

## **BTV REACTIE OP CONSULTATIE VERSTERKING COMMISSIES REGIONAAL OVERLEG**

De Vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast Rotterdam Airport (BTV) heeft met belangstelling de consultatiestukken gelezen. BTV vertegenwoordigt ruim 1.600 leden (gezinnen) die in de omgeving van RTHA wonen.

De BTV heeft de volgende opmerkingen bij de voorstellen tot wijziging van de Wet luchtvaart (Wet) en Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis (Regeling).

De voorstellen hebben volgens de wetgever ten doel “om de positie van de CRO te versterken in het adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens.” (MvT) De voorstellen zoals die nu ter tafel liggen, dragen naar onze mening niet of onvoldoende bij aan dit doel. Wij lichten dit toe.

### Evaluatie commissies regionaal overleg burgerluchthavens

Aanleiding voor de wijzigingen is de evaluatie die in 2018 is uitgevoerd naar de werking van de CRO's. Het doel van deze evaluatie was om vast te stellen of de CRO's uiting kunnen geven aan hun wettelijke taken en om vast te stellen of de CRO's vanuit de beleving van de leden en externe belanghebbenden voldoende functioneren en bijdragen aan een constructief overleg en daarmee van toegevoegde waarde zijn voor de leden en externe belanghebbenden. Uit de evaluatie blijkt dat vooral de CRO RTHA slecht presteert als plaats waar afspraken kunnen worden gemaakt over het gebruik van de luchthaven, hetgeen knelt met de doelstelling van de wetgever dat de commissies dienen om afspraken te maken over gebruik en belangen op elkaar af te stemmen. In de brief van de CRO's aan de Minister van 28 juni 2019 wordt dit gebrek herhaald.

“De wetgever moet nadenken of zij wil dat de commissies iets meer moeten zijn dan een praatclub” (Evaluatie). Wij constateren dat de wetgever hier niet over heeft nagedacht. In de Beleidskompassen wordt het slechte functioneren van de CRO's ten aanzien van hun wettelijke adviestaak niet als probleem genoemd!

Deze constatering betekent niet dat de BTV zonder meer een voorstander is van een versterking van de adviserende taak van de CRO's. Dit vereist namelijk een daadwerkelijke versterking van de positie van de bewonersvertegenwoordigers in de CRO's. Op dit moment leggen deze personen het af tegen de vertegenwoordigers van de luchtvaartsector: deze laatste groep heeft meer vertegenwoordigers en heeft bovendien vaak een informatievoorsprong. Deze voorsprong ziet niet alleen op het verschil in kennisniveau (hetgeen tot op zekere hoogte kan worden opgelost door het bijspijkeren van de kennis van de bewonersvertegenwoordigers). Sommige relevante informatie wordt niet verstrekt omdat de exploitant dit weigert. De capaciteitsdeclaratie van RTHA is daarvan een voorbeeld. Daarin ontbreekt sinds 2021 informatie over piektijden van de slotuitgifte in de randen van de nacht (Microsoft Word - 2020 10 08 vastgesteld verslag CRO plenair 8 oktober 2020 (cro-rotterdam.nl)). De Rotterdamse bewonersvertegenwoordigers hebben tijdens CRO-bijeenkomsten diverse malen gepleit voor een verstrekking van deze informatie, maar RTHA weigert dit met het argument dat de (nieuwe) slotcoördinator dit geen relevante informatie vindt en aan RTHA verzocht zou hebben deze niet te publiceren. De bewonersvertegenwoordigers hebben niet de middelen om deze informatievertrekking af te dwingen. (NB: Vliegveld Eindhoven publiceert deze gegevens wel!).

### Versterking bewonersvertegenwoordigers

De wetgever stelt dat er sprake is van een disbalans tussen het aantal bewonersvertegenwoordigers en het aantal bestuurders en wil deze disbalans herstellen. Dat klinkt sympathiek, maar er is feitelijk geen sprake van een disbalans. In de CRO's voor de vliegvelden Eelde, Maastricht en Rotterdam is per gemeente 1 bestuurder en 1 bewoner (of bewonersvertegenwoordiger) benoemd. De CRO RTHA heeft 3 gemeentebestuurders en 3 bewoners(vertegenwoordigers).

Volgens de wetgever schrijft de Regeling voor dat er per gemeente of provincie ten minste één vertegenwoordiger (bestuurder) wordt benoemd en dat er vanuit de omwonenden (maximaal) twee leden worden benoemd in de CRO. Dat is niet waar. De Regeling bepaalt dat *in ieder geval* per gemeente of provincie één vertegenwoordiger en voor de omwonenden twee vertegenwoordigers worden benoemd. De huidige Regeling biedt derhalve ruimte om per gemeente ook een bewonersvertegenwoordiger te benoemen, gelijk aan het aantal gemeentebestuurders. De onafhankelijke voorzitters zien hierop toe, en uit de feitelijke samenstelling blijkt dat zij van dit principe uitgaan.

De wetgever concludeert dat met de voorgestelde wijziging het aantal bewonersvertegenwoordigers wordt gelijk getrokken met het aantal bestuurders. Dat is niet zo: namens de provincie wordt immers ook een bestuurder benoemd, dus het aantal bestuurders overstijgt het aantal bewonersvertegenwoordigers.

Onze conclusie is dat de wetgever een onjuist beeld schetst ten aanzien van de positie van de bewonersvertegenwoordigers en een schijnoplossing presenteert. Op dit punt zijn nog de volgende kanttekeningen te plaatsen.

#### *Wijze van benoeming van bewonersvertegenwoordigers*

Volgens het Beleidskompas Wet luchtvaart mogen “zowel bewoners van een bewonersorganisatie als een bewoner als individu” in de CRO zitting nemen en bepalen de onafhankelijk voorzitters van de CRO's de manier van benoeming. De Wet en de Regeling bieden geen ruimte voor de benoeming van een bewoner als individu die door de gemeente wordt voorgedragen zonder voordracht - of voorafgaande instemming\* - van een bewonersorganisatie.

Wij hebben dit eind vorig jaar aangekaart bij de Minister omdat in de CRO RTHA twee bewoners zitting hebben die niet zijn benoemd uit een voordracht door (of met voorafgaande instemming van) de BTV of een andere bewonersorganisatie\*\*. Wij verwijzen naar de brief van de BTV d.d. 14 november 2022, het antwoord van de Minister d.d. 23 december 2022 (kenmerk: IE NW/BSK-2022/312165) en de reactie van de BTV d.d. 20 januari 2023. Beide brieven van de BTV zijn ook als bijlagen toegevoegd aan de 'Evaluatie van het participatietraject over nieuw luchthavenbesluit RTHA' die de BTV en de bewonersvertegenwoordigers van Rotterdam op 11 april jl. aan de Minister heeft gestuurd. Wij gaan ervan uit dat u hiervan kennisneemt.

De secretaris van de CRO RTHA bevestigt onze lezing van de Wet en Regeling in de reactie op deze consultatie.

De BTV is tegenstander van een benoeming van individuele bewoners als lid van de CRO. Dergelijke bewoners hebben geen achterban en kunnen hun inbreng derhalve niet afstemmen met omwonenden. Dit ondergraaft de positie van 'bewonersvertegenwoordiger', terwijl het tegenovergestelde wordt beoogd. De belangen van omwonenden zijn hier in het geding.

\* Voorafgaande instemming komt materieel gezien op hetzelfde neer als een voordracht en werkt in de praktijk vaak beter.

\*\* Om die reden spreken wij hierboven over 'bewoner' en 'bewonersvertegenwoordiger'.

### *Democratisch mandaat*

In het Beleidskompas Regeling CRO's wordt opgemerkt dat de belangen van omwonenden niet alleen worden vertolkt via de bewonersvertegenwoordigers, maar ook via de bestuurders die functioneren op basis van een democratisch mandaat. "De bestuurders betrekken de belangen van hun inwoners bij de afwegingen ten aanzien van de luchthaven." Zo zou het moeten werken, maar zo werkt het niet altijd in de praktijk. Zeker in gevallen waarin een gemeente eigen (financiële) belangen heeft, kunnen de belangen van omwonenden geschonden worden. Een recent voorbeeld speelt in Bergschenhoek (Lansingerland) bij het aanbod van nieuwbouwwoningen in Wilderszijde, waar de gemeente haar zorgplicht jegens aspirant-kopers schendt door te zwijgen over de aanwezigheid van RTHA en andere bronnen van lawaai en luchtvervuiling rondom de nieuwe wijk. De BTV heeft hierover een klacht ingediend bij de Reclame Code Commissie, welke ontvankelijk is verklaard. Inmiddels worden over deze kwestie ook kritische vragen gesteld op provinciaal niveau. U kunt dit nalezen via: <https://btv-rotterdam.nl/naslagdossiers/juridisch-dossier/juridisch/1427-dossier-wilderszijde-wie-wilder-nog-wonen>.

### *Rol van Stichting ABRel*

Stichting ABRel heeft de Minister geadviseerd in het wetgevingstraject. Deze Stichting is opgericht om de bewonersvertegenwoordigers van de CRO's inhoudelijk te ondersteunen bij hun werkzaamheden en profileert zich op haar website als 'Hét aanspreekpunt voor alle bewoners'. De BTV is dan ook uiterst verbaasd om in het Beleidskompas Wet luchtvaart te lezen dat "Bewonersgroep ABRel" heeft gevraagd om niet langer toe te staan dat bewonersvertegenwoordigers voor de CRO worden voorgedragen door een bewonersorganisatie met als reden dat "verpolitiserings" van het CRO-lidmaatschap van omwonenden moet worden voorkomen.....

Ten eerste, ABRel is geen 'bewonersgroep' en ABRel vertegenwoordigt geen bewonersgroepen.

Ten tweede, ABRel wil met dit verzoek de band tussen de CRO en bewonersgroepen doorsnijden. Hoezo? Welke belangen spelen hier?

Duidelijk is dat ABRel hiermee haar bevoegdheid te buiten gaat.

### Gebruikers van de luchthaven

De Wet wordt aangepast zodat vertegenwoordigers van gebruikersorganisaties verzekerd zijn van een plek in de CRO. In de praktijk is dit al zo. De Regeling blijft op dit punt ongewijzigd, zodat het aantal vertegenwoordigers van gebruikersorganisaties gelijk blijft, nl. maximaal twee. In de toelichting staat dat andere gebruikers dan luchtvaartmaatschappijen en de kleine luchtvaart wél kunnen deelnemen aan de CRO-vergaderingen, maar zich zullen onthouden van stemming. Dit is echter niet geregeld in de Regeling.

Punt van zorg is de positie van de bewonersvertegenwoordigers. Als wordt toegestaan om naast een vertegenwoordiger van het maatschappelijk verkeer vanwege de aparte gebruiksruimte, ook andere gebruikersgroepen te laten deelnemen aan de vergadering, wordt de deur opengezet voor een overmacht aan leden die verbonden zijn aan de luchtvaartsector. Op dit moment hebben de gebruikers, de exploitant en de luchtverkeersleiding in de CRO RTHA al meer zetels dan de bestuurders respectievelijk de omwonenden (5:4:3). Het al dan niet hebben van stemrecht maakt geen verschil als deze partijen zich als één blok opstellen.

We vertrouwen erop dat deze omissies worden hersteld. In plaats van stemonthouding moet worden bepaald dat deze leden geen stemrecht hebben om te voorkomen dat de stemmen van deze gebruikers worden meegeteld bij het aantal tegenstemmen.

#### Minister van I&W

De Wet wordt aangepast zodat ook de Minister van I&W lid wordt van de CRO. Wij begrijpen uit de toelichting dat de Minister geen stemrecht heeft. Ook dit moet nog worden opgenomen in de Regeling. Zie vorige punt.

#### Mogelijkheid tweede herbenoeming voor maximaal 4 jaar

Wij begrijpen de reden van deze aanpassing. Wij zien als gevaar dat een lid zich teveel gaat identificeren met zijn positie en geen ruimte meer laat voor dialoog en wederzijds begrip.

#### Gezondheid

De kerntaak van de CRO is om te adviseren over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens (zie inleiding). In de CRO heeft het milieu een stem via de vertegenwoordiger van een milieuorganisatie. Maar voor bescherming van de gezondheid van de omwonenden is op dit moment geen aparte plaats ingeruimd, terwijl steeds duidelijker wordt hoeveel schade de luchtvaart veroorzaakt aan de gezondheid van omwonenden door het lawaai en de uitstoot.

De GGD doet periodiek onderzoek naar de effecten van de luchtvaart in opdracht van het Ministerie van I&W. De BTV verzoekt u om een zetel in de CRO in te ruimen voor een vertegenwoordiger van de GGD, zodat het belang van de gezondheid van omwonenden goed geborgd is.

#### 48 dB(A)-Lden contour

In de bijlagen zitten tekeningen met een 48 dB(A)-Lden contour per luchthaven. Voor de luchthavens die onder een Omzettingsregeling opereren, zoals RTHA, is de 35Ke5-contour vastgelegd. Geconstateerd wordt dat de geluidscontour van 48 dB(A)-Lden groter is dan de huidige 35Ke-contour. Waar zijn de gegevens voor de 48 dB(A)-Lden contour op gebaseerd? De BTV verzoekt u dit openbaar te maken, zodat belanghebbenden daarvan kennis kunnen nemen.

#### Beroep bij de bestuursrechter

De CRO mist doeltreffendheid in een belangrijke taak: de belangen van omwonenden van luchthavens goed tot hun recht laten komen. Hiervoor is toegelicht dat de voorstellen die nu ter tafel liggen een schijnoplossing bieden die worden gepresenteerd als een verbetering van de positie van bewoners, terwijl hiervan geen sprake is.

In de Luchtvaartnota is toegezegd dat de mogelijkheid van direct beroep bij de bestuursrechter tegen luchthavenbesluiten wordt onderzocht. De herintroductie van deze beroepsmogelijkheid impliceert wél een verbetering van de (rechts)positie van omwonenden. De BTV doet een dringend beroep op de Minister van I&W om deze mogelijkheid mee te nemen in dit wetgevingsproces!