dit alleen te willen als daar regionaal draagvlak voor is. Tijdens de vorige raadsperiode is men daar heel hard mee bezig geweest; een aantal van de hier aanwezige commissieleden was daar bij. De heer Schreiner heeft een rapport opgesteld en dat is met elkaar besproken. Men heeft zich daar achter geschaard: met deze regio doelen kan de luchthaven eventueel uitbreiden, want dan komen er andere dingen doordat er eventueel ruimte zou zijn voor wat meer vluchten. Het is toch best jammer, dat nu geconcludeerd moet worden, dat eigenlijk bijna alles wat de heer Schreiner heeft uitgezocht niet blijkt te kunnen. Dat is toch een beetje een zure appel, als blijkt dat die ruimte er gewoon niet is. Dan is de conclusie wat hem betreft ook wel helder. Dat betekent dat er op dit moment gewoon geen ruimte is voor de luchthaven om uit te breiden. Zoals ook met elkaar is afgesproken in het coalitieakkoord. Hij wil even verschillende dingen langs lopen om aan te geven hoe de CU erin staat. Ook geeft hij aan wat de wethouder kan mee nemen richting de BRR. Allereerst het uitplaatsen van het maatschappelijk helikopter verkeer. De heer Breedveld sprak er

net ook al over in zijn inspraak. Hij hoopt, dat de wethouder zijn politiek getinte vragen van vorige week zich nog herinnert. De luchthaven heeft altijd gezegd dat als de helikopters blijven, ze deze uit de geluidsemmer willen hebben. Want als ze in dezelfde geluidsemmer zitten, gaan ze steeds meer commerciële vluchten verdrijven. Het lijkt de CU zeer onwenselijk dat de helikopters worden uitgeplaatst. Dat is echt de eerste stap naar uitbreiding van een hoop commerciële vluchten. Dat moet ook de insteek van de wethouder zijn in de BRR, dat de verschillende vluchten in dezelfde geluidscontouren, in dezelfde geluidsemmer, in dezelfde ruimte moeten blijven, waardoor inderdaad, als er meer maatschappelijke vluchten moeten zijn, de ruimte voor vliegtuigen verkleint. Op het aantal zakelijke bestemmingen kan niet gestuurd worden; dat is op zich een heldere conclusie. Hetzelfde geldt voor het opnemen van een emissienorm in het luchthavenbesluit. Overigens vindt de CU het wel jammer, dat de minister dat niet wil doen, omdat het bij luchtvaart toch vaak gaat over geluid, terwijl er nog meer schadelijke effecten van luchtvaart zijn, waarvoor zeker ook aandacht moet zijn in het omgaan met luchtvaart. Over het verstevigen van de governance is wat geschreven en aan de positie van de CRO heeft de heer Blonk al een aantal nuttige woorden gewijd. Als het gaat om de omgevingsombudsman, dan baalt de CU er wel een beetje van, dat die er niet komt. De reden waarom hij ooit werd bedacht was om die klachten, die er op dit moment rondom de luchthaven zijn en waarvan de luchthaven niet snapt dat ze er zijn, omdat ze niet altijd rationeel te verklaren zijn met de cijfers van de luchthaven, omdat ze bij de DCMR worden neergelegd, maar daar kan de luchthaven niets mee, om hierover het gesprek te kunnen voeren, om deze te kunnen clusteren, dat zowel de mensen die een klacht indienen als de luchthaven waarover geklaagd wordt met elkaar in gesprek kunnen komen. Dat was oorspronkelijk het doel. Toen hier het rapport van de heer Van Vliet besproken werd, heeft hij gezegd dat het lijkt alsof de ombudsman nu een schaap met 5 poten wordt. En een schaap met 5 poten loopt vooral mank, meestal werkt dat niet zo goed. De CU baalt ervan, dat het nu helemaal niet door gaat, juist omdat het zo zwaar is gemaakt, waardoor het draagvlak ontbreekt. Een klachtencoördinator in de vorm van een omgevingsombudsman zou wel heel nuttig zijn. Graag hoort hij van de wethouder of hij mogelijkheden ziet om daar nog wel iets in te doen, in het verbeteren van de omgang met de klachten over de luchtvaart. Dan de toename van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio. Daar wordt wel ruimte gezien. De CU is blij met RHIA. Ook in lijn met de initiatiefnota die de collega's van de Rotterdamse gemeenteraad hierover hebben ingediend, een aantal jaar geleden, die mede aanleiding is geweest voor o.a. de universiteit van Delft om daarmee aan de slag te gaan. De CU is blij dat dit gebeurt en dat daarmee de luchthaven ook een stukje economische potentie heeft voor deze regio. Tot slot de hinderbeperkende maatregelen. Daarvan wordt in de reactie van de BRR gezegd dat ze nog wel wat ruimte zien om dingen te doen. Hij is erg benieuwd naar de toelichting van de wethouder hierop. Kan hij verder aangeven welke hinderbeperkende maatregelen in de komende periode genomen kunnen worden. Tot zover. Dank u wel.

Mevrouw Citterbartova zegt dat er veel gebeurt rondom het vliegveld en het houdt een ieder bezig. Alleen al de lijst documenten, die bij dit besprekingspunt zijn toegevoegd, zegt veel over hoe intensief dit onderwerp een ieder bezig houdt. Deze gemeenteraad en dit college hebben zich uitgesproken tegen de wens van het vliegveld om te groeien. RTHA heeft de aanvraag voor uitbreiding nog niet ingediend en zoals het er nu naar uit ziet, gaat het nog even duren. Dat betekent niet, dat men rustig achterover kan leunen en wachten op wat er komen gaat. Daarom maakt de fractie van GL zich zorgen. Want de brief van het college, die het besprekingspunt van vanavond inleidt, de notitie stand van zaken samenwerkingsagenda RTHA, sluit af met de constatering dat vele doelen en maatregelen, die de bestuurlijke regiegroep zich heeft gesteld en voorgenomen, lastig uitvoerbaar of helemaal niet uitvoerbaar zijn. De BRR blijft volgens de brief open voor dialoog en initiatieven. Dan schrikt ze. Want dat klinkt alsof de BRR even de weg kwijt is en besloten heeft om af te wachten of er iemand opstaat met een beter idee. Maar juist nu is stevige inzet op bestuurlijk niveau noodzakelijk. Er speelt veel. Een second opinion heeft twijfel gezet bij de maatschappelijke baten van een groeiend vliegveld tegenover de kosten voor de omgeving. Uit onderzoek blijkt dat maatschappelijk helikopter verkeer nergens naar toe kan en dus zal blijven drukken op de geluidsruimte van RTHA. Er zijn nog nooit zoveel klachten geweest over geluidsoverlast in 2018: 37.000. De toegestane geluidsruimte over heel 2018 is met 18% overschreden, op een piekmoment in juli vorig jaar was het zelfs met een kwart. RTHA heeft een recordzomer gedraaid qua aantallen vluchten en passagiers en lijkt geenszins van plan te zijn deze trend te stoppen. En dat betekent waarschijnlijk dat dit jaar weer meer overlast en weer meer klachten zullen komen. Ook het aantal nachtvluchten rijst telkens weer boven de afgesproken 848. In 2017 waren er 1029 nachtvluchten. Gezien de tendens van de cijfers over 2018 zal het ook weer hoger uitvallen. Dit is geen moment om stil te zitten. GL vindt dat de BRR haar rol veel steviger moet pakken. Zoals de naam het zegt de regie in dit dossier naar zich toe trekken, want het is het enige middel van de gemeente om via de vertegenwoordiger in de BRR haar stem te laten horen. Men kan de omwonenden van het vliegveld, die dagelijks overlast ervaren, waaronder veel bewoners van deze gemeente, niet zomaar laten zitten. Ze wil daarom graag van de vertegenwoordiger in de BRR horen wat zijn visie is op wat de BRR kan betekenen. Dank u wel.

De heer De Groot vond het een enorme waslijst aan stukken. Anders dan mevrouw Citterbartova constateert, dat er heel veel gebeurt, constateert de PvdA juist, dat er helemaal niets gebeurd is de afgelopen 5 jaar. Men heeft een rondje gevlogen en is weer geland, maar er is eigenlijk niets veranderd sinds men begonnen is, behalve dat aan het begin de reis de staatssecretaris heel nadrukkelijk een bevoegdheid informeel heeft neergelegd bij de regio om inspraak te hebben op wat er gedaan gaat worden met de luchthaven. Dat is een open vraag geweest. Het is eigenlijk wel jammer, dat de regio niet goed in staat is geweest om daar toch een helder antwoord op te geven. Het is duidelijk: de luchthaven moet blijven, voorlopig, blijikbaar. En de geluidsruimte mag niet toenemen. Maar er niet echt een visie uit gekomen m.b.t. wat men met de luchthaven wil hier in de regio. En dat is eigenlijk wel jammer, nadat er zoveel tijd in gestoken is. Het zou wel goed zijn, als er weer eens de tijd voor genomen wordt, om dat toch alsnog eens te doen als regio, omdat dat de discussie vergemakkelijkt. Wat is het doel van de luchthaven voor Lansingerland, voor deze regio? Daar is de afgelopen 5 jaar geen goed antwoord op gevonden. Hij gaat kort in op twee specifieke zaken. Het maatschappelijke vliegverkeer en het splitsen van de geluidsruimten. Kan de wethouder reageren, als portefeuillehouder en als lid van de BRR? Het lijkt de PvdA verstandig om niet af te wachten tot het voorstel gedaan wordt, maar om daarop vooruit lopend alvast na te gaan denken over de consequenties die dat zou kunnen hebben, bijvoorbeeld voor Wilderszijde, Park Zestienhove en de omwonenden die er nu al wonen. Er zijn best wel scenario's te bedenken van hoe dat er dan ongeveer uit komt te zien. Dat is allemaal niet zo heel erg onlogisch, omdat deze raad op zich niet helemaal aan zet is. De kaarten zijn terug gegeven aan de minister en die gaat een besluit nemen. Maar het is wel goed om in beeld te hebben wat de consequenties dan eventueel zouden kunnen zijn. Op basis daarvan kan deze raad en mogelijk landelijk acteren om die voor het voetlicht te brengen. En de wethouder ook. Dat is in ieder geval wel een vraag van de PvdA. Het tweede sluit aan op de ombudsman. Er is duidelijk geconstateerd, dat er een gemis is aan communicatie met omwonenden. Dat is niet opgelost en dat moet eigenlijk wel. Eigenlijk vindt de PvdA dat er een ander plan moet komen, wat dan wel haalbaar is. Dat zou een klachtencoördinator kunnen zijn of iets anders, want de behoefte is er en blijft er. Het is niet ingevuld en het zou erg helpen als daar toch iets mee gedaan zou worden. Dank u wel.

De heer Kampinga wil graag nog even refereren aan de presentatie van vorige week. Men heeft het aldoor over de geluidsruimte. Hij probeert zich daar altijd iets bij voor te stellen. Wat is dat dan? Het is een redelijk abstract gebeuren, maar een concreet voorbeeld noemde mevrouw de ambtenaar vorige week. Vliegtuigen gaan nu in één keer zo snel mogelijk de lucht in, zodat men er weinig last van heeft. Maar er zijn ook weer redenen waarom ze straks heel langzaam gaan stijgen, waardoor meer mensen er last van gaan krijgen. Dat is allemaal in die ene continue geluidsruimte. Maar dit even vooraf. Even helderheid over de insteek van de VVD. De meeste dingen zijn al gezegd, over de heer Schreiner enzovoorts, dus dat kan hij overslaan. De VVD heeft in het verkiezingsprogramma staan hoe de VVD hiermee om wil gaan, namelijk dat een vliegveld wel belangrijk is o.a. voor werkgelegenheid, maar dat de overlast beperkt moet blijven. Kort gezegd. En de afspraak is dus: er is een bepaalde hoeveelheid toegestaan en dat is voorlopig wat de VVD betreft ook de maat. Even een aardigheid over de heer Ron Lauwerse, dit weekend. Hij lanceerde het idee om als vliegveld zoveel stroom op te gaan wekken om daarmee de mensen af te kopen. Toen hij de heer Breedveld zojuist hoorde, dacht hij dat dat geld beter besteed zou kunnen worden voor het isoleren van de huizen tegen geluid. Hij vond het niet zo handig, wat de heer Lauwerse zei. Voor de langere termijn is trouwens wel van belang: men kan nu wel gaan beperken, maar men zou ook kunnen zeggen dat men hiermee voorzichtig moet zijn. Iedereen geniet van vliegverkeer; dat is voor iedereen, door alle inkomensgrenzen heen. Iedereen vliegt graag naar een mooie bestemming. Dat moet men koesteren. Men moet oppassen dat dingen nu niet afgebroken worden, terwijl op termijn bijvoorbeeld dingen op het gebied van technologie worden gedaan. Er zijn nu al technologieën, waarmee CO2 terug gewonnen kan worden in brandstof. Dat wordt dan een mooie kringloop. Ook zijn er andere ontwikkelingen met bijna gratis stroom, met brandstofcellen, waterstofmotoren enzovoorts. Er komen hele nieuwe ontwikkelingen aan, maar die zijn er nog niet. De heer Blonk vraagt over welke termijn hij het heeft. De heer Kampinga zegt dat men dat per definitie niet weet. Maar die brandstofcellen en het recyclen van CO2 in brandstof is al mogelijk. Alleen nog niet op grote schaal, maar die dingen gaan heel hard. Als dingen nu afgebroken worden qua mogelijkheden, krijgt men ze nooit weer aan de praat, omdat er geen vliegveld meer is. De heer Jumelet vraagt wat dit toevoegt aan de overlastbeleving van de inwoners. Dit vat hij niet helemaal. De heer Kampinga geeft aan, dat er nu kerosine gebruikt wordt. Er is steeds meer sprake van synthetische brandstoffen, die minder uitstoten en minder fijnstof produceren. Die ontwikkelen zijn er. Ze zijn nog niet optimaal, maar ze zijn er wel. Hij is een optimist. De heer Duk merkt op, dat de geluidsdruk er niet lager mee wordt. De heer Kampinga gaf net een voorbeeld. Als er geld te besteden is, moeten mensen dan korting gegeven worden op stroom? Of moet er dan gezegd worden: ga je huis isoleren, zodat je minder last hebt? Dat proefde hij een beetje bij de heer Breedveld; hij zit heel duidelijk één kant op te redeneren. Over BRR en CRO heeft hij al gezegd, dat er weinig bevoegdheden zijn. Men gaat eigenlijk nergens over. Het is de

hoop, en dat zou mee gegeven kunnen worden aan het college, dat hier verandering in komt in de nieuwe wetgeving. Niets is frustrerender dan dat men geen enkele bevoegdheid heeft en dat men alleen maar een soort doorgeefluik mag zijn. Dat werkt op den duur fnuikend. Eigenlijk is de vraag heel concreet: men moet nu nog even wachten op de nieuwe wetgeving, die is uitgesteld tussen aanhalingstekens, want het is geen uitstel, maar wat later dan gedacht. Dat betekent o.a. dat de urgentie voor een aantal zaken minder is. Als de urgentie minder is, is er minder druk en dat er minder snel dingen veranderen. Dat is hij het eens met mevrouw Citterbartova; men moet oppassen dat men dingen niet op zijn beloop laat om straks te denken: verdorie, zo hadden we het niet gewild. De gemeente is maar een radartje in het geheel, want het is in belangrijke mate landelijke wetgeving, internationale regelgeving, dus de invloed die de gemeente heeft is niet zo groot. Maar zorg er als college en als portefeuillehouder voor, dat men het pakt. De heer Jumelet is benieuwd in hoeverre de VVD overleg heeft met de Kamerfractie, waar de heer Breedveld aan refereerde. Heeft de VVD lokaal gesproken met de beste meneer Dijkstra? De heer Kampinga heeft hier niet expliciet met hem over gesproken. Zijn vraag is dan ook: hoe kan de VVD als partij in de Tweede Kamer, misschien zelfs ook bij Gedeputeerde Staten, overal zitten goede vertegenwoordigers, ook bij het ministerie, hoe kan men iets doen, waarmee Lansingerland voordeel mee kan doen? Dank u wel.

De heer Van der Stelt heeft vorige week een uitstekende presentatie gekregen, een uitgebreide presentatie met de hele geschiedenis. Die bracht een ieder weer even op dezelfde pagina, wordt dan zo fraai gezegd. Er is veel gebeurd en misschien toch ook weer niet veel gebeurd. In ieder geval kan geconstateerd worden, dat deze raad behoorlijk op één lijn zit. Ook de coalitie heeft er een helder standpunt over ingenomen, werd al even gememoreerd. Het is natuurlijk ook niet op andere gedachten gekomen, wat dat betreft. Het blijft altijd een lastige afweging, ook naar de toekomst toe. Enerzijds de economische waarde, anderzijds moet er aandacht zijn voor het milieu en voor de gezondheid. Het gaat niet alleen over geluidsoverlast, maar ook over fijnstof. Het lijkt, maar nu is hij een beetje aan het papegaaien, dat er alleen maar ruimte kan ontstaan wanneer er stillere en schonere vliegtuigen komen. Voor het CDA is het plafond van de huidige geluidsnorm de norm die gehanteerd moet worden. Het is een discussie die men niet in zijn uppie voert. Met uppie bedoelt hij niet alleen de regio, maar de discussie wordt ook landelijk gevoerd. En ook landelijk gevoerd zal moeten blijven worden, want alleen dan kan men tot goede oplossingen komen. Gelukkig zijn er binnenkort ook PS-verkiezingen. Dat geeft ook weer nieuwe kansen om zich te verenigen met de provincie, ervan uitgaande dat er partijen in het college komen die dezelfde opvatting zijn toegedaan als dit college. Dat dan met vereende kracht en inzet gestuurd kan worden op de ontwikkelingen in de richting van de landelijke overheid, die naar de smaak van het CDA hierin het voortouw zou moeten nemen. Helder, er is nu geen ruimte. Het CDA wil ook niet tornen aan de norm. Alleen als de techniek voort schrijdt, maar dat zal nog wel even duren, ontstaat er mogelijk nieuwe ruimte. Dank u.

De heer Jumelet begint ook met een citaat. WIJ heeft in het verkiezingsprogramma staan, en dat is oppositie breed: geen verdere toename van geluidsoverlast, waar mogelijk dient geluidsoverlast terug gedrongen te worden. In die zin gaat WIJ een stap verder dan de coalitie, dat is wel bijzonder. Dat is ook het uitgangspunt voor de bijdrage van WIJ vanavond. Vorige week was er een uitstekende presentatie, waarbij naar voren kwam: waar gaat de gemeente feitelijk nog over? Welke rol heeft de gemeente in deze hele discussie? Uiteindelijk is die rol heel beperkt. Men moet uitkijken, dat men niet het zand in de ogen laat strooien met allerlei dingen. In de brief van het college staat: er worden vorderingen geboekt. Ja, hij is toch wel erg benieuwd naar de inhoud, want volgens hem wordt er hier een klein beetje zand in de ogen gestrooid. De bottomline is de geluidsoverlast die ervaren wordt in de woningen rondom de luchthaven en met name ook in Lansingerland. De heer Kampinga noemde allerlei technische ontwikkelingen. Het zal allemaal best, maar uiteindelijk zal er de komende jaren niet veel verbetering zijn als het gaat om geluidsoverlast en fijnstof. De vraag die WIJ zich stelt, ook in het kader van het verdere proces van de wethouder: wat wordt er van de raad verwacht? Er ligt geen voorstel, er kan nergens over besloten worden. Wat kan de raad? Uit de mond van de wethouder tekende hij op: een steun in de rug vanuit de raad voor hem richting de BRR. De raad heeft toch al meerdere keren uitgesproken dat dit het plafond is? Laat men het alstublieft zo houden. Als er getornd wordt aan die emmer als het gaat om helikopterverkeer et cetera: nee, dit is gewoon het plafond. Het is verstandig als de raad, in welke vorm dan ook, eensgezind richting de wethouder uitspreekt, voor zover dat noodzakelijk is overigens, omdat iedereen vrijwel hetzelfde zegt: wat er nu is, is het maximale, eigenlijk wat minder. Dan is de volgende vraag: stillere vliegtuigen, kan de luchthaven die incasseren of komt dat ten goede aan de inwoners, die dan wat minder overlast ervaren? Er kunnen veel woorden aan vuil gemaakt worden. Maar bottomline zegt WIJ: wethouder in de BRR, u moet standpunt uitdragen. Neem dat ter harte en houdt dat voor ogen, als het gaat om zijn inzet binnen die club. Ja, uiteindelijk zal de minister het besluit nemen. Wellicht kan in dit dossier wel samen opgetrokken worden met de Kamerfracties en kan men vragen: kunt u alstublieft invloed uitoefenen? Van inspreker hoort hij dat de VVD in de Tweede Kamer er iets anders in zit. Dan zou hij de heer Kampinga heel erg willen oproepen: ga

richting de Kamerfractie, probeer ook die mensen te winnen. Daar is de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de minister. De heer Kampinga gaat in op het uitplaatsen van het geluid van helikopters. Als het om dat Tweede Kamerlid gaat, gaat het dan over RTHA? Of is het een landelijke wens? De heer Jumelet denkt dat als het landelijk is, men er hier uiteindelijk last van heeft. Hij zit hier in de raad voor Lansingerland. Op het moment dat het belang van Lansingerland geschaad wordt, dan lijkt het hem dat men hier opkomt voor deze belangen. Ga vooral met hem in gesprek. Dat was het.

De heer Muis zegt dat er zeer weinig draagvlak is voor uitbreiding van RTHA. Of eigenlijk is het er niet. Hij zegt bewust 'zeer weinig' want het wordt nog minder door de veranderende maatschappelijke context. Vorige week was zelfs een nieuwe term in het nieuws: vliegschaamte. Er wordt al anders gedacht over luchtvaart. Dat vraagt om vernieuwing van de luchtvaart. Op zich is het positief dat er een programma wordt gemaakt door Rotterdam en andere partijen, Rotterdam The Hague Innovation Airport, om die stap te zetten naar het vliegveld van de toekomst. Dus digitaal, duurzamer, circulair. Het klinkt allemaal heel mooi, maar men is er inderdaad nog lang niet. En de hinder wordt niet minder in de tussentijd. D66 is blij dat het standpunt van de BRR, de gemeente, L3B, de coalitie, de VVD twijfelt er nog een beetje over, dat er geen ruimte is voor groei. De heer Kampinga denkt dat hij hem dan niet goed gehoord heeft. De heer Muis vindt dat fijn. Het is mooi en het kan prachtig gezegd worden, maar daarom vroeg hij ook aan inspreker wat de raad concreet verder kan doen om te zorgen dat die ruimte er niet komt. Hoe zorgt men er tegelijkertijd voor dat de hinder terug gebracht wordt? Dat is wat ingewikkelder en dat hoort hij ook niet heel erg terug. Hij heeft de vraag richting de wethouder zien gaan. Dan de kern van wat er op de agenda staat, de notitie stand van zaken, de regiodoelen, waarvan een aantal niet gehaald gaat worden. Er kan niet gestuurd worden op zakelijke bestemmingen. Men heeft echter altijd volgehouden, dat het belangrijk is als zakenvliegveld. Maar dat kan dus afgeschreven worden. De conclusie is, dat het gewoon een vakantieluchthaven is. Dat maakt het draagvlak nog minder. Vanwege zakelijke bestemmingen zou het economisch van betekenis zijn, maar dat is het dus niet als het met name over vakantievluchten gaat. Over die hinderbeperkende maatregelen heeft hij net al aangegeven, dat BTV aangeven dat de overlast toeneemt, dat de luchthaven geluidsgrenzen overschrijdt, veelvuldig afwijkt van voorgeschreven routes. Maar wat doet men er nou mee? Er komt geen ombudsman om mee in gesprek te gaan. De directeur op de radio horende, geeft ook geen echt Zwitserlevengevoel. De vraag is: hoe komt men nou in een goed gesprek met die luchthaven hierover? Over het overschrijden van regels, afspraken? Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit; die regel kan hij niet plaatsen, want voor zover hij weet komt er een rijksweg bij. Dus die leefomgevingskwaliteit verslechtert. Ook vanuit dat oogpunt is het dus van belang om te meten. De minister geeft het zelf ook aan, dat ze niet alleen wil berekenen, maar ook wil meten. Men moet dus zorgen hierop aan te haken, zodat er ook daadwerkelijk gemeten wordt en dat er een vervolgonderzoek komt naar de jaarlijkse uitstoot van fijnstof, zoals de BTV ook graag ziet. De minister wil ook geen emissienorm opnemen voor RTHA, maar wat D66 betreft zou daar best nog voor gepleit kunnen worden via de Tweede Kamerfracties als dat hier gedeeld wordt. Hij noemde al de lage economische waarde. D66 is al veel langer van mening, dat de regionale economie juist versterkt kan worden door meer aandacht te hebben voor de zachte vestigingsplaatsfactoren, zoals rust, stilte, groen en recreatie. Daarom zou men moeten nadenken over krimpscenario's of verplaatsingsscenario's. Men kan wel zeggen dat er een plafond is, maar zo werkt dat niet, want het is een salamitactiek, want er komt elke keer een plakje bij. Naast hinderbeperkende maatregelen moet eens gekeken worden naar krimp- of verplaatsingsscenario's. En dat is helemaal niet zo raar, ja, voor deze directeur van deze luchthaven wel, maar de directeur van Eindhoven maakte vorige week bekend dat na jaren van groei, dat zij de strategie omgooien en dat ze niet uit willen gaan van een groei van het aantal vluchten, dat ze die niet centraal willen stellen, maar de wensen van de regio. De maatschappij is veel kritischer over luchtvaart en dat begint met de vraag of men niet teveel is doorgeschoten in het creëren van volume. Wat D66 iets om een voorbeeld aan te nemen i.p.v. proberen burgers af te kopen. Om af te sluiten: voor het krimpverhaal is in de zomer met de fracties van D66 Rotterdam en de provincie Zuid Holland bij het landelijk initiatief tegen vliegtuigoverlast aandacht voor gevraagd. Als tussenstap naar innovatievere luchtvaart met stille en schone vliegtuigen die D66 en VVD graag wensen, ziet D66 liever een luchthaven in zee ter vervanging van RTHA, Lelystad en Schiphol. De Tweede Kamer en PS steunen een onderzoek hiernaar. Hij hoopt hier van te gaan horen. Daarnaast hoopt D66 dat korte vluchten overgenomen kunnen worden door snelle spoorverbindingen en dat het onderzoek inderdaad een serieuze kans gaat krijgen. Alleen op die manier houdt men de leefomgeving veilig en gezond in de toekomst. Dank u wel.

Beantwoording wethouder

Wethouder Fortuyn bedankt de commissie voor de complimenten voor de presentatie. Hij vindt het prettig als ambtenaren een compliment krijgen voor hetgeen ze gebracht hebben. Dit merkt hij ook in de vraagstelling terug en hij vindt het fijn dat het met elkaar goed gedeeld is. Er is een gedeeld informatieniveau en dat is belangrijk. Het coalitieakkoord heeft er wat uitspraken over gedaan. WIJ

twijfelde heel even of de wethouder min of meer aan het glijden is, maar nee. Hij kreeg het idee, dat ze daar een beetje op hintten, maar laat hij duidelijk zijn: politiek is die uitspraak gedaan. Er is een coalitieakkoord. De heer Jumelet wil de suggestie weg halen. WIJ had absoluut niet de indruk, dat de wethouder aan het glijden was. WIJ wilde alleen een steun in de rug geven, nogmaals. Wat dat betreft zijn ze het met elkaar eens. Wethouder Fortuyn is blij, dat ze het er nu toch even over gehad hebben en dat hij het hier even bevestigd krijgt van WIJ. Dat vindt hij heel erg prettig. De heer Blonk vraagt wat de RHIA gaat brengen. Wethouder Arends gaat in een apart bestuursoverleg over de RHIA. Waar gaat het om? Het is zoeken naar innovatieve middelen om de ontwikkeling te stimuleren. Er wordt o.a. gekeken naar bagageafhandeling, maar ze kijken ook of er synthetische brandstoffen ontwikkeld kunnen worden, om er proeven mee te doen. Maar met de TU Delft wordt ook gekeken of de kleine luchtvaart, denk ook aan hobbyvluchten, omgezet kan worden naar elektrische motoren. Dit zijn een paar kleine dingen, maar er staat veel meer op het programma, die kunnen bijdragen om de Innovation Airport echt als proeftuin te gaan weg zetten, los van het feit dat er nu zonnepanelen aangeboden worden aan de omgeving. Gevraagd wordt of hiermee de bewoners omgekocht worden, maar de wethouder laat die uitspraak voor wat het is. Hij weet dat men ook bezig is om de voertuigen daar op elektriciteit te laten lopen. Dat wordt ook gevoed o.a. uit die zonnepanelen naast de normale exploitatie. Het lijkt nu net of hij RTHA aan het verkopen is, maar dit was in het kader van de beweging die gemaakt wordt in innovation. Dat is belangrijk, nog los van de scholen. Het Albeda College komt ook kijken bij de technische kant, de douanekant, maar ook de gastvrijheid. Er gebeurt heel veel. Wethouder Arends gaat in dat gremia plaats nemen. Nu inhoudelijk m.b.t. de rapporten die voor liggen. Het is van belang om met elkaar te constateren, dat heel veel dingen uitgekauwd en uitgezocht zijn om helder te hebben waar men nu staat. De ombudsman is genoemd; de PvdA en de CU vragen hier naar. Het is een teleurstelling dat het niet doorgegaan is en diezelfde gevoelens heeft de BRR ook. Ze hadden graag een draagvlak gehad, maar dat is niet verkregen, omdat men in zekere mate vanuit eigen achtergrond wil opereren, zich niet teveel wil binden, autonoom wil opereren. Wil men het tot een succes willen brengen, zal men toch met partijen met elkaar rond de tafel moeten zitten. Op dit moment ziet men het niet zitten om het door te zetten, want het kost een hoop geld en het is belastinggeld, maar men laat het niet los. Dit is iets wat men in het achterhoofd blijft houden, om dat op een X-moment weer in de CRO ter sprake te brengen. De CRO is ook aan de orde gekomen, de commissie regionaal overleg. In die CRO is een evaluatie geweest en met die evaluatie gaat men met elkaar in gesprek. De heer Dieleman denkt dat de wethouder het punt van de ombudsman aan het afronden was. De vraag die hij daarbij nog had: is het de analyse van de wethouder dat er helemaal geen draagvlak is voor iets van een ombudsman? Of is er geen draagvlak voor een hele grote, zware ombudsman, die in de loop van de tijd gecreëerd is? Zowel de heer De Groot als hij deden het voorstel voor een ombudsman, die zorgt voor klachtencoördinatie, voor het stroomlijnen daarvan, voor het op gang brengen van het gesprek. Zou daar wel draagvlak voor zijn? Wethouder Fortuyn zegt dat ze daar nog niet helemaal uit zijn. Dit wordt onderzocht. Op dit moment wordt ook met DCMR gesproken over hoe men met de klachten omgaat. Mevrouw Citterbartova gaf ook aan, dat er een enorme ontwikkeling is op het aantal meldingen. Die kunnen hier niet geanalyseerd worden, maar het rapport is net verschenen en men kan er alles van vinden. Maar men vindt wel, dat er iets mee moet gebeuren. Ook met de luchthaven zijn gesprekken. Soms is er een kleine club die veel klaagt en daar moet men gewoon mee in gesprek om te kijken wat daar in de belevingswereld aan gedaan kan worden. Men wil in ieder geval in contact blijven met de omgeving, dat wil de BRR en de CRO ook wel. Het is nog een beetje een zoektocht, maar op dit moment kan het niet uitgevoerd worden, zoals het bedacht was. Dan de hinderbeperkende maatregelen, waar verschillende partijen het over hadden, zoals CU en het scenario denken van de heer De Groot. Wat kan nog gedaan worden in die hinderbeperking? Het laag hangende fruit is al min of meer geplukt, zoals de ochtendoverlast met draaiende motoren. Ook kan gesproken worden met de luchthaven als er overlast is bij bepaalde activiteiten. Daarmee heeft men de grote hinderbeperkende maatregelen te pakken. Waar moet aan gedacht worden? Denk aan weekenddiensten, het vliegen op andere tijden, de randen van de nacht, het overhevelen van slots, wat nu gebeurt van de winter naar de zomer, op een andere manier regiesturen. Hartstikke mooi, want daarmee kan men wat betekenen voor de omgeving. Het punt is alleen: het zit in het luchthavenbesluit. Als dit geregeld moet worden, moet er op het luchthavenbesluit gestuurd worden. Gevraagd is waar de BRR actief op in kan zetten. Enerzijds: er is geen draagvlak. De BRR wil de huidige ruimte niet vergroten; daar is geen draagvlak voor. Maar wel kan de BRR met het ministerie in gesprek gaan of er wat aan de hinder beperkende kant wat te doen is. Maar er zijn op ditzelfde ministerie ook andere afwegingen: nationale en internationale afspraken, denk ook aan milieuaspecten. Maar dit wil niet zeggen, dat er geen invloed uitgeoefend kan worden. De heer Jumelet vraagt wat de raad kan doen. Als er zicht is in welke richting besluitvorming gaat plaats vinden, of reeds nu al, moet er met politieke vrienden gesproken gaan worden over hoe men ermee om gaat. Hoe kunnen krachten gebundeld worden? De provincie is genoemd; PS zal geen harde uitspraken doen, want er zijn verkiezingen, maar na die tijd komen er misschien partijen, die iets kunnen betekenen. Het is heel belangrijk, dat raadsleden hun rol gaan spelen. De wethouder doet een beroep op lokale partijen, want die hebben hier ook wel een stem in, want leden van lokale partijen, zoals hijzelf, stemmen ook landelijk. Het is handig voor landelijke partijen om ook eens te

luisteren naar mensen als de wethouder, omdat hij lokaal is. De heer Van der Stelt wil de wethouder wel een stemadvies geven. Wethouder Fortuyn bedankt hem hier voor. Men weet wat hij gestemd heeft, daar wil hij geen geheim van maken. Hij vindt dat lokale partijen hier ook wel iets kunnen doen. Er kan wel gekeken worden naar CU of PvdA of GL, maar lokalen hebben ook wel een stem, want zij stemmen ook landelijk. De heer Dieleman gaat er even gemeente rechterlijk in zitten. Het is heel gek, dat de wethouder hier vaak namens het college zegt: wij als lokalen. Dat is best vreemd voor een college wat spreekt als één mond. Wethouder Fortuyn weet, dat de heer Dieleman er heel procedureel in zit. Hij weet wat de wethouder bedoelt; hij bedoelt het goed. Wat de raad kan betekenen, heeft hij net uitgelegd. Ook wat het college kan betekenen. Ook wat de BRR kan betekenen. Scenario denken: uiteraard, meneer De Groot, wordt er rekening gehouden met scenario's. In ieder geval komt de ligging van de luchthaven en van de start- en landingsbaan ter sprake. Het zal de gemeente niet raken in de ontwikkeling van Wilderszijde. Hiermee heeft hij de gestelde vragen beantwoord. De heer Blonk wil nog even terug komen op die CRO. Hij heeft dat een tijger zonder tanden genoemd. Kan hem uitgelegd worden, welk belang er is, welke resultaten de CRO kan bereiken of bereikt heeft t.a.v. die hinder beperkende maatregelen. Met name in de toekomst, want dat wordt aangegeven als een kans, maar hij heeft daar geen beeld van. Wethouder Fortuyn denkt dat gevraagd wordt naar concrete voorbeelden. Er staat dat men met de CRO en de evaluatie in gesprek gaat op welke wijze er nu samen opgetrokken moet worden ook in het kader van die hinder beperkende maatregelen. Daar is nog geen exact beeld over, maar er kan aan fondsen gedacht worden, aan isolatie. Vanavond is ook gezegd dat huizen geïsoleerd kunnen worden. Daar moet de BRR met die commissie mee aan de slag. Dat is nog even een zoektocht. Maar weet: deze BRR houdt de vinger aan de pols en is alert. Daar waar ontwikkelingen zijn en men hulp nodig heeft, zal er zeker een beroep op de raad gedaan worden.

Tweede termijn

De heer Blonk heeft nog een korte reactie. Hij wil herhalen, waar hij in de eerste termijn mee eindigde: vast houden aan de huidige geluidshoeveelheid en enorm alert blijven op de ontwikkelingen. Met dat laatste bedoelt hij met name: één geluidsemmertje voor al het vliegverkeer op RTHA. De BRR moet zich hier maximaal voor inzetten. Deze raad en andere raden ook moeten zich met name daar voor inzetten. De belofte van de staatssecretaris in het vorige kabinet, dat er regionaal draagvlak moet zijn, dat moet gekoesterd worden, maar vooral ook voor gehouden worden aan de huidige minister die het in de portefeuille heeft. Wat dat betreft kan gezegd worden: beloofd is beloofd. Zoals bekend is hij lid van de VNG-commissie ruimte/wonen/mobiliteit. Tot het taakveld van deze commissie behoort ook de luchtvaartnota en de luchtruimteverdeling van Nederland. Hij zal in de commissie ruimte de raad op de hoogte houden als hij informatie heeft wat betrekking heeft op RTHA. Dank u wel.

Ook de heer Dieleman is heel kort. Het is goed om dit besproken te hebben vanavond. Volgens hem zit iedereen redelijk op één lijn. Dat is niet heel gek, want dat zat men de vorige periode ook al. Hij is blij, dat alle fracties die lijn nog steeds volgen. Iedereen heeft verschillende accenten aangeduid, waar goed op gelet moet worden. De heer Jumelet gaf aan, dat het goed is om uit te spreken dat de raad de wethouder steunt m.b.t. zijn opstelling in de BRR. Volgens hem heeft iedereen dat vanavond gedaan. Wat de CU betreft, heeft de wethouder hier duidelijk uiteen gezet hoe hij erin zit. De CU heeft er vertrouwen in, dat hij dat in de BRR goed gaat verdedigen en zal kijken wat gedaan kan worden richting fracties in Staten en Kamers. Dank u wel.

Mevrouw Citterbartova vindt het heel fijn om te horen, dat in ieder geval deze commissie standvastig is en geen duimbreed wil toegeven aan de groei-ambitie van het vliegveld. Over het antwoord van de wethouder over de rol van de BRR is ze iets minder blij, omdat het lijkt alsof de enige regie die de BRR wil nemen is om de raad naar een ander politiek orgaan te dirigeren, namelijk naar de Tweede Kamer. Dat kan toch niet waar zijn? De BRR is er om op te komen voor de gemeenten op bestuurlijk niveau. Het is fijn, dat de wethouder zegt dat de BRR alert blijft, maar is dat voldoende? De luchthaven kan niet groeien totdat er een nieuw luchthavenbesluit is genomen en dat duurt nog wel even, maar dat kan de gemeente niet rustig stemmen, want er zijn overschrijdingen en die zullen er nog blijven. Vorig jaar is de ruimte overschreden en men kan er vergif op innemen dat het dit jaar weer gebeurt. Nachtvluchten, elke keer weer overschreden. Daar moet men toch iets mee doen. GL vindt dat de BRR daar echt iets aan moet doen. Dus niet kijken naar een ander politiek orgaan, die dat moet gaan regelen, natuurlijk is dat ook een weg, maar er is al vertegenwoordiging op bestuurlijk niveau en dat moet tot het maximum gebruikt worden. Nog een paar dingetjes over de klachtencoördinator. De heer Muis vroeg zich af hoe dan een goed gesprek met bewoners, die overlast ervaren, tot stand gebracht kan worden. Dat is ook haar grote vraag. De twijfel die GL had bij de rol van de ombudsman was dat het misschien een institutie wordt, die met iedereen praat, maar eigenlijk geen bevoegdheden heeft en dus niets voor niemand kan betekenen. Dan wordt alleen een vinkje gezet: ja, gesproken met bewoners, dus gedaan. Dat is niet de bedoeling. Er moet op één of andere manier een goed gesprek op gang gebracht worden. De wethouder

zei, dat er een groep is wat veel klaagt, gekeken moet worden of er iets aan hun beleving gedaan kan worden. Het lijkt alsof er iets mis is met de beleving van overlast. Nee, er is iets mis met wat er gebeurt. Er is overlast omdat er lager gevlogen wordt en later in de nacht. Er is niets mis met de beleving van degenen, die klagen. Het is haar ontgaan welk verband de heer Kampinga legde tussen innovatie van vliegtuigen en het isoleren van woningen. Het isoleren van een gevel is natuurlijk geen oplossing, omdat het geluid blijft. Men kan niet rustig in een tuin zitten. Men beweegt ook buiten, men zit niet alleen binnen met gesloten deuren en ramen. Dat kan niet de enige oplossing zijn. De heer Kampinga noemt als voorbeeld inspreker uit Bergschenhoek, die heel erg last had van nachtvluchten. Als zij geholpen zou kunnen worden vanuit het vliegveld om zo'n zolder beter te isoleren, dan is dat een stap in de goede richting. Hij zal er zo op terug komen. Mevrouw Citterbartova denkt dat elke maatregel gebruikt zou moeten worden, maar het is geen middel wat alles op lost. RHIA klinkt fantastisch, maar wat tot nu toe gezien is en wat het vliegveld tot nu toe gepresenteerd heeft, is meer greenwashing, goodwill creëren om het allemaal iets minder erg te laten lijken. Maar dat is niet het probleem wat men met elkaar ziet. Ze was erg gecharmeerd van de salamtactiek, maar ze dacht dat het omgekeerd moest, namelijk elke keer een stukje er af.

De heer De Groot wil aanhaken op het betoog van de heer Muis over de visie die ontwikkeld wordt in Eindhoven, want dat is namelijk ook wat hij zelf bedoelde in zijn eerste termijn. Men is al 5 of 7 jaar lang bezig met de luchthaven en men vindt er eigenlijk nog steeds niets van. Er komen geen serieuze scenario's op tafel. Moet hij daar wel blijven? Is het nou wel een goede plek? Wat wil men wat die luchthaven betekent? Dat vindt de PvdA nog steeds een gemis, dat dat gesprek er nooit is gekomen en dat de BRR daar ook niet toe gekomen is. Er wordt alleen maar gepraat over de consequenties van het feit, dat de luchthaven er is. Dat is jammer, want dat betekent dat de luchthaven ook geen toegevoegde waarde zal krijgen voor Lansingerland en de regio. Dus toch nogmaals de oproep aan BRR en het ambtelijk apparaat eromheen om daar toch meer energie in te steken. Er zijn nu een heleboel meningen over de betekenis van de luchthaven en die zijn van de luchthaven zelf, bewonersorganisaties of andere organisaties, zonder dat de gemeente daar echt een mening over heeft. Dat is jammer. Dan kort de ombudsman. In de stukken heeft hij een idee gelezen en dat wil hij even toetsen. Hij heeft het idee, dat er geen draagvlak is bij de organisaties, die nu de problemen niet op kunnen lossen, die de ombudsman wel moet oplossen. Er is getoetst of er een draagvlak is om een ombudsman in te stellen en dat is getoetst bij alle organisaties die nu een rol spelen en nu problemen niet op kunnen lossen. Is de vraag wel aan de goede organisaties gesteld?

De heer Kampinga leest namens de VVD voluit een onderdeel uit het verkiezingsprogramma voor. Ter gerust stelling. RTHA is belangrijk o.a. voor de werkgelegenheid in de regio, maar de overlast moet beperkt blijven. Het vliegverkeer moet binnen de afgesproken geluidsnormen en vliegtijden blijven. De VVD wil dat de gemeente in gesprek blijft met het vliegveld om de ontwikkelingen te volgen en te controleren. Ook hier geldt: afspraak is afspraak. Dat is wat in het verkiezingsprogramma van de VVD staat en daar houdt de VVD zich aan. Hij voegt er zelf iets aan toe: wat die geluidsruimte ook mag zijn, een abstract gegeven. Hij denkt dat de VVD er meer van uit gaat, dat er een vergunde geluidsruimte is en dat die optimaal gebruikt kan worden. Als vliegtuigen stiller kunnen worden, kan er misschien wel een extra vluchtje komen. Dat is anders dan wat hij hoort bij sommige andere partijen, ook achter hem, die meer de neiging hebben om die geluidsruimte te willen beperken. Hinder beperking en optimale benutting van de geluidsruimte; dat is het volgens de VVD. De heer Jumelet denkt dat de heer Kampinga één ding vergeet. Bij de beeldvorming had hij het over die helikopters die af en toe over zijn huis vliegen, waar hij zoveel hinder van heeft. Hij nodigt hem uit om eens in Bergschenhoek te komen, waar dagelijks zoveel vliegtuigen over komen. De VVD zegt: als ze stiller worden, mag er wel eentje bij. Nee, bewoners van Bergschenhoek vinden het fantastisch als die dingen stiller worden, want dan is er minder overlast. Maar de VVD wil er dan nog eentje bij. De heer Kampinga zegt dat de ambtenaar een mooi begrip had. Er zijn vliegtuigen die, zoef, de lucht in gaan. En vliegtuigen die heel langzaam de lucht in gaan. Dat maakt een wereld van verschil als men daar onder woont. Het zijn allemaal factoren en omstandigheden, die bepalen hoe de geluidsruimte gevuld wordt. De VVD vindt ook, dat er zo weinig mogelijk overlast moet zijn. Punt.

De heer Jumelet merkt op, dat er heel veel gezegd is. Wat hij nog een beetje mist in de discussie, en dat wil hij toch wel inbrengen, geïnspireerd op de woorden van de heer Muis vanuit Eindhoven, dat er een maatschappelijke discussie is rondom duurzaamheid en consuminderen. Als men kan bewerkstelligen dat er wat geconsumeerd wordt, zodat er wat minder gevlogen wordt, dan lost dat al een deel op. Als de luchthaven hoort dat er weinig draagvlak is, zou de luchthaven ook kunnen overwegen, hoe utopisch het ook mag klinken, om niet te gaan voor vergroting van die geluidsemmer, maar dat ze houden wat er nu is, omdat ze een goede buur willen zijn. Dat zou fantastisch zijn, want dan is er het goede gesprek. De grote angst is dat die geluidsemmer alleen maar groter wordt of anders qua samenstelling. Als de luchthaven zou kunnen zeggen: alles overwegende, alles gehoord hebbende in de afgelopen jaren, er is

geen draagvlak, ik wil een goede buur zijn, we proberen de geluidsruimte te houden, die we nu hebben. Dan kan men in gesprek met elkaar over overlast et cetera. Dat zou heel erg mooi zijn, als de luchthaven dat zou willen doen. De luchthaven weg, dat is geen begaanbare weg de komende jaren. Men zal heus de overlast wel accepteren, die er nu is, want men heeft er ook de lusten van. Maar als zij ook eens wat water bij de wijn zouden doen, dan zou men een goed gesprek hebben met elkaar. Dat is een oproep richting de luchthaven.

De heer Muis vindt dit een mooie oproep. Het klinkt goed, hij kan het er niet mee oneens zijn, maar hij denkt niet dat het realistisch is. RTHA wil gewoon uitbreiden en daar komen ze keer op keer over terug. Helemaal eens, hoor, met de heer Jumelet. Het zou mooi zijn als ze de omgeving als vertrekpunt nemen, dat er geen ruimte is, en die is er ook echt niet van welke kant het ook benaderd wordt, zoals de heer Kampinga het wil, maar die ruimte is er niet. Deze kan in de toekomst ontstaan, maar echt niet op korte termijn. Als het wel ontstaat, is D66 de eerste die die ruimte wil bieden, maar die ruimte is er gewoon niet. D66 sluit ook aan bij de PvdA, want er is geen visie. Het gaat alleen over beperken, tegen houden en terug duwen van die gewenste groei, maar er is geen visie. Wel een doel. Het doel is: geen ruimte voor groei. Maar over de oplossingen is men het ook nog niet eens. De BTV noemt een aantal, de portefeuillehouder noemt een aantal zaken, waar naar gekeken zou kunnen worden. Het is positief dat hij zegt dat de BRR dat niet alleen kan en dat ze de verschillende raden daarbij nodig hebben, maar dan moet wel dezelfde lobby gevoerd worden op dezelfde maatregelen, want anders heeft het geen enkele zin. In het verleden is dat ook gedaan op andere dossiers en het kan heel effectief zijn. De heer Blonk wijst op zijn rol in de VNG. De BTV heeft een rol, alert zijn. Raadsleden hebben een rol richting Tweede Kamerfracties, richting PS. Dat helpt als iedereen helder heeft wat die lobby moet zijn. Daar zou D66 graag over door willen praten. Is het wel of niet krimp? Is het stoppen met vliegen in de randen van de nacht en de ochtend? Is het nachtvluchten aan banden leggen? Al die punten, maar dan moet men het er wel over eens zijn. Dan kan daar gericht een lobby op gevoerd worden. Iedereen kent mensen in het kabinet of de Tweede Kamer, dus er kan in elk geval een poging gewaagd worden i.p.v. hier proberen een luchthavendirecteur op zijn plek te houden. Dank u wel.

Wethouder Fortuyn wil op twee dingen even reageren, eigenlijk drie. Mevrouw Citterbartova vindt het tegenvallen dat zij de regiefunctie van de BRR niet terug ziet. De BRR gaat ook invloed aanwenden in de aanloop naar het luchthavenbesluit. De BRR blijft de vinger aan de pols houden. Men zit niet in een gesloten ei en komt er ook niet uit vandaan. Met andere woorden: de BRR blijft alert en blijft invloed aanwenden. Of het nou via de provincie is of via het bestuurlijk overleg. Zoals bekend, werkt de wethouder samen met haar partijgenoot, collega wethouder in Rotterdam. Mevrouw Citterbartova zegt dat het altijd helpt om de wethouder een beetje boos te maken. Wethouder Fortuyn denkt dat dit geslaagd is. Hij wil het wel helder hebben in dit huis. De BRR geeft niet op, maar wil ook bij de raden aangeven, dat de middelen en invloed van de BRR ook een beperking hebben. De BRR gaat er uiteindelijk niet over. Dat is het ministerie in combinatie met de Tweede Kamer. Zij gaan het bepalen in een geweldig complex dossier. De heer De Groot vraagt naar de ombudsman. Het is de omgevingsombudsman. De heer Blonk merkt dat de wethouder naar een ander onderwerp springt. Het ligt toch in de lijn der verwachting dat de BRR de minister houdt aan de belofte van de staatssecretaris, om te zeggen, dat er regionaal draagvlak moet zijn. Hij neemt aan, dat de wethouder dit daar heel strikt neer legt. Wethouder Fortuyn zegt dat dit ook in de brief van 27 september nadrukkelijk gesteld is. Het is ook consequent het uitgangspunt van de BRR. Er is geen draagvlak. De heer Blonk benadrukt, dat dit ook bij de minister duidelijk moet zijn. Het moet tot haar doordringen, dat dit echt belangrijk is en dat het door een voorganger van haar is beloofd. Wethouder Fortuyn zegt dat dit niet alleen in de brief stond. Mevrouw Bom is bij de minister geweest. Daar is ook het draagvlak aan de orde geweest. Met enige regelmaat ontmoet de wethouder de minister, waarschijnlijk in maart ook m.b.t. de A16. Dan komt dit ook weer voorbij vliegen. Ga er maar vanuit, dat daar waar het kan de aandacht gevestigd zal worden op het draagvlak. Maar niet alleen dit, want er spelen nog meer factoren in het hele proces. Dan toch nog even die omgevingsmanager. Even verwachtingsmanagement m.b.t. gedaan kan worden. Die omgevingsmanager had een taak om afspraken te maken met alle partijen in de regio. Daar is geen consensus over bereikt. Dat is te lezen in het rapport. Dat komt omdat sommige clubs bepaalde autonomie in eigen handen willen hebben. De één is overleggend namens bewoners. De ander is bestuurlijk. De ander is weer een actiegroep. De ander heeft weer andere belangen, zoals het meetnet. Zij zitten toch met eigen belangen en willen zich niet direct binden. Dat heeft even tijd nodig. Als de behoefte gaat komen om samen te werken, dan wordt het gedaan. Met DCMR wordt gekeken hoe het meetnet toch een serieus karakter gegeven kan worden. Hoe gaat men ermee om? Men is echt wel zoekende hoe men met de omgeving in contact kan komen. Hoe kunnen metingen gedaan worden? Beleving is altijd iets anders. De heer Benshop, de nieuwe directeur van de Schipholgroep, heeft aangegeven, dat berekeningen en metingen leuk zijn. Dat heeft men hier ook, metingen en handhavingpunten. Het meten en berekenen ligt redelijk bij elkaar. Maar dat wil niet zeggen dat de beleving gelijk is. Dat gaf hij net ook al aan. Dat zijn discussies, die men met elkaar moet hebben. In de

klachtenrapportage van DCMR is te lezen, dat 65% van de klachten door 20 mensen gedaan wordt. Is er niet iets aan de hand, dat er andere gesprekken gevoerd moeten worden om te kijken wat men hiermee kan doen? Men moet wel voorzichtig zijn met die interpretatie. Die omgevingsombudsman had daar een rol in kunnen spelen. Het wordt niet opgegeven. Hoe wordt het bereikt? Hoe wordt het opgelost met elkaar? Richting mevrouw Citterbartova over die uitsplitsing van de nachtvluchten: er waren inderdaad afspraken over 846 of 849 vluchten in de nacht. Het zijn er bijna 1100 geworden. Als het afgepeld wordt, is te zien dat in de commerciële luchtvaart het rond de 600 ligt. De rest is veroorzaakt door calamiteiten of andere vormen, helikopters of anderszins. Men moet het met elkaar wel over de juiste parameters hebben. Dat neemt niet weg, dat er in de beleving, in de nachtrust, verstoring plaats vindt. Men moet aan de slag, helder, maar men moet ook wel de juiste interpretatie van de cijfers hebben. De BRR gaat onverdroten door. Met de steun, die de commissie heeft gegeven, mag de raad op de wethouder rekenen. Dank u wel.

De voorzitter hoort de wethouder zeggen, dat hij de vinger aan de pols houdt. Hij ervaart steun, gelet op de uitspraken door de raadsleden. Ze hoort een appel op het bestuurlijk overleg. De invloed naar de politiek kan met elkaar opgepakt worden. Men blijft alert op de omgevingsmanager m.b.t. hoe daar verder invulling aan gegeven kan worden. De wethouder blijft aan de bak en als er iets te melden valt, dan weet de wethouder de raad te vinden. Hierbij sluit de voorzitter dit besprekspunt af.

6. Stukken ter advisering aan de raad:

6.a Wijziging Gemeenschappelijke regeling Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4

De heer Machielse merkt op, dat de commissie zo van een situatie, waar men hinder van heeft, rolt naar wat de gedroomde oplossing had moeten zijn, de hoge snelheid treinverbindingen binnen Europa, ware dat ook die niet zonder problemen zijn, zoals is gebleken. Daar deze avond quote-avond is, begint hij ook met een quote. Afspraken rondom de HSL en de komst van de A16, inzake het voorkomen van geluidshinder, blijven ongewijzigd van kracht. De gemeente wil het rijk nog altijd houden aan de gemaakte afspraken m.b.t. geluidsoverlast HSL. Gegeven het feit dat er nog 11 verzoeken liggen van inwoners uit Lansingerland, is de VVD blij, dat deze regeling is omgevormd. De VVD kan die van harte ondersteunen. Hamerstuk. Dank u wel.

De heer Alsemgeest vindt het een prachtig betoog van de heer Machielse. Hij dacht even: waar gaat het heen? Toch niet al te ver, want zo ver gaat die trein niet. WIJ kan zich prima vinden in het voorstel wat er ligt, mevrouw de voorzitter.

De heer Van der Stad zegt dat het op zich een formeel besluit is. Voor D66 is het dan ook een hamerstuk. Echter, het is wel opmerkelijk dat verzoeken tot schadevergoeding lange tijd niet in behandeling zijn genomen c.q. worden aangehouden door zelf gecreëerde machteloosheid, waar niet adequaat op is geageerd. De heer Blonk kan het niet verstaan. De heer Van der Stad spreekt zo verschrikkelijk snel en met afstand tot de microfoon, dat hij het niet kan verstaan. De heer Van der Stad biedt zijn excuus aan. Het betreft een formeel besluit. Voor D66 is het dan ook een hamerstuk. Echter, het is wel opmerkelijk dat verzoeken tot schadevergoeding lange tijd niet in behandeling zijn.

Ook wat de heer Hofman betreft, wordt hiermee een weeffoutje hersteld. Een hamerstuk voor de raad.

Ook voor de heer Duk is het een hamerstuk. Het enige wat GL wel enigszins vreemd vond, was dat er nu gereageerd wordt op een brief, die 6 maanden en 8 dagen geleden door de minister is verstuurd. Waarom is het nu pas in de commissie?

Voor de heer Xhemaili is het een hamerstuk.

De voorzitter ziet dat de spreker van het CDA er nog niet is, maar zij weet uit betrouwbare bron, dat dit geen aanleiding geeft tot.

Wethouder Arends denkt dat het blijkbaar een lachwekkend onderwerp is. Toch gaat het over heel ernstige zaken als het over een schadevergoeding gaat m.b.t. overlast van de HSL. Er is één vraag gesteld door de heer Duk. Waarom nu pas in de commissie? De wethouder heeft geen flauw idee. Dat was het.

De voorzitter constateert, dat het voorstel als hamerstuk behandeld kan worden in de raad.

7a. Actualiteiten uit het college

De heer Alsemgeest heeft een vraag. Helemaal onderaan, de green deal zero emissie. Daar heeft wethouder Fortuyn een ondertekening gedaan. Hij wil graag weten wat dat inhoudt voor de gemeente

Lansingerland, met de binnenstedelijke logistiek. Mag hij straks niet meer met de auto de Kruin op? De voorzitter denkt dat dat dan de fiets wordt. Wethouder Fortuyn laat dit aan de vraagsteller over, of hij straks met de auto over de Kruin mag. De visie wordt nog besproken. De green deal zero emissie heeft te maken met grootstedelijke aanpak, maar straks ook wel in Berkel. Ingezet wordt om distributie binnen de winkelcentra, stadcentra, dorpscentra, zoveel mogelijk te laten doen door voertuigen die elektrisch aangedreven zijn. Men probeert op een CO2 neutrale manier de winkels te laten bevoorraden. Uiteraard, in de plattelandsgemeenten zal het wat later op gang komen. Misschien is het daar ook minder urgent dan in steden als Den Haag, Rotterdam, Delft, Dordrecht. De MRDH heeft gemeend de inzet te doen om zoveel mogelijk CO2 uitstoot binnen de logistiek van bevoorrading tegen te gaan. Dat is de achtergrond van deze deal.

7b. Actualiteiten uit de commissie

Geen opmerkingen.

7c. Verbonden partijen

Wethouder Fortuyn zegt dat de ene keer de stand van zaken wat sneller is opgemaakt dan de andere keer. Er zijn wat ontwikkelingen geweest de afgelopen weken, waarvan de wethouder de commissie op de hoogte wil stellen. Met name het persbericht van Staatsbosbeheer en inmiddels ook vanuit Rijkswaterstaat m.b.t. het recreatiegebied; wat hier aan de hand is. In het Lage Bergse Bos wordt de kap eerder uitgevoerd. Er wordt samen opgetrokken met Rijkswaterstaat. Begin februari begint de Groene Boog met het vrij maken van het traject om een parallelweg te creëren voor het mogelijk maken van de bouw van de tunnel. Dat loopt parallel op met het kappen van de essen, die door essentaksterfte zijn geraakt, door Staatsbosbeheer. Dat betekent dat in het Lage Bergse Bos een forse ingreep gaat plaats vinden. Op 19 en 27 januari zijn er inloopevenementen, die bij het restaurant Bergse Bos gehouden worden. Inwoners en belangstellenden worden daar geïnformeerd. Er zijn 4.000 brieven rond gestuurd in de omgeving om aan te geven wat er gaat gebeuren. Er is ook een plan voor de herinrichting. De A16, de tunnelbouw en de herinrichting van het Lage Bergse Bos vallen samen met het verschrikkelijke feit dat er enorm veel essen gekapt moeten worden. Dat is best wel even een gebeuren wat publiekelijk veel aandacht gaat krijgen. Waarom gaat Staatsbosbeheer ook al beginnen in januari/februari tot en met maart? Omdat het totaal aan bomen, wat gekapt gaat worden niet in één seizoen gedaan kan worden. Wat is een seizoen? Er wordt rekening gehouden met het broedseizoen. Half maart moet men stoppen vanwege het broedseizoen. Dan kan men pas verder met kappen in september/oktober. Het wordt dus beperkt door de fauna, die zoveel mogelijk nog de ruimte gegeven wordt. RWS heeft overal zwaluwkasten opgehangen om zwaluwen, die ook uit de stad komen, op te vangen. Kortom: men is er nadrukkelijk mee bezig. Dan weet de commissie dat men zo goed mogelijk zijn best doet om de dieren niet al te veel te verstoren. Maar het gaat wel gebeuren.

Het tweede betreft het bericht van de stichting Stop Herrie HSL, dat ze stoppen met de website. Dit bericht heeft de raad ook ontvangen, maar de wethouder wil de commissie er toch op attenderen. Ze blijven communiceren, via het gemeentenieuws, via de Heraut en andere publicaties. Mochten er ontwikkelingen zijn, dan is dat te zien bij de stand van zaken.

8. Rondvraag en sluiting

De heer Xhemaili zegt dat op initiatief van GL er in 2016 in de Berkelse Herenstraat een speciaal zebepad is geschilderd in de regenboogkleuren. Deze kleuren staan voor acceptatie van lesbische vrouwen, homoseksuele mannen, biseksuelen, transgenders en intersekse personen. Helaas is deze regenboog-oversteekplaats gesneuveld bij de opknappbeurt van Berkel centrum. Samen met GL ziet de PvdA graag de oversteek terug komen. Vraag aan de wethouder: komt er op deze plek weer een regenboog-oversteekplaats? Zo ja, kan dat ook permanent? Dus niet alleen schilderen, maar permanent bestraat. Zo nee, worden er dan alternatieven overwogen voor een symbool, zoals een kunstwerk, wat acceptatie bespreekbaar maakt van LHBTI? En Q, absoluut.

De heer Van As las in het AD van gisteren, dat de MRDH een onderzoek heeft gedaan naar het gebruik van de P&R voorzieningen op de metrostations in de regio. De MRDH overweegt om betaald parkeren in te voeren. In Lansingerland zijn er twee stations, waar die P&R voorzieningen zijn. Zijn vragen zijn: is het college op de hoogte van dit onderzoek en de overwegingen, die in dit artikel staan? Zijn hier ook de P&R locaties in Lansingerland betrokken? Welke rol en bevoegdheid heeft de MRDH bij het mogelijk invoeren van betaald parkeren op deze locaties in Lansingerland? Als betaald parkeren alleen bij de Rotterdamse stations, zoals Meijersplein, wordt ingevoerd, dan valt een verplaatsing van het parkeerprobleem naar Lansingerland te verwachten. Wat vindt het college van het plan van de MRDH om dit betaald parkeren in te voeren in de regio?

De heer Blonk heeft een vraag over hetzelfde onderwerp. Hij heeft het AD gisterochtend ook gelezen over de P&R's die helemaal vol lopen. De oorzaak zou zijn dat er bij de metrostations te veel auto's staan van eigenaren, die maar 1 of 2 km van het station wonen. Voor hen is de P&R niet bedoeld, zegt de MRDH in het AD. Op 30 januari bespreekt de bestuurscommissie MRDH deze zaak. Dit heeft hij bij het secretariaat van de adviescommissie nagevraagd. Hem is aangegeven, dat het ook in de adviescommissie wordt besproken. Hij kent de agenda nog niet; morgen is de agendacommissie. Het zou zitten in de agenda over ketenmobiliteit. Hij vindt het bijzonder dat de informatie van de MRDH aan de krant is aangereikt nog voordat de wethouders er over gesproken hebben in de bestuurscommissie vervoersautoriteit. Zijn eerste vraag is: wethouder, hoe kan dat? Op welke wijze is deze informatie hierover vanuit de metropoolregio naar het AD tot stand gekomen? Volgende. Is het zo, dat betaald parkeren bij de metrostations de bereikbaarheid in de metropoolregio zal vergroten? Vanochtend gaf de Rotterdamse wethouder Judith Bokhove in het AD aan, dat zij niet ziet dat betaald parkeren voor de P&R's een maatregel is, die bijdraagt aan de bereikbaarheid. Zij neemt al gas terug, zij denkt dat het niet helpt. Vraag aan wethouder Fortuyn: is de wethouder het met haar eens, dat betaald parkeren bij die grote P&R's in de randen van Rotterdam, daar beschouwt hij ook Rodenrijs en Westpolder bij, gratis moet blijven? Het vorige college van Rotterdam heeft nog niet zo lang geleden betaald parkeren ingevoerd op P&R terreinen, maar dit al heel snel terug gedraaid vanwege de enorme commotie, die erover kwam, omdat het niet helpt, omdat mensen de auto weer ingejaagd worden de stad in. En dat wil men niet. Er zijn meer en betere fietsparkeervoorzieningen nodig bij nagenoeg alle P&R's in de metropoolregio. Laatste vraag. Is de wethouder het met hem eens, dat voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij metrostations veel meer bijdragen aan een betere mobiliteit dan betaald parkeren? Tot slot: de fractie van L3B heeft in het verkiezingsprogramma 2018-2022 staan: geen betaald parkeren in Lansingerland. Dat wil L3B maar zo laten.

Wethouder Fortuyn begint met de vraag van Xhemali m.b.t. de regenboogoversteek. Deze oversteek is geslactofferd bij de herinrichting van 't Vierkantje en de Herenstraat. De vraag is of deze terug kan komen. De wethouder kan verzekeren, dat de regenboog onderdeel uitmaakt van het herinrichtingsplan. Hij komt dus gewoon weer terug. In januari 2018 is dat met elkaar besproken. De regenboog komt terug, alleen op een iets andere manier, kwalitatief beter. Medio maart, dat heeft te maken met de oplevering, maar ook met de weersomstandigheden, zal de oversteek opnieuw ingericht worden en wellicht officieel geopend worden. Tegelijk met het carillon. De wethouder zit nog te denken welke festiviteiten hier omheen gedaan kunnen worden. Straks is er een prachtige omgeving, waarbij ook aandacht is voor de gemeenschap die de LQHBTI vertegenwoordigt. Wat dat betreft, komt het goed voor elkaar. Hiermee is de vraag beantwoord. Dan een ander dossier. Het AD wordt goed gelezen, begrijpt de wethouder. In ieder geval 2 abonnees. Hoe komt het dat het AD dit al brengt, terwijl de raad, het college, de adviescommissie hier nog over moeten praten? Dit heeft de wethouder laten uitzoeken, want hij vindt het ook vervelend. De behandeling van het onderwerp in de bestuurscommissie vervoersautoriteit over parkeren in algemene zin was in november al, maar de markt- en capaciteitsanalyse is nu pas bekend. De tellingen zijn bekend. Deze informatie is recent gedeeld door de MRDH. Westpolder en Rodenrijs worden ook aangehaald, en Meijersplein. Hier is de koppeling gelegd van: die twee dingen horen bij elkaar. De wethouder zit in het presidium; hij heeft al een aantal dingen gezien. Betaald parkeren is één van de koppen, discussiepunten, waar aan gedraaid kan worden om te kijken hoe de bereikbaarheid vergroot kan worden, alsmede de voorzieningen. De wethouder wil de vragenstellers vragen: er is een collegebrief onderweg met de data van de rapporten die nodig zijn om het te beoordelen. De MRDH-discussie komt op gang; waar gaat het over? De vraag is om het op 5 februari te bespreken. Want nu zou het over één ding gaan, betaald parkeren, maar dat is te beperkt, want het rapport is groter. De markt- en capaciteitsanalyse is nodig voor de toekomst. Er wordt inderdaad gesuggereerd, dat alleen bijbouwen geen oplossing is. Er zullen andere maatregelen genomen moeten worden en er zijn knoppen nodig om aan te draaien. Als beide heren ermee kunnen leven om de discussie op een later moment, ook met de informatie vanuit het college en de discussie in de bestuurscommissie en de adviescommissie, dan krijgt men een heel zinvolle discussie. Om de heer Blonk gerust te stellen: betaald parkeren is des gemeentes. Het is geen MRDH opgave. Het is aan de gemeente om er een beslissing over te nemen. Het kan niet zo zijn dat de MRDH zegt: gij zult betaald parkeren doorvoeren. Als beide heren akkoord gaan met deze beantwoording, wil hij het hierbij laten.

De voorzitter begrijpt, dat 5 februari het vervolg komt, als alles op een rij staat en een ieder de tijd heeft om erover na te denken.

De voorzitter dankt aanwezigen voor ieders inbreng. Wel thuis, tot de volgende keer op 5 februari. Niets meer aan de orde zijnde, sluit zij de vergadering om 21.55 uur.

Verslag opgesteld door Marianne Jansen, Lothassa Secretarie, met behulp van geluidsopname.