



CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 13 dec. 2018

Aanwezig: Voorzitter : dhr. J. van der Vlist
Secretaris : dhr. E. Struch

Leden / plaatsvervangende leden / ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland : mw. A. Bom
Provincie Zuid-Holland : dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam : dhr. R. van der Bolt
Gemeente Lansingerland : dhr. S. Fortuyn
Gemeente Schiedam : dhr. J. Ooijevaar
Gemeente Schiedam : mw. L. Voogelaar
Rotterdam The Hague Airport : dhr. S. van der Kleij
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. J. Verspeek (vanaf punt 11)
Gebruikers Grote Luchtvaart : dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart : dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Lansingerland : mw. A. van de Coevering
Bewonersvertegenw. Schiedam : dhr. J. Witjes
Natuur en Milieufederatie ZH : mw. S. Kuijpers
DCMR Milieudienst Rijnmond : dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV : dhr. D. Breedveld *)
BTV : mw. B. Bosman *)

Afwezig:

Gemeente Rotterdam : mw. J. Bokhove
Gemeente Lansingerland : mw. T. Dronkers
Luchtverkeersleiding Nederland : dhr. J. van Duin
Bedrijfsleven (VNO-NCW) : dhr. B. Mooren
Bewonersvertegenw. Rotterdam : dhr. J. Poot
Natuur en Milieufederatie ZH : dhr. A. Ouwehand

*) Een agendalid is geen lid van de CRO en neemt niet deel aan de vergadering.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering.

De secretaris heeft berichten van verhindering ontvangen van mw. Bokhove en dhr. Van Duin, die zal worden vervangen door dhr. Jordi Verspeek.

a. agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen

Dhr. Algra meldt, dat vandaag de nieuwe flighttracking website van de CRO live is gegaan. Deze functioneert nu ook op mobiele apparaten.

3. Ingekomen stukken

Naar aanleiding van stuk 3.c (actieplan “Slim én duurzaam”) vraagt mw. V.d. Coevering wie wat trekt en wanneer. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat de trekkende partijen in feite genoemd staan op bladzijde 3, maar zal een en ander nader uitzoeken. (**actie: RTHA**)

Naar aanleiding van stuk 3.b (brief van omwonenden aan gemeenteraad Schiedam “overlast Rotterdam The Hague Airport”), vraagt mw. V.d. Coevering naar de reactie van de gemeente. Dhr. Ooijevaar antwoordt, dat hij met de bewoners om tafel gaat.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

4. Verslagen

a. concept verslag overleg 13 september 2018

tekst:

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het verslag.

b. actielijst

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 7 juni 2018

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het vastgesteld verslag.

5. Terug/voorblik BRR

Mw. Bom memoreert, dat in het advies van dhr. Schrijnen een aantal knoppen was benoemd waaraan gedraaid zou kunnen worden. De BRR is hiermee aan de slag gegaan door onderzoek te starten naar het eventueel uitplaatsen van het maatschappelijk heliverkeer in combinatie met een vijftal regio-doelen. De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in een set documenten die gisteren openbaar zijn gemaakt en tegelijk ter informatie zijn aangeboden aan de CRO

(noot secretaris: zie website CRO <https://www.cro-rotterdam.nl/nl/info-brr>). De BRR concludeert, dat het uitplaatsen van de heli's (met als doel het vrijmaken van geluidsruijnte) niet haalbaar is. Er zijn wel enkele potentiële locaties gevonden, maar vanuit het oogpunt van veiligheid zijn deze niet aanvaardbaar gebleken. Wat betreft het instellen van een Omgevingsombudsman concludeert de BRR dat dit nu niet opportuun is. Dat wil echter niet zeggen nooit.

Voorafgaand aan deze vergadering heeft de BRR laten weten de onderwerpen m.b.t. hinderbeperking te willen bespreken in een in een aparte vergadering van de CRO in februari 2019, omdat hiervoor in een reguliere vergadering naar verwachting te weinig tijd beschikbaar is. De voorzitter stelt voor hiermee in te stemmen (**actie: secretaris**). Het onderwerp Ombudsman zal worden meegenomen bij de bespreking van de evaluatie van de CRO in de vergadering van februari of maart. Nu wil de voorzitter de discussie beperken tot de uitplaatsen van de heli's en het versterken van het zakelijk profiel.

In de brief aan raden en Staten wordt gesproken over (draagvlak voor het optimaliseren van het) commercieel verkeer. Mw. V.d. Coevering wijst erop dat niet alle commercieel verkeer zakelijk is en vraagt aandacht voor deze nuance. Mw. Bom is het hier mee eens.

Mw. Kuijpers heeft opmerkingen over het proces. Slechts twee dagen voor de vergadering hebben de leden van de CRO deze BRR stukken gekregen. Zij had deze graag eerst willen bespreken in de CRO. De voorzitter vindt dat deze discussie thuis hoort bij de evaluatie van de CRO. De CRO is nu alleen maar een "praattafel". De vraag is of de CRO gezien moet worden als een voorportaal van de BRR. Mw. Bom wijst erop dat de leden van de BRR in het algemeen eerst naar hun raden en Staten moeten.

Naar aanleiding van de conclusie van de BRR dat de Minister van I&W geen emissienormen zal opnemen in het toekomstig luchthavenbesluit voor RTHA, en de onderbouwing hiervoor, vraagt mw. Kuijpers waarom dat voor Schiphol dan wel gebeurt. Mw. Bom zegt toe dit bij het ministerie na te vragen. (**actie: BRR**)

In de notitie staat dat door het uitstel van het luchthavenbesluit het gevoel van urgentie bij partijen in de regio om tot samenwerking en oplossingen te komen niet aanwezig is, en dat de BRR desalniettemin open staat voor dialoog en initiatieven. Op een vraag hierover van dhr. Schendstok antwoordt mw. Bom dat hiermee niet een uitbreiding van commercieel verkeer bedoeld wordt.

In de notitie staat dat de BRR het sturen op (zakelijke) bestemmingen niet (meer) haalbaar acht en dat dit niet meer wordt nagestreefd. Dhr. Witjes vraagt of dan ook niet meer gesproken wordt van een zakenluchthaven. Mw. Bom antwoordt, dat in de discussie straks in Provinciale Staten deze vraag zomaar gesteld zou kunnen worden.

De voorzitter vraagt zich af of je niet bij de EU zou moeten aanklaarten, dat Europa meer ruimte geeft om te sturen. Mw. Bom acht de kans dat dit voor Rotterdam aan de orde komt klein, omdat er voor RTHA geen uitwijkvluchthaven dichtbij genoeg is (voor de verdeling van verkeer). De voorzitter blijft van mening dat meer sturingsruimte gewenst is. Dat zou een belangrijk punt in de luchtvaartnota moeten zijn. Nederland zal dit punt actief moeten oppakken richting Brussel. Dit signaal kan de regio aan de minister afgeven.

Mw. V.d. Coevering: “Als zakelijk flauwekul is, dan wordt het puur commercieel. Maar dat is weer strijdig met het advies van Schrijnen, dat immers stelt dat er draagvlak is voor een zakelijk vliegveld. Als dat vervalt, dan schoffel je ons allemaal weg.” Dhr. Fortuyn wijst erop, dat het rapport Schrijnen begin 2017 is geschreven. De BRR heeft zwaar ingezet op de diverse knoppen die hierin zijn beschreven, o.a. de Omgevingsombudsman. Er is intussen veel veranderd. Er komt ook nog een Luchtvaartnota. Je moet nu niet terugkomen op Schrijnen.

Dhr. Witjes ziet, dat er eigenlijk van alle adviezen niets terecht is gekomen. Volgens mw. Bom komt deze discussie bij Schiphol ook terug en moet je wel vasthouden.

Opgemerkt wordt dat een zekere overlast wordt geaccepteerd bij een zakelijk karakter van het vervoer, “maar nu blijkt het om allemaal badgasten te gaan”. Als er niet gestuurd kan worden op zakelijk, dan is er bij de omwonenden geen draagvlak. Dhr. Fortuyn wijst erop dat het besluit uiteindelijk in Den Haag genomen gaat worden. “Je moet niet trekken aan een dood paard.”

6. Vertegenwoordiging omwonenden: verzoek uit Vlaardingen

De voorzitter licht zijn voorstel kort toe. In het toekomstig luchthavenbesluit valt Vlaardingen in het beperkingengebied. In de geest daarvan zouden nu alvast de gemeente en vertegenwoordigers van omwonenden uitgenodigd kunnen worden om lid te worden van de CRO.

Dhr. Fortuyn wil eerst met elkaar de discussie voeren over de kaders voor toetreding van nieuwe leden. Dhr. V.d. Kleij wijst erop dat er nu een beperkingengebied is voor 35 Ke geluidcontouren, maar dat er straks ook beperkingengebieden zullen zijn voor bijvoorbeeld lasers, obstakels, et cetera. De wet bepaalt dat gemeenten die in het beperkingengebied gelegen zijn, lid zijn van de CRO. Ook dhr. V.d. Bolt vraagt naar de kaders. Wat bijvoorbeeld te doen met de andere gemeenten? Dhr. Fortuyn wijst erop dat hij momenteel ook Pijnacker en Zoetermeer vertegenwoordigt. Hij vindt het prima dat de groep breder wordt, maar de vraag komt te vroeg.

Dhr. Ooijevaar wijst erop dat de gemeente Vlaardingen nu op Schiedam leunt. Dus zou dat dan ook moeten gelden voor de bewoners? Het eerste gaat volgens de voorzitter om bestuurlijke afspraken, maar de vertegenwoordiging van de omwonenden is iets heel anders. Ook dhr. Ooijevaar komt tot de conclusie dat het beter is even te wachten.

Besloten wordt de omwonenden uit Vlaardingen middels een brief te informeren, dat hun verzoek besproken is, dat de CRO hier in februari op terug zal komen en dat zij zich voorlopig kunnen laten vertegenwoordigen door de bewonersvertegenwoordigers van Schiedam. (**actie: secretaris**)

Dhr. V.d. Kleij voegt nog toe dat er in de wet verschil wordt gemaakt tussen vertegenwoordiging van gemeenten en hun inwoners. Voor de gemeenten zelf geldt het beperkingengebied als criterium voor lidmaatschap van de CRO, maar voor de omwonenden is er geen criterium. De voorzitter memoreert dat de CRO in het verleden zelf de spelregel heeft gemaakt dat van een gemeente altijd zowel het bestuur als de bewoners zijn vertegenwoordigd in de CRO.

7. Luchthavenbesluit: voortgang

Dhr. V.d. Kleij is blij dat de conclusies van de BRR er nu zijn. Het ministerie van I&W heeft het echter heel druk met Lelystad en Schiphol, waardoor RTHA niet de prioriteit heeft. Er is nu meer duidelijk, maar nog niks opgelost. Er zal eerst worden gekeken of de voorgenomen activiteit in de huidige MER past. Zo niet, dan komt er een nieuwe MER.

a. voor- en nadelen van uitstel

De voorzitter stelt de vraag of de bestaande status quo “ons” wel of niet stoort.

Dhr. V.d. Kleij noemt als probleem dat hij nu vaak instrumenten mist, bijvoorbeeld met betrekking tot de Van Brienoordbrug of vogel aantrekkende werking.

Mw. V.d. Coevering pleit voor handhaven van de status quo. Er spelen immers zoveel zaken. Het is beter even af te wachten, zodat deze nog meegenomen kunnen worden (bijvoorbeeld ultrafijnstof). Overigens is zij nog lang niet murw. Dhr. V.d. Kleij werpt tegen, dat je altijd nieuwe inzichten houdt.

De voorzitter vraagt naar de slaagkans dat dit tijdig wordt behandeld, als de luchthaven een aanvraag heeft ingediend. Dhr. V.d. Kleij antwoordt, dat de Minister binnen redelijke termijn een besluit moet nemen. Veel hangt in zijn ogen af van de Tweede Kamer.

Op grond van de afweging die hij heeft gemaakt, is dhr. Witjes voor handhaving van de status quo, maar hij maakt zich wel zorgen bijvoorbeeld over de toename van het aantal nachtvluchten.

De voorzitter concludeert dat de bewoners geen dringende haast hebben. Dhr. Fortuyn volgt de bewoners. Dhr. Ooijevaar voegt toe dat zorgvuldigheid en kwaliteit bovenaan staan. Veel punten konden nog niet worden meegenomen.

De voorzitter constateert dat er weliswaar ook nog een veiligheidsaspect speelt, maar dat de CRO kan leven met de status quo.

Dit geldt wat betreft dhr. V.d. Kleij niet voor de luchthaven. Hij benadrukt dat RTHA wegens de toename van het maatschappelijk helikopter verkeer niet kan wachten tot 2023. Dit zal naar verwachting binnen drie jaar de grenzen gaan overschrijden. Dhr. Fortuyn vindt dat nog eens goed gekeken zou moeten worden naar de uitruk protocollen van de trauma heli. De voorzitter vraagt zich af of deze ontwikkeling nu volstrekt autonoom is, of dat er nog wat te sturen valt. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat andere ministeries verantwoordelijk zijn. Hij wijst erop dat de historische rechten op slots in stand blijven. De voorzitter vraagt of vrijvallende slots dan maar “verbrand” moeten worden, zoals door mw. Kuijpers geopperd. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat de luchthaven een aparte geluidsruimte voor de maatschappelijke heli's wil. Je moet de slots uitgeven als de ruimte er is.

De voorzitter concludeert dat “goed kunnen leven met de status quo” betekent: geen sturing, in ieder geval niet op de consequenties van het maatschappelijk verkeer. Hij adviseert om hier nog maar eens goed over na te denken en vraagt de luchthaven om samen met de secretaris een notitie te schrijven. **(actie: secretaris/ RTHA)**

Mw. V.d. Coevering wil tenslotte nog weten wat er gebeurt als er een apart geluid emmertje komt voor de heli en dit dreigt over te lopen. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat hierop niet gehandhaafd hoeft te worden.

8. Richtlijnen WHO omgevingsgeluid: relevantie voor RTHA

Mw. Kuijpers geeft een korte toelichting. Op basis van de WHO-normen zouden er rond RTHA circa 17.000 mensen zijn blootgesteld aan negatieve effecten.

Dhr. V.d. Kleij geeft aan dat de luchthaven de effecten doorrekent vanaf 40 dB(A) L_{den} . (met de Nederlandse dosis-effect relaties). Alleen vanaf 48 dB(A) L_{den} zijn er effecten op de ruimtelijke ordening.

Dhr. Witjes constateert dat in de MER niet specifiek naar de 45 dB(A) L_{den} contour is gekeken. Hij vraagt om dit alsnog inzichtelijk te maken. Dhr. V.d. Kleij zegt toe de 45 dB L_{den} contour zichtbaar maken bij nieuwe MER. (**actie: RTHA**)

De voorzitter merkt nog op dat niet noodzakelijk naar het Rijk gekeken hoeft te worden. Gemeenten kunnen immers ook zelf besluiten daar niet te bouwen.

Dhr. Witjes merkt tenslotte nog op, dat de hinder niet alleen zit in de L_{den} maar vooral in de pieken.

9. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. rapport 4^e kwartaal 2018 DCMR

Mw. V.d. Coevering wil graag weten wat er uit de aan ILT gemelde voorvallen is gekomen. Dhr. Algra antwoordt, dat hij nog geen reactie heeft gekregen.

De rapportage wordt verder voor kennisgeving aangenomen.

b. locatiemelding gebruiken bij indienen luchtvaartmelding

Dhr. Algra legt uit dat er meerdere voordelen zijn als voor het indienen van meldingen een account zou worden gebruikt. Eenmalig als gast een melding doen zou daarbij ook gewoon mogelijk blijven. Echter het doen van meldingen uit bijvoorbeeld een natuurgebied kan uitsluitend met een account.

Dhr. Ooijevaar vindt dat de drempel voor het indienen van meldingen niet hoger moet worden.

Dhr. Witjes vraagt zich af wat je nou eigenlijk wil meten. En kan je met zo een systeem bijvoorbeeld nog wel onderscheid maken tussen een bewoner en een natuurliefhebber? Dhr. Algra bevestigt dat dit kan met een account.

De voorzitter concludeert het verplicht stellen van een account voor deze nieuwe functionaliteit dus akkoord is.

In het gebruiksjaar 2018 is in één handhavingspunt bij Schiedam (Punt 6) het jaarlijks wettelijk (omzettingsregeling) toegestane geluidsniveau overschreden. Naar aanleiding hiervan is onder agendapunt 9 het volgende in de CRO besproken:

Dhr. Witjes gaat in op het persbericht over de overschrijding met 18% van handhavingspunt 6 in Schiedam. De bewoners hebben het volgens hem ook ervaren. Hij zou graag zien dat de luchthaven publiekelijk excuus aanbiedt, ook als de luchthaven dit zelf niet in de hand heeft. Hij vraagt zich af “waar we mee bezig zijn” als er gewoon overtreden kan worden. Er is niet gehandhaafd en er zijn geen maatregelen genomen om de overschrijding te voorkomen, bijvoorbeeld door uit te wijken naar Schiphol. Hij hoopt dat er in de toekomst wel iets gaat gebeuren. Dhr. V.d. Kleij antwoordt dat excuses maken kan, maar dat dit lastig is te doen voor het weer. Er is inderdaad niet gekozen voor uitwijken. Er is wel gekozen voor baansturing, maar dat heeft deze keer niet gewerkt. De dreigende overschrijding is tijdig gemeld aan ILT.

De voorzitter vraagt zich af of de conclusie van dhr. Witjes terecht is. De Inspectie zal waarschijnlijk niet optreden, omdat er een goede verklaring is.

10. Informatie avond Schiedam: terugkoppeling

De voorzitter geeft een terugkoppeling van de informatieavond die de CRO op 11 oktober jl. had georganiseerd in Schiedam. Iedereen heeft zijn zegje kunnen doen. Daarbij vielen een paar dingen op:

1. De CRO is weinig bekend.
2. Er leeft het gevoel dat de “cowboys van Transavia met het gas spelen”.
3. Is er wat te doen aan de bocht na het opstijgen van baan 24 (inzetten op grotere hoogte)?

Ad 1: hoe kan de bekendheid van de CRO verbeterd worden? Kan de CRO hierbij iets doen samen met de gemeenten?

Ad 2: dit kunnen we niet plaatsen. Dhr. Ooijevaar constateert dat dit daar kennelijk wel het beeld is, maar wat doe je daaraan? Dhr. Witjes vraagt zich af of misschien de computer van bijvoorbeeld TUI anders is afgesteld dan die van Transavia. Volgens dhr. Vos is dit niet het geval. Dhr. Ooijevaar denkt dat goed informeren belangrijk is en stelt voor om een keer uit te leggen hoe een en ander werkt. Afgesproken wordt dat de gemeente Schiedam, de secretaris en dhr. Witjes kijken wat qua communicatie gedaan kan worden. **(actie: secretaris/ Schiedam/ Witjes)**

Ad 3: over de vraag naar de mogelijkheid om de bocht in te zetten op 4000 ft in plaats van 3000 ft zal de secretaris kortsluiten met LVNL. **(actie: secretaris/ LVNL)**

11. Ultrafijn stof: voorstel zwavelvrije kerosine

Dhr. V.d. Kleij legt uit dat de kerosine op RTHA wordt geleverd door Shell. Echter Shell produceert geen zwavelvrije kerosine en kan dus op dit moment niet leveren. Dhr. V.d. Kleij heeft ook op internet geen producent van zwavelvrije kerosine gevonden. Er is kennelijk nog geen zekerheid over het effect op de motoren. Er wordt nu wel gekeken naar de eventuele productie van synthetische brandstof op RTHA (maximaal 50%).

Mw. V.d. Coevering vraagt zich af of de luchthavens niet gewoon moeten vagen om zwavelvrije kerosine. Dhr. V.d. Kleij antwoordt, dat liability heel belangrijk is en er dus een garantie voor de veiligheid nodig is.

De voorzitter rondt af: de CRO heeft van een en ander kennis genomen en zal de verdere ontwikkeling met betrekking tot dit onderwerp volgen, ook bij het Rijk.

12. Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA): presentatie door RTHA

Dhr. V.d. Kleij geeft een presentatie over het innovatieprogramma. **(bijgevoegd)**

De voorzitter vraagt of RTHA los van de spin-off ook een soort stip op de horizon heeft. Dhr. V.d. Kleij antwoordt, dat de luchthaven binnen één tot twee jaar klimaatneutraal wil zijn qua eigen productie.

Mw. Kuijpers vraagt naar de ambities met betrekking tot de gebruikers van de luchthaven. In Noorwegen is dit bijvoorbeeld 100% elektrisch vliegen. Dhr. V.d. Kleij wijst op de uitspraken van de regering dat de benodigde technologie er wel moet zijn. RTHA kijkt er wel naar samen met de TU Delft. Dhr. Vos wijst op de beperkte range (circa 500 km) van elektrische vliegtuigen en de beperkte capaciteit. Dhr. V.d. Kleij stelt, dat je elektrische vliegtuigen (vanuit klimaat perspectief) eigenlijk niet nodig hebt, wanneer je met elektriciteit synthetische brandstof kan maken.

Volgende week zal de presentatie worden gegeven in aanwezigheid van de dhr. Benschop. Dhr. V.d. Kleij zal wanneer hier eventueel interessante zaken uit voortkomen, deze delen met de CRO. **(actie: RTHA)**

13. Rondvraag

Dhr. De Jong meldt, dat hij samen met LVNL en de secretaris bezig is met de voorbereiding van het cyclisch proces. Hij vraagt om een afvaardiging van de bewoners en de naam (of namen) via de secretaris aan hem door te geven. **(actie: bewonersvertegenwoordigers)**

Mw. Kuijpers wijst op een bericht deze week over een ooievaarspaal die niet geplaatst zou mogen worden vanwege nieuwe regels van de provincie inzake RTHA. De vergadering neemt hier kennis van.

Dhr. Schendstok heeft begrip voor hinder beperkende maatregelen, maar vraagt zich af hoe dan wordt omgegaan met eventueel hierdoor vrijkomende geluidsruijme en of deze dan weer wordt opgevuld. Afgesproken wordt dat dit wordt meegenomen in het werkgroepje. **(actie: BRR/ LVNL/ secretaris)**

Dhr. Schendstok vraagt of een experiment met een tijdelijke afwijking van de opstijgroutes in noord-oostelijke richting vanaf RTHA (richting Bergschenhoek), beëindigd is of zal worden en zo ja, wanneer. Hij heeft namelijk van bewoners van Schiebroek signalen gekregen dat de ervaren hinder en het aantal klachten hierdoor zijn toegenomen. Volgens hen zou de toegenomen geluidshinder voortduren terwijl zij dachten, dat dit experiment inmiddels was stopgezet. Afgesproken wordt dat dit zal worden uitgezocht. **(actie: LVNL/ secretaris)**

Dhr. Witjes vraagt wanneer de vliegtuigen van Transavia van dubbele winglets voorzien zullen zijn. Dhr. Vos antwoordt dat dit proces loopt. De voorzitter voegt toe dat deze modificatie niet tot minder geluidhinder leidt.

Dhr. Bal meldt met enige trots dat de Vliegclub Rotterdam heeft besloten om motoren van zijn vliegtuigen te vervangen. Hierdoor daalt het brandstofverbruik van 35 naar 23 liter per uur en worden ze stiller. Ook wordt een andere propeller geplaatst. Eén vliegtuig is reeds behandeld, de ombouw van een tweede loopt. De kosten bedragen anderhalve ton. Het geluidniveau daalt van 78 naar 70 dB(A) (op basis van het noise certificate, waarin het Takeoff noise level is vastgelegd). De CRO is blij met dit goede nieuws.

14. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.