



CRO Lelystad



CRO Eelde



CRO Rotterdam



CRO Maastricht

Datum 28 juni 2019

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
mw. C. van Nieuwenhuizen
Postbus 2090
12500 EX Den Haag

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Namens de Commissies Regionaal Overleg van de luchthavens Lelystad, Rotterdam, Groningen-Eelde en Maastricht willen wij graag het volgende onder uw aandacht brengen.

Op 30 april 2019 heeft een overleg plaatsgevonden tussen ons als voorzitters van de Commissies Regionaal Overleg (CRO's) van de luchthavens van nationale betekenis (GAE, LEY, MAA en RTHA) en een ambtelijke delegatie van uw Ministerie. Tijdens dit overleg is afgesproken dat de CRO's in het kader van de Luchtvaartnota 2020-2050 een position paper zullen opstellen als input voor de discussie over de governance, in het bijzonder de toekomst van de CRO's. Met het oog op deze toekomst geven wij u het volgende in overweging. Wij baseren ons daarbij mede op de conclusies en aanbevelingen van het in opdracht van u opgestelde rapport "Evaluatie commissies regionaal overleg burgerluchthavens", bureaus SEO en Twynstra Gudde van mei 2018.

Op weg naar een toekomstbestendige CRO

Een toekomstbestendige CRO veronderstelt naar onze overtuiging een nadere bezinning op rol, taken en bevoegdheden van de Commissie Regionaal Overleg. Wij constateren dat in de huidige constellatie de CRO een te vrijblijvend forum van gedachtewisseling is. Deze vrijblijvendheid zou in onze ogen moeten worden verminderd. Aan de andere kant willen wij als CRO ook niet treden in de bevoegdheden van in de CRO vertegenwoordigde partijen. Tussen beiden dient een balans/optimum te worden gezocht waarover wij ook graag met uw ministerie in overleg willen en waartoe wij hierbij enkele voorstellen doen.

Wij zijn van oordeel dat het vrijblijvende karakter kan worden verminderd door ook voor onze CRO's, naar analogie van de Omgevingsraad Schiphol, een wettelijke adviesfunctie aan het bevoegde gezag (Minister I&W) te verankeren voor besluiten met betrekking tot de betreffende luchthaven of het formuleren van nieuw rijksbeleid.

Wij stellen daarnaast voor dat de CRO's zelf er naar streven om meer concrete afspraken te maken over het gebruik van de luchthaven en ook in hun jaarplannen aangeven op welk gebied zij dit voor het komende jaar willen doen.

In het kader van een proces richting toekomstbestendige CRO zijn voor ons verder concrete aandachtspunten:

1. Professionalisering, kennisopbouw en benodigde middelen.

CRO leden kampen nogal eens met een kennisachterstand. Voldoende kennis over het luchtvaartdossier is noodzakelijk om op een volwaardige manier deel te kunnen nemen aan het overleg, niet alleen voor vertegenwoordigers van omwonenden-organisaties, ook voor de afvaardiging van de andere partijen. Er is momenteel nauwelijks ruimte binnen de subsidie van het Rijk voor het volgen van cursussen. Het beschikbare budget is ook niet toereikend (en niet bedoeld) om kennis in te kopen over onderwerpen die van belang zijn voor het goed functioneren van de commissies, bijvoorbeeld ten behoeve van de verkenning van hinder beperkende maatregelen. Momenteel mogen alleen de opleidingskosten van bewonersvertegenwoordigers ten laste van de Rijkssubsidie worden gebracht. Echter de kosten van opleidingen voor dossierkennis en bijvoorbeeld vergadertrainingen betreffen vaak een navenant deel van het budget, wat ten koste gaat van de andere activiteiten. Een keuze maken tussen een volwaardige en professionele inzet van een secretaris (rekening houdend met het feit dat de werkzaamheden van de secretaris meer tijd en dus geld in beslag nemen dan bij de start van de CRO's was voorzien) en een volwaardige en professionele inzet van de bewonersvertegenwoordiging moet dan worden gemaakt. De CRO's zien dan ook graag, naast een door het ministerie verzorgd en georganiseerd kennisprogramma, een verruiming van het budget voor de training van de CRO leden. Met het eerste heeft het ministerie inmiddels een start gemaakt door samen met NLR op 7 juni jl. een kennisdag voor de CRO-leden te organiseren. Dit initiatief juichen wij uiteraard ten zeerste toe.

2. Knelpunt financiële situatie.

Voor het op een professionele wijze functioneren van de CRO's is een verruiming van het beschikbare budget noodzakelijk. Professionalisering veronderstelt minder vrijblijvend opereren van de commissie, een wettelijke adviestaak naar analogie van de Omgevingsraad Schiphol en meer aandacht voor kennisopbouw van CRO leden. Vanaf de inwerkingtreding van de Wet luchtvaart en de nieuwe financiële regelingen voor de commissies zijn de budgetten niet verhoogd en niet geïndexeerd. In een omgeving waar de kosten jaarlijks hoger worden, wordt het feitelijk beschikbare budget dus steeds kleiner. Met een professionalisering van de commissies wordt meer en meer een beroep gedaan op de spil van de CRO's, de secretarissen. Het budget ten behoeve van de secretarissen behoort dan ook te worden verhoogd zodat zij meer uren aan hun taken kunnen besteden.

3. Klachtenbehandeling.

Sinds de CRO's zijn ingesteld (als opvolger van de Commissie 28) en daarvoor een nieuwe financiële regeling is opgesteld, bevat de voor de CRO's beschikbare Rijkssubsidie geen enkel bedrag meer voor de klachtenafhandeling. Dit betekende voor één van de CRO's dat er gedurende een bepaalde periode zelfs geen enkele klacht in behandeling is genomen. Voor andere CRO's heeft dat geleid tot het zoeken van budget bij de lagere overheden. De CRO's zien het als hun taak om een goede relatie met de omgeving op te bouwen en te onderhouden. Dit betekent een goede informatievoorziening over alles wat met het

functioneren van de luchthaven te maken heeft en zorg dragen voor een goed werkend klachtenportaal dat aan de luchthaven is gekoppeld. Hiervoor is aanvullend budget noodzakelijk, mede gelet op de forse stijging van het aantal klachten in de recente jaren. De financiering van de klachtenbehandeling dient in onze ogen een gezamenlijke inspanning van de betrokken luchthaven, regionale partijen (provincie, gemeenten, luchthaven) en rijksoverheid te zijn.

4. Bezien van de functie van de CRO in ruimtelijke procedures van gemeenten of provincie die de betreffende luchthaven regardereren. Dit zal in overleg met de betreffende overheden dienen te geschieden.

5. Zittingstermijn.

De Regeling¹ bepaalt dat leden van de commissie worden aangesteld voor vier jaar en dat deze termijn éénmaal met vier jaar kan worden verlengd. Met name voor de vertegenwoordigers van de kleinere partijen levert deze beperking soms een knelpunt op. De CRO voorzitter zou naar onze mening de bevoegdheid moeten hebben om in voorkomende gevallen een of meer extra termijnen (of een deel ervan) toe te staan. Deze gevallen zouden dan moeten worden beschreven in een limitatieve lijst, bijvoorbeeld:

- a. de persoon is uit hoofde van zijn functie lid van de CRO (b.v. portefeuillehouder in een college);
- b. de persoon is in zijn organisatie specialist/verantwoordelijk voor het dossier;
- c. de organisatie is zo klein dat geen ander in aanmerking komt/beschikbaar is;
- d. de continuïteit van een belangrijk dossier wordt geschaad door een tussentijdse personele wissel.

De voorzitter legt de onderbouwing van zijn besluit om een extra termijn toe te staan schriftelijk vast en deze wordt als verantwoording bij het jaarverslag van de CRO gevoegd.

6. Omvang CRO werkbaar houden.

Uit de wet² vloeit voort dat gemeenten die geheel of gedeeltelijk in het beperkingengebied liggen, deel uitmaken van de CRO. De omvang van de beperkingengebieden en welke beperkingengebieden leidend zijn, dient scherp te worden gedefinieerd om het aantal CRO leden overzichtelijk en het CRO overleg werkbaar te houden. Door voortaan alleen nog de beperkingengebieden voor geluidbelasting en externe veiligheid te hanteren (en niet meer laserstraalvrije gebieden, et cetera) kan het aantal gemeenten/provincies in de CRO waarschijnlijk op effectieve wijze worden beheerst. Bovendien is er dan weer een directe relatie tussen lidmaatschap en de belangrijkste bron van hinder (geluid) en externe veiligheid. In voorkomende gevallen kan als alternatief clustering van gemeenten en omwonenden worden overwogen, bijvoorbeeld in het geval van meer dan 4 gemeenten binnen het beperkingengebied.

¹ Art. 8, lid 5, van de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis

² Art. 8.75, tweede lid, aanhef en onder b van de Wet Luchtvaart

Resumerend zien wij de weg naar een toekomstbestendige CRO als een volwaardig regionaal overlegplatform voor de betreffende luchthaven met vertrouwen tegemoet, indien wij erin slagen in goed overleg met uw ministerie voor de bovengenoemde aandachts- en knelpunten een adequate oplossing te vinden.

Met vriendelijke groet,

Hans van der Vlist

Namens de voorzitters van de CRO's van de luchthavens van nationale betekenis,

Willem Urlings (GAE)

Bas Jan van Bochove (LEY)

Hub Meijers (MAA)

Hans van der Vlist (RTHA)

afzender:

CRO luchthaven Rotterdam, t.a.v. E.R. Struch secretaris
p/a provincie Zuid-Holland, postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG