



Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam  
The Hague Airport

## Voorzitter BRR

Contact  
Dhr. K. de Jong  
T 070 - 441 82 97  
k.de.jong@pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Datum  
25 november 2019

Ons kenmerk  
BRR-2019-001

Uw kenmerk  
n.v.t.  
Bijlagen  
1

Commissie Regionaal Overleg luchthaven Rotterdam  
t.a.v. de voorzitter, de heer H. van der Vlist

Per Adres Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp  
Governance en functioneren CRO

Geachte voorzitter,

In de CRO-vergadering van 26 september jl. is gesproken over de governance en het functioneren van de Commissie Regionaal Overleg (CRO). In deze bespreking kwam ook de verhouding van de CRO tot de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) ter sprake. Afgesproken is dat de BRR hierop schriftelijk zou reageren. U treft onze reactie hierbij aan.

Het onderwerp is in de CRO besproken aan de hand van een notitie van de voorzitter en secretaris van de CRO. In deze notitie wordt een voorzet gedaan voor de door de CRO luchthaven Rotterdam te trekken conclusies uit de evaluatie van de CRO's van de luchthavens van nationale betekenis in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast hebben de voorzitters van de CRO's namens de CRO's een gezamenlijke positionpaper aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd n.a.v. het jaarlijkse overleg tussen de voorzitters van de CRO's van de luchthavens Groningen, Maastricht, Rotterdam en Lelystad met een ambtelijke delegatie van het ministerie van I&W.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 A/W Den Haag

Tram 9 en bus 65  
stoppen dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

### Verruiming taak CRO

De notitie en positionpaper bevatten conclusies waarop instemmend kan worden gereageerd. De details treft u aan in de bijlage. Belangrijke elementen in de positionpaper zijn het advies om de regionale CRO's een wettelijke adviesfunctie aan het bevoegd gezag te geven naar analogie van de omgevingsraad Schiphol en het een platform te maken voor afspraken over het gebruik van de luchthaven.



Om te beginnen willen wij hierover opmerken dat wij vinden dat de CRO een belangrijk platform is voor overleg en informatie-uitwisseling. Deze nuttige functie van de CRO moet wat ons betreft overeind blijven. Omwille van de regionale stem steunen wij in beginsel het idee dat de CRO daarnaast ook een adviserende positie inneemt. En in onze optiek zijn er geen formele belemmeringen om nu al de adviesfunctie uit te oefenen of te komen tot afspraken over het gebruik van de luchthaven.

Meerwaarde en zeggingskracht van een dergelijk advies verlangt naar onze mening dan wel draagvlak in de regio en onder de leden. Unanimititeit van een dergelijk advies is voor ons daarom uitgangspunt. Daarnaast kan een verruiming van de taken van de CRO naar ons oordeel niet zonder een herbezinning op de structuur en procedure voor besluitvorming. Dit mede in het licht van de eigen (wettelijke) verantwoordelijkheden en bevoegdheden die overheden – en andere leden - hebben en dienen te houden.

#### Positie CRO en BRR

Wij delen niet de conclusie over wat in de notitie over de positie van de BRR in relatie tot de CRO wordt gesteld. In de kern maakt dit op ons de indruk dat de BRR niet een platform van bestuurlijk overleg over de luchthaven zou mogen zijn omdat dit wettelijk aan de CRO zou (moeten) zijn voorbehouden. Wij hebben de indruk dat dit mede gebaseerd is op de evaluatie in opdracht van het ministerie, waarin leden van CRO Rotterdam aangeven dat, doordat de bestuurders uit de CRO luchthaven Rotterdam ook de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam vormen, er overlap ontstaat die af kan doen aan de toegevoegde waarde van de CRO luchthaven Rotterdam.

Wij kunnen ons voorstellen dat er bij leden van de CRO een overlap wordt ervaren. Het instellen van een wettelijke adviestaak voor de CRO zal dit echter niet wegnemen. BRR en CRO functioneren naast elkaar. Wij zien de één niet als voorportaal van de ander, vinden dat ook niet wenselijk en herkennen ons ook niet in de beschreven huidige situatie. De CRO kan en moet niet in de wettelijke verantwoordelijkheden van gemeenten en provincies willen treden. De bestuurlijke verantwoordelijkheid van BRR-bestuurders houdt ook niet op indien de CRO niet tot een gedragen advies of afspraak komt.

Bestuurders van de BRR hebben hun eigen wettelijke taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden richting raden en staten. Overleg, het geven van advies, het uitbrengen van zienswijzen en het maken van afspraken hoort hierbij. De lokale en regionale overheden hebben hierbij - ook ten opzichte van elkaar - een zelfstandige rol en positie die niet overdraagbaar is naar een CRO of BRR. Bestuurders komen op voor de belangen van hun gemeente en haar inwoners; ze leggen over hun handelen verantwoording af aan hun volksvertegenwoordigers waarbij zij direct 'afrekenbaar' zijn op hun optreden. Daarop aansluitend willen wij benadrukken dat wij participatie van de vele belanghebbenden op dit dossier – waaronder de leden van de CRO - in besluitvormingsprocessen van groot belang achten. Denk hierbij aan de verkenning van Joost Schrijnen, het onderzoek van Ewald van Vliet voor de omgevingsmanager en de initiatieven voor de aanpak van hinderbeperkende maatregelen.

Adviesrol CRO in ruimtelijke procedures

In het licht van bovenstaande delen wij evenmin het advies aan de minister om een adviesfunctie van de CRO te bezien in ruimtelijke procedures van gemeenten of provincie die de betreffende luchthaven regardereren. Dit is niet verenigbaar met de positie van overheden in de CRO. Het wekt bij ons de indruk dat de CRO in de positie en bevoegdheden van gemeenten en provincies zou gaan treden. Daarvan kan geen sprake zijn. De wettelijke procedures voorzien voor een ieder in mogelijkheden om inspraakreacties of zienswijzen in te dienen respectievelijk rechtsmiddelen in te zetten. Wij zien geen noodzaak en mogelijkheid om de CRO hier een aparte formele positie te geven.

Positionpaper namens CRO

Wij vinden het bezwaarlijk dat de voorzitters in hun brief aan de minister schrijven namens de CRO's van genoemde luchthavens te spreken terwijl over de voorzittersbrief door de leden van de CRO Rotterdam geen besluit is genomen. De voorzitters kiezen stellig positie waardoor de minister ten onrechte de conclusie kan trekken dat de brief breed draagvlak geniet binnen de CRO. Temeer geldt ons bezwaar omdat in de brief ook wordt aangegeven dat men over de verhouding tussen de CRO en de (bevoegdheden) van de leden met het ministerie in overleg wil treden. Spreken namens de CRO over de bevoegdheden van de leden van de CRO zonder mandaat van de leden is wat ons betreft niet aan de orde.

Specifieke opmerkingen over de voorgestelde conclusies in de notitie en de adviezen in de positionpaper treft u aan de bijlage. Wij hopen hiermee een bijdrage te kunnen leveren aan een vruchtbare discussie met de andere leden van de CRO waarvan de uitkomsten tot verbetering van het functioneren van de CRO leiden.

Met vriendelijke groet,



Mevr. W. de Zoete,

Voorzitter BRR

## **BIJLAGE:**

### **Overige opmerkingen position paper**

"Omvang CRO werkbaar houden". Er is geen bezwaar tegen het voorstel om als criterium voor zitting in de CRO het beperkingengebied voor geluidshinder en externe veiligheid te nemen. Wij zijn echter zeer terughoudend met in voorkomende gevallen clustering van gemeenten en omwonenden te overwegen.

De overige punten in de position paper ondersteunen wij:

- professionalisering, kennisopbouw en benodigde middelen;
- knelpunt financiële situatie;
- Klachtenbehandeling;
- Zittingstermijn.

### **Overige opmerkingen notitie**

De notitie stelt dat de leden van CRO Rotterdam aangeven dat doordat de bestuurders uit de CRO luchthaven Rotterdam ook in de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam zitten, er overlap ontstaat die af kan doen aan de toegevoegde waarde van de CRO luchthaven Rotterdam. Gerefereerd wordt aan het advies van de ombudsman om in het licht van versterking van de werking van de CRO, nut en noodzaak van de BRR te bezien.

#### *"a. verruiming taak*

In de huidige constellatie is de CRO een te vrijblijvend forum van gedachtewisseling. Dit vrijblijvende karakter kan worden verminderd door ook voor de CRO's van luchthavens van nationale betekenis, naar analogie van de Omgevingsraad Schiphol (ORS), een wettelijke adviesfunctie aan het bevoegd gezag (Minister I&W) te verankeren voor besluiten met betrekking tot de betreffende luchthaven of het formuleren van nieuw rijksbeleid. Ook zouden de CRO's (meer) concrete afspraken moeten maken over het gebruik van de luchthaven, zoals bedoeld in de toelichting op de huidige 'Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis'. Zij zouden dan bijvoorbeeld in hun jaarplannen moeten aangeven op welke gebieden zij voor het komende jaar deze afspraken nastreven."

Een adviesfunctie ondersteunen wij. Eens met opmerking over vrijblijvendheid van de CRO, maar deze vrijblijvendheid heeft tegelijkertijd een niet te onderschatten functie. Het is een openbare plek van kennisdeling en vrije gedachtewisseling. Het is de ontmoetingsplek waar iedereen met een belang bij de luchthaven bijeenkomt, en in openheid het gesprek aangaat. Deze functie moet vooral overeind blijven.

Tegen het meer maken van concrete afspraken is moeilijk iets in te brengen. Wat echter onbesproken blijft is de constatering dat (en de vraag waarom) dit tot nog toe niet mogelijk is gebleken. In dit licht heeft de BRR eerder op grond van het advies van Ewald van Vliet voor een omgevingsombudsman de constatering gedaan dat het speelveld te zeer gepolariseerd is om tot afspraken te komen.

*“b. positie BRR*

In de huidige situatie is de CRO vaak het voorportaal van de BRR. Dit zou moeten worden omgedraaid. De wet- en regelgeving kent alleen de CRO als formele overlegtafel voor de luchthaven en zijn omgeving. BRR zou niet op de stoel van de CRO moeten gaan zitten, maar zou zich moeten beperken tot en afstemming over de inbreng van de overheidspartijen in de CRO, dit naar analogie van de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) in zijn relatie met de ORS.”

De stelling dat CRO vaak voorportaal is van de BRR wordt niet herkend. Eerder staan CRO en BRR naast elkaar. De notitie wekt de indruk de oorzaak van de als beperkt beleefde toegevoegde waarde van de CRO te zoeken bij de BRR. Andersom kan de vraag gesteld worden waarom de CRO niet in staat is de rol in te vullen die de BRR naar beleving van leden wél invult. Bestuurders van de BRR kan moeilijk verweten worden dat zij verantwoording nemen voor het opkomen voor hun belangen. De vraag volgend op de conclusie zou eerder moeten zijn wat er in de CRO zelf voor nodig is om tot afspraken te komen. De BRR heeft m.b.t. dit aspect eerder op grond van het advies van Ewald van Vliet voor een omgevingsombudsman de constatering gedaan dat het speelveld te zeer gepolariseerd is om tot afspraken te komen.

Verder geldt:

- De BRR is inderdaad ook voor afstemming en vooroverleg voor de CRO;
- De BRR heeft geen formele besluitvormende bevoegdheden. Dat is voorbehouden aan colleges, respectievelijk raden en staten.

Juist op het vlak van bestuurlijke rollen en verantwoordelijkheden zitten potentiële conflicten. De CRO is niet het enige wettelijke orgaan met een luchtvaartrol. De provincies en gemeenten komt die rol eveneens toe, vanuit de integrale (wettelijke) verantwoordelijkheid voor alles wat zich op hun grondgebied afspeelt, of daarop effect heeft. Meer nog dan de CRO hebben gemeenten en provincies de (wettelijke) taak belangen te wegen m.b.t. luchtvaart, welzijn, het beschermen van hun inwoners, het bieden van een aantrekkelijke werk- en leefomgeving, bedrijvigheid en economie, (inter-)nationale bereikbaarheid, en een goede ruimtelijke ordening, om er enkele te noemen.

Het is evident dat het niet aan de CRO is om uitspraken te doen over de status van de BRR. Dit is aan de Provinciale Staten en de gemeenteraden van Rotterdam, Schiedam en Lansingerland. De BRR is juist tot stand gekomen op verzoek van de Commissie Van Heijningen, de voorloper van de CRO. Geconstateerd was namelijk dat overheden niet met elkaar spraken over RTHA, en dat dit een gemis was.

De totstandkoming van (bestuurlijke) afspraken, zoals over de toekomst van de luchthaven, vraagt tussen partijen soms openheid van zaken over vertrouwelijke informatie. Dit element is essentieel om in vertrouwen tot goede afspraken te kunnen komen. De CRO kan wel besluiten tot besloten overleg, maar maakt daar in praktijk nooit gebruik van. Dit kan een beletsel zijn om zaken te bespreken.

De BRR heeft bewezen te kunnen komen tot een gedragen standpunt en advies aan de Minister. Dit advies is tot stand gekomen in samenwerking met partijen in de CRO, en ook daarbuiten. De BRR ziet, met het oog op de geschetste risico's, dan ook geen reden om afscheid te nemen van een samenwerking die zijn waarde heeft bewezen. De afspraken en besluiten van de leden van de BRR zijn uiteindelijk ook democratisch 'gelegitimeerd.'

Het kan meerwaarde hebben als er bestuurlijk door de regio met één stem wordt gesproken. Zo heeft toenmalig Staatssecretaris mevrouw Dijkema destijds aan de BRR de vraag gesteld of wij kunnen aangeven of er draagvlak is voor uitbreiding van luchthaven RTHA. De CRO in de huidige vorm lukt het nauwelijks om tot gezamenlijke standpuntvorming te komen.

*"c. maatregelen hinder beperkingen*

De CRO heeft onlangs besloten de regie te gaan nemen over het programma hinder beperkende maatregelen, een taak die tot dan bij de BRR lag (en zelfs de bestaansreden was van de commissie Van Heijningen, de voorganger van de BRR). Dit besluit past in het streven naar versterken van de CRO en moet leiden tot een beter gestructureerde en meer voortvarende aanpak van de hinder beperking. Over de bekostiging van het benodigde onderzoek wordt nog overleg gevoerd met luchthaven en overheden."

Dit ondersteunen wij.

*"d. communicatie*

In 2017 is de CRO begonnen (besloten) bijeenkomsten te organiseren met frequente melders. In 2018 is vervolgens gestart met reguliere bijeenkomsten met omwonenden in afwisselend Lansingerland, Schiedam en Rotterdam. Ook is energie gestoken in verbetering van de content van de website. Hiermee vervult de CRO in de praktijk steeds meer de rol die oorspronkelijk was toegedacht aan de Omgevingsombudsman. Nu deze er vooralsnog niet komt, ligt het voor de hand dat de CRO de reeds opgepakte communicatie met de omgeving verder verbetert en intensiveert. Daarbij is de onafhankelijkheid van de voorzitter een gunstige factor."

Voor wat betreft de verbetering van de communicatie ondersteunen wij dit. Voor wat betreft een bredere rol zoals die voor een Omgevingsombudsman bedoeld was, zien wij geen aanleiding van de eerdere conclusie af te wijken dat er onvoldoende draagvlak is voor zo'n rol.