



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 6 december 2023, nr. IENW/BSK-2023/348240, tot wijziging van de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis in verband met het versterken van de CRO met betrekking tot de advisering over operationele aangelegenheden rond de overige burgerluchthavens van nationale betekenis

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8.75, vierde lid, juncto artikel 8.59, tweede lid, van de Wet luchtvaart;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel e, wordt 'twee vertegenwoordigers' vervangen door 'één vertegenwoordiger per deelnemende gemeente'.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 6. In afwijking van het vijfde lid kan een lid voor de tweede maal worden herbenoemd voor ten hoogste vier jaren indien het orgaan of de organisatie die het lid vertegenwoordigt daartoe om dringende reden een verzoek doet aan de voorzitter.

B

In artikel 10, vierde lid, wordt na 'aan de leden van de commissie' ingevoegd 'en aan de Minister'.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



TOELICHTING

1. Algemeen

Met deze regeling wordt de Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis (hierna: de regeling CRO) op drie punten gewijzigd. Allereerst wordt er met deze regeling voor gezorgd dat er per deelnemende gemeente aan de CRO ook een bewonersvertegenwoordiger deelneemt aan de CRO. Verder wordt het voor de voorzitter van de CRO mogelijk om een uitzondering te maken op de maximale zittingsduur van twee termijnen voor CRO-leden. Ten slotte wordt de rol van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) in relatie tot de CRO verduidelijkt door te regelen dat de agenda van de CRO ook wordt toegezonden aan de Minister.

Deze wijziging maakt onderdeel uit van een reeks van maatregelen die, in lijn met de Luchtvaartnota 2020–2050¹, tot doel hebben om de positie en de rol van de commissies regionaal overleg (CRO) te versterken, specifiek met betrekking tot de advisering over de operationele aangelegenheden rond de luchthavens die van invloed zijn op het milieu en de gezondheid in de regio rond de luchthavens.

2. Achtergrond

De aanleiding voor deze wijzigingen is gelegen in de evaluatie in 2019 naar de werking van de CRO. Het doel van deze evaluatie was om vast te stellen of de CRO uiting kunnen geven aan de in artikel 8.59, eerste lid, van de Wet luchtvaart genoemde taken en om vast te stellen of de CRO vanuit de beleving van de leden en externe belanghebbenden (o.a. provincies, gemeenten) voldoende functioneren en bijdragen aan een constructief overleg en daarmee toegevoegde waarde hebben voor de leden en externe belanghebbenden. Uit deze evaluatie kwam naar voren dat de CRO in grote lijnen invulling kunnen geven aan de aan hun toebedeelde taken. Daarnaast kwam uit de evaluatie naar voren dat voor alle CRO geldt dat leden positief zijn over de toegevoegde waarde van de CRO als plaats voor ontmoeting en informatie-uitwisseling. De toegevoegde waarde van de CRO in de rol van een tafel waar taken worden afgestemd en afspraken worden gemaakt, werd echter als minder positief ervaren.

Naar aanleiding van deze evaluatie en het traject van het opstellen van de Luchtvaartnota hebben de CRO behorend bij de overige burgerluchthavens van nationale betekenis, te weten Lelystad Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde, de Minister in 2019 een brief gestuurd met verschillende aandachtspunten. Deze aandachtspunten hadden betrekking op:

1. de verdere professionalisering van, kennisopbouw binnen en benodigde middelen voor de CRO;
2. de financiële situatie binnen de CRO;
3. klachtenbehandeling binnen de CRO;
4. de functie van de CRO in ruimtelijke procedures;
5. de zittingstermijn van leden van de CRO, en
6. een werkbare omvang van de CRO.

Vanuit de hiervoor genoemde aandachtspunten is in de Luchtvaartnota het voornemen opgenomen om vanuit het Rijk meer te investeren in het verder professionaliseren van de CRO en het opleiden van de deelnemers. Tot op heden zijn geen veranderingen aangebracht in de wettelijke status van de CRO. Wel verhoogde het Rijk de subsidie van de CRO's. Daarnaast kregen de CRO als taak tenminste jaarlijks een brede bijeenkomst te organiseren met de partijen uit een wijdere omgeving rond de luchthaven, die door (het gebruik van) de luchthaven mogelijk geraakt worden in hun belangen (bijvoorbeeld wat betreft economie, duurzaamheid en leefomgeving), de CRO+. In de CRO+ kan het gesprek over de luchthaven worden gevoerd en kan informatie worden gedeeld over ontwikkelingen rond de luchthaven.

In de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota is verder het voornemen opgenomen om de bestaande regionale overlegstructuren te versterken door uitvoering te geven aan de hierboven genoemde punten.

De Tweede Kamer heeft daarnaast ook aandacht besteed aan de wens tot verdere professionalisering van de CRO. Naar aanleiding van de motie Paternotte/ Amhaouch² is de CRO-subsidie met ingang van 2021 verdubbeld van € 35.000 naar € 70.000,-. De extra middelen moeten conform de motie worden gebruikt voor versterking van governance van de CRO. Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden. Zo

¹ 'Verantwoord vliegen naar 2050: Luchtvaartnota 2020–2050'.

² *Kamerstukken II*, 31 936, nr. 548.



is er ruimte om leden op te leiden zodat zij allen beschikken over een basiskennisniveau met betrekking tot luchtvaart. Verder kan ervoor worden gekozen om de ondersteuning door de secretaris uit te breiden en/of deskundigen voor extern advies in te zetten. Daarnaast kan een deel van de subsidie ingezet worden voor (inhoudelijke) ondersteuning van de CRO of specifieke leden zonder professionele organisatie achter zich. De budgetverhoging is daarnaast bedoeld voor de organisatie door de CRO van een jaarlijkse brede CRO+. Al met al zijn enkele aandachtspunten vanuit de evaluatie van de CRO en de daaropvolgende brief van de CRO aan de Minister verankerd in de Luchtvaartnota en de bijbehorende uitvoeringsagenda. Vanuit deze verschillende processen worden de in de volgende paragraaf benoemde maatregelen doorgevoerd.

3. Hoofdpijnen van deze regeling

Verlengingsoptie termijn CRO-lid

Op grond van artikel 8, vijfde lid, kan een lid van de CRO éénmaal worden herbenoemd. Deze maximumtermijn leidt tot praktische problemen, voornamelijk voor kleine organisaties met een kleine staf en daarmee weinig mogelijkheden om iemand anders af te vaardigen wanneer de twee termijnen zijn verstreken. In het verleden heeft dit bijvoorbeeld voor problemen gezorgd bij de representatie voor een bestuurder van een gemeente in de CRO. Hier kwam het voor dat een bestuurder van een gemeente met de luchthaven in zijn of haar portefeuille na twee termijnen niet meer geïnstalleerd kon worden als CRO-lid. Hierdoor kon uit die gemeente niet de verantwoordelijk bestuurder lid worden van de CRO.

Met de toevoeging van een zesde lid aan artikel 8 van de regeling wordt het voor de voorzitter van een CRO mogelijk om, op de voorwaarde dat de organisatie die het lid vertegenwoordigt hiertoe een dringend verzoek doet, een lid voor een derde maal te herbenoemen voor een termijn van vier jaar. Met deze wijziging wordt gezorgd voor een sterkere continuïteit van de CRO indien problemen met het vervangen van CRO-leden zich voordoen.

Toename bewonersvertegenwoordigers

Verder wordt met deze wijziging het aantal bewonersvertegenwoordigers uitgebreid. Met deze wijziging wordt bijgedragen aan het versterken van de rol van de CRO 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. Het wordt van belang geacht dat de verschillende partijen die onderdeel zijn van de CRO ieder een evenwichtige stem hebben. Daarom is wenselijk dat meer omwonenden lid worden van de CRO. Met de onderhavige wijziging wordt geregeld dat per deelnemende gemeente (ten minste) één bewonersvertegenwoordiger deel zal nemen aan de CRO. Dit in tegenstelling tot de huidige systematiek, waarbij er vanuit alle deelnemende gemeenten in totaal twee vertegenwoordigers van bewoners deelnemen. Hiermee wordt getracht om de disbalans in de verhouding bestuurders- en bewonersvertegenwoordigers te verkleinen.

Rol van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in de CRO

Met de aanpassing van artikel 10, vierde lid, wordt de relatie tussen het ministerie en de CRO verder gespecificeerd. Deze wijziging zorgt ervoor dat het ministerie op de hoogte blijft van de zaken die spelen in de CRO. Dit heeft als doel de betrokkenheid van IenW bij de CRO te versterken en te verankeren. Het voorgaande is conform het advies³ over de nieuwe overlegstructuur met betrekking tot de luchthaven Eindhoven en het advies van Van Geel over Schiphol⁴.

4. Administratieve lasten en nalevingskosten

Deze regeling heeft geen invloed op de administratieve lasten of de nalevingskosten.

5. Uitvoering en handhaving

De wijziging met betrekking tot het laten toenemen van de bewonersvertegenwoordigers leidt ertoe dat de CRO in de uitvoering extra leden moet werven voorafgaand aan de inwerkingtreding van de

³ Proefcasus Eindhoven Airport 'Opnieuw Verbonden'.

⁴ Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021–2025 'Schiphol Vernieuwd Verbinden'.



regeling. De onderhavige regeling heeft verder geen gevolgen in relatie tot de uitvoering of de handhaving van de Regeling CRO.

6. Internetconsultatie

Een ontwerp van de onderhavige regeling is in de periode van 21 juli tot 1 september 2023 opgesteld voor openbare internetconsultatie. Het doel van deze consultatie was om burgers, overheden en andere belanghebbenden te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving ter versterking van de CRO en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerp. Er zijn 15 reacties ontvangen.

Er is een aantal reacties binnengekomen met betrekking tot de versterking van de bewonersvertegenwoordiging in de CRO. Een respondent heeft zorgen geuit over een kennisachterstand van omwonenden ten opzichte van andere partijen in de CRO. Verder stelde deze respondent dat er, ondanks de voorgestelde wijzigingen, een disbalans tussen bestuurders en omwonenden blijft bestaan en gaf ten slotte aan tegen het benoemen van individuele bewoners te zijn, als zij niet door een organisatie vertegenwoordigd worden. Een andere respondent heeft gepleit voor het aanstellen van vaste vervangers voor bewonersvertegenwoordigers en voor het vastleggen hoe vacante bewonersstoelen kunnen worden voorkomen.

Het doel van deze wijziging is het verkleinen van de disbalans tussen bestuurders en bewonersvertegenwoordigers. Daarom wordt het minimumaantal bewonersvertegenwoordigers uitgebreid van twee in totaal naar één bewoner per deelnemende gemeente. Het staat een CRO vrij om daar eventueel extra leden, waaronder omwonenden, aan toe te voegen. Het is echter aan de CRO om te bepalen waar een bewonersvertegenwoordiger aan moet voldoen en in hoeverre een (al dan niet georganiseerde) achterban van belang is. De CRO heeft eenzelfde vrijheid als het gaat om het bepalen van zaken als het aanwijzen van vaste vervangers voor bewonersvertegenwoordigers, het invoeren van maatregelen om vacante posities te voorkomen en het tegengaan van kennisachterstanden bij CRO-leden. Het voorgaande behoeft dan ook geen aanpassing van de regeling.

Met betrekking tot de mogelijkheid om de voorzitter van de CRO een uitzondering te laten maken op de maximale zittingsduur van CRO-leden te verhogen van twee termijnen naar drie termijnen zijn verschillende reacties gegeven. Een aantal respondenten bepleit het maximaal aantal termijnen los te laten met het oog op continuïteit, terwijl een andere respondent hecht aan de termijnbeperking om vernieuwing mogelijk te maken. Echter, het belang van de mogelijkheid tot vernieuwing en tot het afwisselen van lidmaatschap wordt niet gewaarborgd als van maximale termijnen wordt afgeweken. Daarom is ervoor gekozen om vast te houden aan een maximale zittingsduur van drie termijnen. Tegelijkertijd is het echter denkbaar dat het voor bepaalde organisaties moeilijk kan zijn tijdig opvolging te organiseren. De periode die de uitzonderingsclausule biedt, kan daarmee ook gebruikt worden om deze opvolging te organiseren.

Een aantal respondenten heeft voorgesteld om iedere CRO te verplichten een GGD lid aan te stellen. Het is goed voorstelbaar dat binnen CRO behoefte is aan een onafhankelijk expert op het gebied van gezondheidseffecten op de leefomgeving rondom regionale luchthavens. Een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving is immers een van de vier publieke belangen waar het kabinet aan hecht. Tegelijkertijd kan per CRO verschillen of hier behoefte aan is en of de regionale GGD bereid is deel te nemen. Er is daarom besloten dit niet te verplichten, maar de CRO aan te moedigen deze afweging zelfstandig te maken. De CRO-voorzitter heeft immers de bevoegdheid om, naast de in de regeling voorgeschreven leden, extra leden toe te voegen aan de CRO.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2024. Met de inwerkingtreding op 1 januari 2024 wordt aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

A

Met de wijziging van artikel 8, eerste lid, onder e, wordt geregeld dat per gemeente ten minste één bewonersvertegenwoordiger dient te worden benoemd in de CRO. Verder kon een lid van de CRO



ingevolge artikel 8, vijfde lid, éénmaal worden herbenoemd. Met de toevoeging van het nieuwe zesde lid wordt het voor de voorzitter mogelijk om een lid voor een tweede maal te herbenoemen, mits hier om dringende redenen wordt verzocht door het orgaan dat het lid vertegenwoordigt. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3 van deze toelichting.

B

Met de wijziging van artikel 10 wordt geregeld dat de Minister van IenW op de hoogte blijft van de zaken die spelen in de CRO. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3 van deze toelichting.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*