



CRO Luchthaven Rotterdam

Onderwerp: voorzet conclusies n.a.v. evaluatie CRO

Datum: 24 juni 2019

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn de CRO's van de luchthavens van nationale betekenis geëvalueerd. In deze notitie wordt een voorzet gedaan voor de door de CRO luchthaven Rotterdam uit deze evaluatie te trekken conclusies. Daarbij worden ook de aanbevelingen van de kwartiermaker voor de Omgevingsombudsman betrokken.

1. Rapport SEO:

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn in 2018 de CRO's van de luchthavens van nationale betekenis door bureau SEO geëvalueerd. De conclusies die SEO trekt over het functioneren en voldoen aan de wettelijke taak zijn in het algemeen positief. In deze notitie ligt de focus op de geconstateerde kritiekpunten en de aanbevelingen van SEO om hier verbetering in te brengen.

bevindingen SEO:

Voor alle CRO's geldt dat leden positief zijn over de toegevoegde waarde ervan als plaats voor ontmoeting en informatie-uitwisseling maar minder positief over de toegevoegde waarde als tafel waar taken worden afgestemd en afspraken worden gemaakt. De leden van de CRO's Maastricht en Rotterdam zijn minder positief over het algemeen functioneren van hun commissie dan de leden van de CRO's Eelde en Lelystad. Uit de gesprekken blijkt dat in CRO Rotterdam soms een gevoel van gebrek aan invloed wordt ervaren, waardoor ook de waarde van het delen van informatie minder wordt gezien. Vooral de leden van CRO Rotterdam geven aan dat de toegevoegde waarde van de commissie voor het maken van afspraken beperkt is. Doordat de bestuurders uit de CRO luchthaven Rotterdam ook in de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam zitten, ontstaat er overlap die af kan doen aan de toegevoegde waarde van de CRO luchthaven Rotterdam.

aanbeveling SEO:

Als het de bedoeling van de regelgever is dat de CRO naast een forum voor informatie-uitwisseling ook echt een gremium voor het maken van bindende afspraken en advies over het gebruik van de luchthaven is (wordt), dan ligt het voor de hand taken en bevoegdheden van de commissies uit te breiden.

De Minister heeft aangegeven, dat deze eventuele verruiming van de wettelijke taak wordt gezien in het kader van de bredere aanpak van het omgevingsmanagement en wordt meegenomen in de Luchtvaartnota.

2. Rapport kwartiermaker Omgevingsombudsman:

In opdracht van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) heeft dhr. Ewald van Vliet als kwartiermaker een adviesrapport geschreven voor het instellen van een omgevingsmanager voor de luchthaven Rotterdam, door hem "Omgevingsombudsman" gedoopt.

Zijn eindadvies luidt: de BRR doet er verstandig aan nu geen Omgevingsombudsman in te voeren wegens het ontbreken van voldoende draagvlak en commitment bij belanghebbenden. Verder doet hij onder meer de volgende aanbevelingen: benut de evaluatie van de CRO om te komen tot versterking van de werking, bezie in dit licht nut en noodzaak BRR, verbeter de communicatie vanuit de CRO en bezie hoe beter terugkoppeling gegeven kan worden op klachtregistratie.

3. Voorzet voor conclusies CRO

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.

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. De BRR zou niet op de stoel van de CRO moeten gaan zitten, maar zou zich moeten beperken tot vooroverleg 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.

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.

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.

Tenslotte is een aandachtspunt dat het budget van de CRO gaat knellen door de toenemende inzet van de vertegenwoordigers van omwonenden (en andere leden die een vacatievergoeding ontvangen).