

# Evaluatie commissies regionaal overleg burgerluchthavens





Amsterdam, mei 2018  
In opdracht van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

## Evaluatie commissies regionaal overleg burgerluchthavens

Cindy Biesenbeek (SEO)  
Jaap Groenendijk (Twynstra Gudde)  
Johannes Hers (SEO)  
Sander Merkus (Twynstra Gudde)

Twynstra Gudde



seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

*SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winst oogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.*

SEO-rapport nr. 2018-53

ISBN 978-90-6733-928-5

**Informatie & Disclaimer**

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

**Copyright © 2018 SEO Amsterdam.** Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via [secretariaat@seo.nl](mailto:secretariaat@seo.nl)

## Samenvatting

*De commissies regionaal overleg voldoen aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen. Voor alle commissies regionaal overleg 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.*

Uit dit onderzoek blijkt dat de commissies regionaal overleg in de regel voldoen aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen inzake onder andere de samenstelling, de organisatie en verslaglegging van de commissies regionaal overleg.

De meeste leden en oud-leden van commissies regionaal overleg die aan dit onderzoek hebben deelgenomen beoordelen het algemeen functioneren ervan als neutraal tot goed (ruim 80 procent). Tussen leden en oud-leden is geen duidelijk verschil te zien in dat oordeel. Zonder commissies regionaal overleg zou de communicatie tussen partijen waarschijnlijk formeler zijn, trager verlopen en ook sneller kunnen verharden. Het algemene beeld is dat het overleg in de commissies constructief verloopt.

Over het algemeen is men dus positief over het functioneren van de commissies regionaal overleg. Er zijn wel graduele verschillen tussen de afzonderlijke commissies. De leden van de CRO luchthaven Maastricht en CRO luchthaven Rotterdam zijn minder positief over het algemeen functioneren van de betreffende commissie regionaal overleg dan degenen die lid zijn van de CRO luchthaven Eelde en CRO luchthaven Lelystad. Uit de gesprekken blijkt dat in CRO luchthaven Rotterdam soms een gevoel van gebrek aan invloed wordt ervaren, waardoor ook de waarde van het delen van informatie minder wordt gezien. Op CRO luchthaven Maastricht is enige druk komen te staan door de oprichting van de alliantie tegen uitbreiding Maastricht Aachen Airport.

Over de rol van de voorzitter zijn respondenten positief, en zijn er nauwelijks tot geen verschillen tussen de afzonderlijke commissies. Meer dan driekwart van de respondenten beantwoordt de stellingen over de onafhankelijkheid van de voorzitter en de ruimte die leden krijgen voor inbreng positief.

Voor alle vier de commissies regionaal overleg geldt dat leden positief zijn over de toegevoegde waarde ervan als plaats waar de luchthaven ontmoet en waar informatie gedeeld wordt, en minder positief over de toegevoegde waarde ervan als tafel waar taken worden afgestemd en afspraken worden gemaakt. Dit punt komt ook nadrukkelijk naar voren uit de gesprekken. Deze waardering verschilt overigens aanzienlijk tussen de commissies: vooral de leden van CRO luchthaven Rotterdam geven aan dat de toegevoegde waarde van de commissies voor het maken van afspraken beperkt is. De lage waardering van de commissies als een plaats waar afspraken kunnen worden ge-

maakt over het gebruik van de luchthaven knelt met de doelstelling van de regelgever dat commissies dienen om afspraken te maken over gebruik en belangen op elkaar kunnen worden afgestemd.<sup>1</sup> De commissies regionaal overleg worden door leden en voorzitters gekarakteriseerd als fora waar op een constructieve manier informatie wordt uitgewisseld, maar uiteindelijk weinig concrete afspraken kunnen worden gemaakt of afgedwongen: ‘Je kunt het overal over hebben, maar je gaat nergens over’.

Leden van de CRO’s luchthaven Lelystad en luchthaven Rotterdam die ook lid zijn van respectievelijk de Alderstafel en de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam, geven aan dat er overlap bestaat tussen de onderwerpen die aan de Alderstafel / in de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam en in de commissie regionaal overleg worden besproken. Over de relatie met de Alderstafel zijn de meningen verdeeld, over de relatie met de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam zijn de respondenten die tevens lid zijn van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam positief. Doordat de bestuurders uit de CRO luchthaven Rotterdam ook in de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam zitten (hetgeen wellicht ook het positieve beeld vanuit de commissie verklaart), ontstaat er overlap die af kan doen aan de toegevoegde waarde van de CRO luchthaven Rotterdam. De koppeling tussen de CRO luchthaven Lelystad en de Alderstafel is minder sterk; er zijn vragen over wat de Alderstafel doet en wat de positie van CRO luchthaven Lelystad is in de ontwikkeling van de luchthaven in zijn omgeving.

---

<sup>1</sup> In de Memorie van toelichting staat daarover bijvoorbeeld: ‘In een commissie kunnen afspraken worden gemaakt over het gebruik, zodat een luchthaven zo optimaal mogelijk in zijn omgeving functioneert. ... Het gaat er vooral om dat de belangrijkste betrokkenen die taken of bevoegdheden ten aanzien van een luchthaven deze zoveel mogelijk op elkaar afstemmen’.

# Inhoud

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Samenvatting</b> .....                              | <b>i</b>  |
| <b>Inhoud</b> .....                                    | <b>i</b>  |
| <b>1 Inleiding</b> .....                               | <b>1</b>  |
| <b>2 Voldoen aan wettelijke bepalingen</b> .....       | <b>5</b>  |
| <b>3 Functioneren, nut en toegevoegde waarde</b> ..... | <b>9</b>  |
| 3.1 Samenstelling.....                                 | 9         |
| 3.2 Werkwijze .....                                    | 10        |
| 3.3 Inhoud.....  | 14        |
| 3.4 Toegevoegde waarde.....                            | 15        |
| <b>4 Conclusies en aanbevelingen</b> .....             | <b>21</b> |
| <b>Literatuur</b> .....                                | <b>23</b> |





# 1 Inleiding

*Om belangen van de luchthaven en vanuit de omgeving van de luchthaven zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen, is voor de burgerluchthavens een commissie van regionaal overleg ingesteld waarin betrokkenen bij de luchthaven overleggen over het gebruik van de luchthaven. Deze evaluatie geeft inzicht in het functioneren van de commissies regionaal overleg burgerluchthavens.*

Met inwerkingtreding van de *Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens* op 1 november 2009 is voor iedere luchthaven waarvoor een luchthavenbesluit wordt vastgesteld een commissie regionaal overleg (kortweg CRO) voorgeschreven. Bij *Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis* van 14 augustus 2012 is een commissie regionaal overleg ingesteld voor luchthaven Eelde (Groningen Airport Eelde), luchthaven Lelystad (Lelystad Airport), luchthaven Maastricht (Maastricht Aachen Airport) en luchthaven Rotterdam (Rotterdam The Hague Airport).<sup>2</sup> De commissie regionaal overleg heeft tot taak ‘om door overleg tussen betrokkenen bij de luchthaven een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen’ (*Wet luchtvaart*, artikel 8.59). Of, zoals verwoord in de *Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis*, artikel 7, ‘er op toe te zien dat aan de belangen van de organen en organisaties die in de commissie zijn vertegenwoordigd, zo veel mogelijk recht wordt gedaan, met inachtneming van de bij of krachtens de wet gestelde voorschriften’ en ‘de minister desgevraagd te informeren over haar werkzaamheden’.

In de memorie van toelichting op de *Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens* is de wettelijke taak als volgt toegelicht: ‘Op grond van het wetsvoorstel heeft de commissie regionaal overleg luchthaven de taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Het gaat daarbij om alle belangen en niet alleen om de milieubelangen. In een commissie kunnen afspraken worden gemaakt over het gebruik, zodat een luchthaven zo optimaal mogelijk in zijn omgeving functioneert. Uitgangspunt is dat de commissie geen verantwoordelijkheden of bevoegdheden van één van de leden van een commissie overneemt, een ieder blijft verantwoordelijk voor zijn eigen taken en bevoegdheden. Het gaat er vooral om dat de belangrijkste betrokkenen die taken of bevoegdheden ten aanzien van een luchthaven deze zoveel mogelijk op elkaar afstemmen’.

De commissie regionaal overleg bestaat uit een onafhankelijke voorzitter en in ieder geval uit vertegenwoordigers van gemeenten waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen, de exploitant van de luchthaven, de verlener van luchtverkeersdienstverlening voor zover op de luchthaven van toepassing en omwonenden van de luchthaven (*Wet luchtvaart*, artikel 8.58). De *Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis* stelt regels omtrent de werkwijze (jaarplan, organisatie en openbaarheid overleg, werkgroepen en jaarverslag) van de commissie regionaal overleg. In de regelgeving is aansluiting gezocht bij die voor de toenmalige commissie regionaal overleg Schiphol (Cros). Wat betreft de financiering is in de *Richtlijnen financiering CRO's luchthavens van nationale betekenis* neergelegd dat de commissie regionaal overleg – zolang de Rijksbegroting daarin voorziet – bij de Rijksoverheid jaarlijks een subsidie kunnen aanvragen van maximaal €35.000,- voor de uitvoering van de wettelijke taak.

---

<sup>2</sup> Het jaar van inwerkingtreding varieert per commissie, van 2012 tot 2015.

### Doel evaluatie

Het doel van de evaluatie van het functioneren van de commissies regionaal overleg is (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2017: 1-2):

*Vast te stellen of de CRO's voldoen aan de in de wet genoemde taken. Vaststellen of dit orgaan vanuit de beleving van de leden en externe belanghebbenden (o.a. provincies, gemeenten) voldoende functioneert en bijdraagt aan een constructief overleg. De evaluatie dient inzicht te bieden in het nut van dit overlegorgaan. Vastgesteld dient te worden of de leden en externe belanghebbenden vinden dat de CRO een toegevoegde waarde heeft.'*

Bij de evaluatie moet een aantal vraagstukken worden betrokken (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2017):

- Voldoen de commissies regionaal overleg aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen, onder andere inzake de samenstelling; de organisatie van het overleg; de jaarverslaglegging, en de financiën?
- Functioneren de commissies regionaal overleg vanuit de beleving van leden en externe belanghebbenden voldoende en dragen ze bij aan een constructief overleg? (Inzicht in de activiteiten van de commissies regionaal overleg).
- Zijn leden tevreden over hun inbreng, over het functioneren van het gremium als geheel alsmede over het functioneren van de voorzitter? (Analyse van het functioneren van de afzonderlijke commissies regionaal overleg).
- Vinden de leden en externe belanghebbenden dat de commissies regionaal overleg een toegevoegde waarde hebben? (Inzicht in het nut van het overlegorgaan).
- Hoe is de relatie van de CRO luchthaven Lelystad t.o.v. de Alderstafel Lelystad en in die van de CRO luchthaven Rotterdam t.o.v. de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam?

Op basis van een analyse van het functioneren van de commissies regionaal overleg, komt de evaluatie tot conclusies. Daarbij wordt gezien of het functioneren van de commissies regionaal overleg dusdanig is, dat aanpassing van de regeling wellicht nodig is. Daar waar tekortkomingen worden vastgesteld, komt de evaluatie tot aanbevelingen.

### Aanpak evaluatie

Informatie over het functioneren van de commissies regionaal overleg is verzameld via bureauonderzoek, een enquête onder leden en oud-leden van de commissies regionaal overleg (provincies en gemeenten maken daar deel van uit), een gesprek met de voorzitter en secretaris van elk van de commissies regionaal overleg afzonderlijk, en een gesprek met de portefeuillehouders bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Of de commissies regionaal overleg voldoen aan de in wet- en regelgeving benoemde bepalingen is beantwoord op basis van bureauonderzoek en eventueel navraag in het gesprek met de voorzitter en secretaris. Van de bevindingen doen wij verslag in hoofdstuk 2.

De vragen naar het functioneren, het nut en de toegevoegde waarde zijn beantwoord op basis van de enquête. Omdat het niet goed mogelijk bleek een gerichte selectie van externe belanghebbenden te benaderen die enerzijds zicht heeft op het functioneren van de commissies en anderzijds voldoende distantie, is in overleg met de opdrachtgever besloten om in plaats daarvan oud-leden aan te schrijven. Dit in de veronderstelling dat oud-leden enerzijds zicht hebben op het functioneren van de commissie, en toch met enige distantie kunnen oordelen. De enquête is met behulp van de secretarissen van de commissies regionaal overleg verstuurd naar 75 leden en oud-leden; 56 (oud-

)leden hebben de enquête volledig ingevuld (dit is een zeer goede respons van 75 procent), 3 (oud-)leden hebben de enquête niet volledig ingevuld (slechts enkele vragen) en zijn uit de analysesresultaten weggelaten. Van de 56 respondenten zijn er 48 huidig lid en 8 oud-lid. Per commissie regionaal overleg zijn er minimaal 10 respondenten en ook de verdeling van respondenten over de partijen is goed (onder de respondenten zijn ook twee voorzitters en twee secretarissen). Van de bevindingen doen wij verslag in hoofdstuk 3, waarbij de analysesresultaten soms nader worden geduid op basis van de gesprekken. De aanbevelingen presenteren wij in hoofdstuk 4.



## 2 Voldoen aan wettelijke bepalingen

*In dit hoofdstuk doen wij verslag van de bevindingen of de commissies regionaal overleg voldoen aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen. Beperkte uitzonderingen daargelaten, voldoen alle commissies regionaal overleg aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen.*

De *Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis* stelt regels omtrent de samenstelling en werkwijze (jaarplan, organisatie en openbaarheid overleg, werkgroepen en jaarverslag) van de commissie regionaal overleg. Tabel 2.1 geeft een overzicht van deze bepalingen. Op basis van bureauonderzoek en eventueel navraag in het gesprek met de voorzitter en secretaris is onderzocht in hoeverre elk van de commissies regionaal overleg aan deze bepalingen voldoen. Daaruit blijkt dat elk van de commissies regionaal overleg voldoet aan de regels omtrent de samenstelling. De commissies regionaal overleg bestaan uit vertegenwoordigers van de provincie(s), de gemeenten, de exploitant van de luchthaven, de luchtverkeersleiding en omwonenden, evenals milieuorganisaties en gebruikersorganisaties. In hoeverre de regels ten aanzien van benoemingstermijnen in acht worden genomen kan nog niet goed vastgesteld worden omdat sommige commissies nog geen vier jaar bestaan.

Ook blijkt dat elk van de commissies regionaal overleg over het algemeen voldoet aan de regels omtrent de werkwijze. Kanttekening is dat niet altijd alle verslagen van het overleg en alle jaarverslagen op de websites van de commissies regionaal overleg (gemakkelijk) te vinden zijn, wat niet wegneemt dat de verslagen van het overleg en jaarverslagen wel gemaakt worden en op te vragen zijn (openbaar op verzoek). CRO luchthaven Eelde en CRO luchthaven Lelystad hebben (nog) geen werkgroepen ingesteld. CRO luchthaven Maastricht en CRO luchthaven Rotterdam hebben wel werkgroepen ingesteld.. Voor het inwinnen van extern advies is vaak niet of nauwelijks budget.

Tabel 2.1 Overzicht in wet- en regelgeving genoemde bepalingen

|   | Eelde  | Lelystad          | Maas-<br>tricht   | Rotter-<br>dam | Aantal dat<br>voldoet |
|---|--------|-------------------|-------------------|----------------|-----------------------|
| <b>Art 8 –Eisen aan samenstelling</b>   |        |                   |                   |                |                       |
| 1 vertegenwoordiger van elke provincie waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen   | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| 1 vertegenwoordiger van elke gemeente waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen  | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| 1 vertegenwoordiger van de exploitant van de luchthaven   | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| 1 vertegenwoordiger van de luchtdienstverkeerverlening  | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| 2 vertegenwoordigers van omwonenden   | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| 2 vertegenwoordigers van in de omgeving van de luchthaven actieve milieuorganisaties <sup>3</sup>   | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| 2 vertegenwoordigers van op de luchthaven betrokken gebruikersorganisaties  | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| Eventueel vertegenwoordigers van andere gemeenten / organisaties,   | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| Bij beëindiging van hoedanigheid wordt ontslag verleend   | Ja     | Ja                | Ja                | Ja*            | 4                     |
| Benoeming voor ten hoogste vier jaar  | N.B.   | N.B.              | N.B.              | Ja             | 1                     |
| <b>Art 9 - Eisen tav Jaarplan</b>   |        |                   |                   |                |                       |
| De commissie stelt jaarlijks vóór 15 oktober een jaarplan op voor het komende kalenderjaar  | Ja     | Ja (opvraagbaar)* | Ja (opvraagbaar)* | Ja             | 4                     |
| <b>Art 10 – Eisen tav organisatie overleg</b>   |        |                   |                   |                |                       |
| Overleg van de commissie wordt, spoedeisende gevallen uitgezonderd, zoveel mogelijk belegd volgens een door de commissie vastgesteld rooster  | Ja     | Ja                | Ja                | Ja             | 4                     |
| Een lid tekent voor deelname aan een overleg een presentielijst   | Ja*    | Ja*               | Ja*               | Ja*            | 4                     |
| Een lid is bevoegd voorstellen in de commissie te brengen   | Ja*    | Ja*               | Ja*               | Ja             | 4                     |
| Een overlegstuk wordt in beginsel twee weken voor een overleg aan de leden van de commissie toegezonden.  | Ja**   | Ja**              | Ja**              | Ja**           | 4                     |
| De commissie bepaalt of een overlegstuk verstuurd minder dan twee weken voor het overleg in behandeling wordt genomen.  | Ja**   | Ja**              | Ja**              | Ja**           | 4                     |
| <b>Art 11 – Eisen aan openbaarheid</b>  |        |                   |                   |                |                       |
| Een overleg van de commissie is openbaar, tenzij de commissie anders bepaalt.   | Ja     | Ja                | Ja*               | Ja             | 4                     |
| Van het overleg wordt een verslag gemaakt. Het verslag is openbaar, tenzij de commissie anders bepaalt.   | Ja     | Ja                | Ja (opvraagbaar)* | Ja             | 4                     |
| <b>Art 12 - Werkgroepen</b>   |        |                   |                   |                |                       |
| De commissie kan werkgroepen instellen.   | N.v.t. | N.v.t.            | Ja                | Ja             | 2                     |
| De commissie benoemt de voorzitter en de leden van de werkgroep en bepaalt de taak, de opdracht, en de periode waarvoor deze wordt ingesteld en kent zo nodig faciliteiten en middelen toe. | N.v.t. | N.v.t.            | Ja*               | N.v.t.*        | 2                     |
| Een werkgroep kan, na goedkeuring van de commissie, voor de uitoefening van haar taak extern advies inwinnen.   | N.v.t. | N.v.t.            | Ja                | Ja*            | 2                     |

Ja = vastgesteld op basis van informatie beschikbaar op de website

Ja\* = vastgesteld op basis van informatie uit de gesprekken

Ja\*\* = vastgesteld op basis van de enquête

<sup>3</sup> Als er “Ja” in een kolom is ingevuld, betekent dit dat de CRO aan de juridische eis van maximaal 2 deelnemers voldoet. Dat is ook het geval indien er géén deelnemers uit de betreffende categorie zijn.

N.v.t.\* = CRO Rotterdam heeft momenteel geen formeel conform art. 8 ingestelde werkgroepen; wel is er een werkgroep voor verbetering van de communicatie

|   | Eelde | Lelystad          | Maas-tricht       | Rotter-dam | Aantal dat voldoet |
|---|-------|-------------------|-------------------|------------|--------------------|
| <b>Art 13 – Eisen aan jaarverslag</b>   |       |                   |                   |            |                    |
| De commissie stelt jaarlijks vóór 1 april een verslag op over de uitgevoerde werkzaamheden in het voorgaande kalenderjaar, bevat: | Ja    | Ja (opvraagbaar)* | Ja (opvraagbaar)* | Ja         | 4                  |
| een beschrijving in hoeverre het jaarplan tot uitvoering is gekomen   | Ja    | Ja                | Ja                | Ja         | 4                  |
| de samenstelling van de commissie in het voorgaande kalenderjaar  | Ja    | Ja                | Ja                | Ja         | 4                  |
| een beschrijving in hoeverre bijzondere voorvallen of omstandigheden voor haar werkzaamheden van belang zijn geweest              | N.B.  | N.B.              | Ja                | Ja         | 2                  |
| een overzicht van de inkomsten en uitgaven van de commissie   | Ja    | Ja                | Ja                | Ja         | 4                  |
| Het jaarverslag is openbaar en wordt aan de minister gezonden.  | Ja    | Ja (opvraagbaar)* | Ja (opvraagbaar)* | Ja         | 4                  |

Ja = vastgesteld op basis van informatie beschikbaar op de website

Ja\* = vastgesteld op basis van informatie uit de gesprekken





## 3 Functioneren, nut en toegevoegde waarde

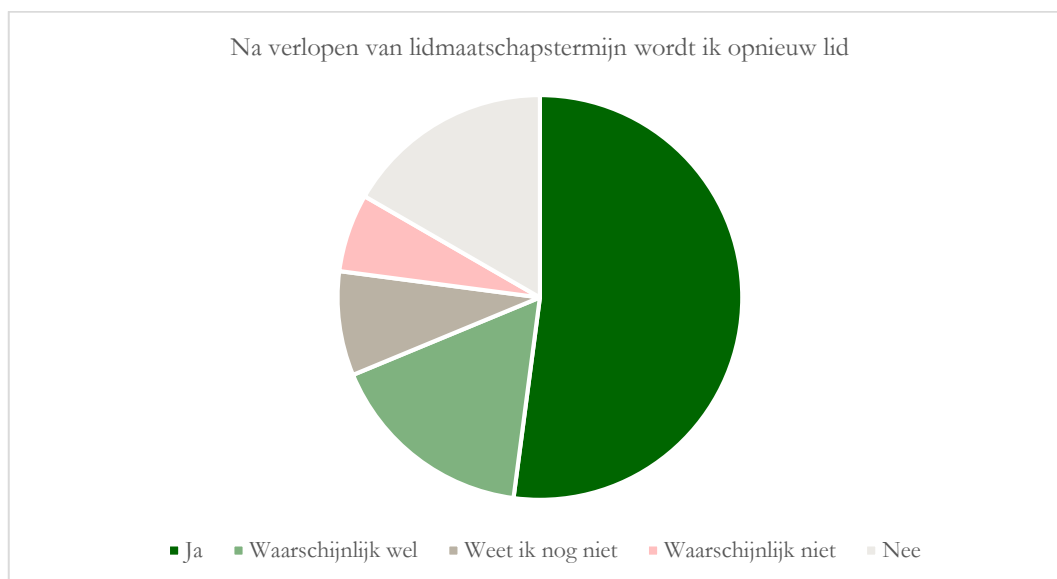
*In dit hoofdstuk doen wij verslag van de bevindingen met betrekking tot de vragen over het functioneren, het nut en de toegevoegde waarde van de commissies regionaal overleg. Leden en oud-leden zijn positief over de commissies als ontmoetingsplek voor belanghebbenden waar informatie wordt gedeeld, maar minder positief over de commissies als tafel waar afspraken gemaakt worden over het gebruik van de luchthaven.*

Achtereenvolgens gaan wij in op de bevindingen met betrekking tot de samenstelling, de werkwijze, de inhoud van het overleg en de toegevoegde waarde van de commissies regionaal overleg. Wij starten steeds met een algemeen beeld voor de commissies regionaal overleg, waar relevant verbijzonderen wij vervolgens naar elk van de individuele commissies regionaal overleg.

### 3.1 Samenstelling

De meeste respondenten vinden dat de leden op het juiste niveau zijn vertegenwoordigd (88 procent). Ook over de benoemingsprocedure is een groot deel van de leden positief (90 procent); voor enkele leden was die procedure niet helemaal duidelijk. Na het aflopen van de huidige termijn als lid, blijft 69 procent van de leden (waarschijnlijk) wel lid. Dat geldt voor leden van alle commissies regionaal overleg en voor leden van alle deelnemende organisaties. Genoemde redenen om niet opnieuw lid te worden zijn dat men niet meer deel uitmaakt van een organisatie die in de commissie regionaal overleg is vertegenwoordigd, dat men in de tweede termijn zit en een derde termijn niet mogelijk is, of leeftijd. Twee respondenten geven aan dat zij geen nieuwe termijn ambiëren omdat zij ontevreden zijn over het functioneren van de commissie.

**Figuur 3.1** 69 procent van de respondenten wordt na het verlopen van de huidige lidmaatschapstermijn (waarschijnlijk) opnieuw lid van de CRO.

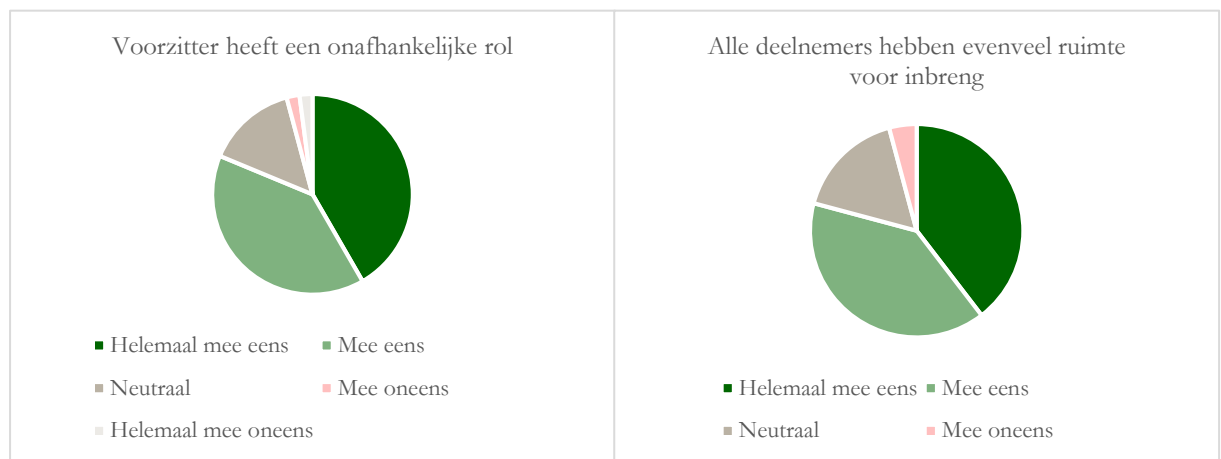


Bron: SEO Economisch Onderzoek

Iets meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat alle partijen voldoende vertegenwoordigd zijn in de commissies regionaal overleg. Individuele respondenten noemen aanvullend dat een grotere vertegenwoordiging van organisaties de commissies regionaal overleg een te log lichaam maken. Eén respondent geeft aan dat het eerder het geval is dat niet alle partijen komen opdagen, dan dat niet alle partijen (voldoende) vertegenwoordigd zijn. De meest genoemde organisaties die nog niet vertegenwoordigd zijn in de commissies regionaal overleg zijn bepaalde provincies of gemeenten die hinder ondervinden van het vliegverkeer of juist een economisch belang bij de luchthaven hebben. Uit de gesprekken blijkt dat het voor CRO luchthaven Maastricht bijvoorbeeld gaat om gemeente Eijsden-Margraten, en voor CRO luchthaven Rotterdam bijvoorbeeld om gemeente Den Haag (Rotterdam The Hague Airport). De definitie ‘gemeenten waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen’ is niet duidelijk; om welk beperkingengebied gaat het? De Rijksoverheid is ook door enkele respondenten genoemd als mogelijke deelnemer. Ook uit de gesprekken blijkt dat een vertegenwoordiger van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, als bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit, soms wordt gemist. Daarnaast blijkt uit de gesprekken dat het vinden van de juiste vertegenwoordigers van omwonenden soms lastig is; wie doet dat in de praktijk (de voorzitter of de gemeenteraad), hoe doe je dat precies en vooral welke omwonenden vertegenwoordigt zo’n lid dan eigenlijk?

Over de rol van de voorzitter is men positief. Meer dan driekwart van de respondenten beantwoordt de stellingen over de onafhankelijkheid van de voorzitter en de ruimte die leden krijgen voor inbreng positief. De leden van CRO’s zijn door de voorzitter van de betreffende CRO benoemd.

**Figuur 3.2** Respondenten zijn positief over de onafhankelijke rol van de voorzitter, en zijn het meestal eens met de stelling dat de voorzitter alle deelnemers evenveel ruimte voor inbreng geeft



Bron: SEO Economisch Onderzoek

## 3.2 Werkwijze

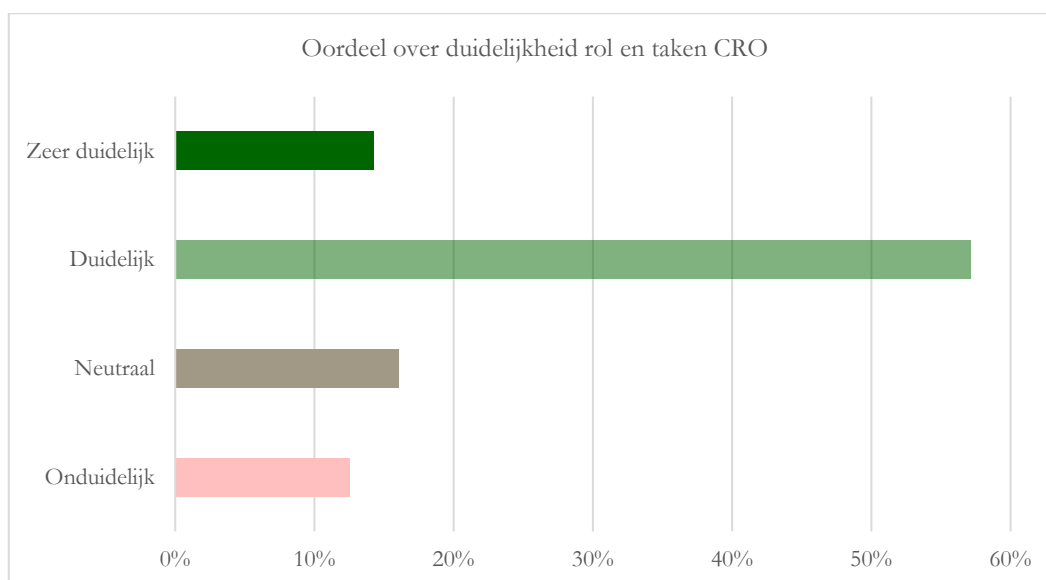
### *Rol en taken*

De rol en taken van de commissies regionaal overleg zijn voor de meeste respondenten duidelijk of zeer duidelijk (71 procent in totaal). Voor 13 procent van de respondenten zijn de rol en taken onduidelijk; de overige 16 procent oordeelt neutraal over deze stelling. Volgens 43 procent van de

respondenten zou de commissie regionaal overleg nog andere taken moeten hebben naast de huidige taken. Ruim een derde hiervan noemt een (al dan niet formeel) adviesorgaan aan beleidsmakers, bijvoorbeeld met betrekking tot het luchthavenbesluit of een bestemmingsplan, als aanvullende taak die de CRO zou moeten hebben. Uit de gesprekken blijkt dit herkenbaar, maar tegelijkertijd roept het ook vragen op of en hoe een heterogene groep tot een gezamenlijk advies komt en wat de ‘stemverhoudingen’ dan zijn.

Leden van de CRO luchthaven Lelystad noemen het overnemen van de taken van de opgeheven Alderstafel vaak als nieuwe taak. Tenslotte worden ook activiteiten om hinder en (geluids-)hinder en -klachten te verminderen genoemd als mogelijk uitbreiding van de taken van de commissies regionaal overleg. Uit de gesprekken blijkt dat een door CRO luchthaven Maastricht ingestelde werkgroep voorstellen heeft gedaan voor een ruimere taakinfilling (naast die van adviesorgaan ook met betrekking tot communicatie).

**Figuur 3.3** De rol en taken zijn in het algemeen (zeer) duidelijk



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Ook over het politiek draagvlak voor de luchthaven oordelen de meeste respondenten positief, iets dat ook blijkt uit de gesprekken. Volgens de helft van de respondenten is er enig politiek draagvlak voor de luchthaven. 34 procent geeft aan dat er een breed draagvlak is; volgens 14 procent is er weinig draagvlak voor de luchthaven. Terugkoppeling van klachtenregistratie gebeurt volgens 27 procent goed en 11 procent zeer goed. 13 procent vindt de terugkoppeling van klachtenregistratie slecht.

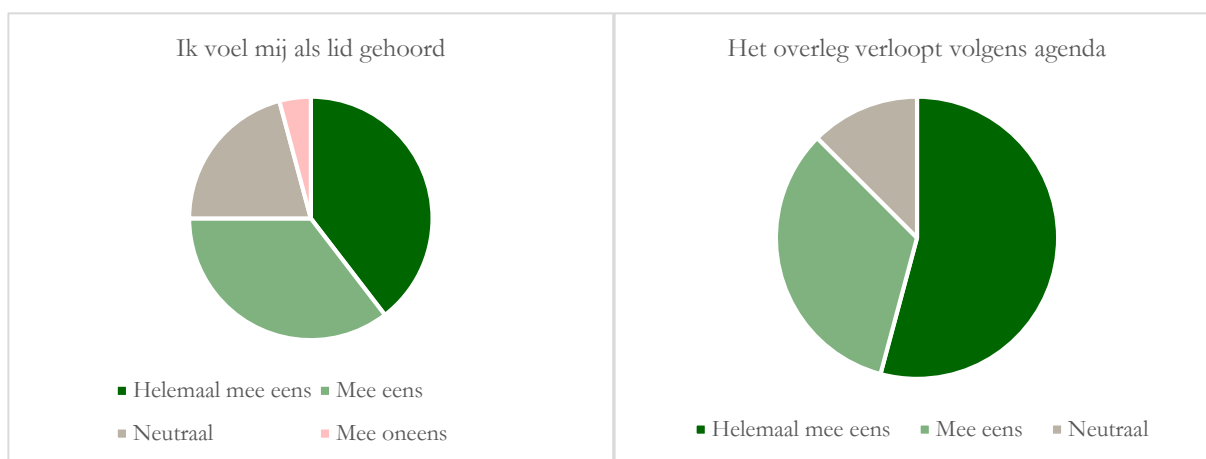
We hebben aan respondenten gevraagd wat goed gaat en wat beter kan. Enkele genoemde voorbeelden van wat goed gaat zijn de sfeer, openheid en het vertrouwen binnen de commissie regionaal overleg, de uitwisseling van informatie, de vertegenwoordiging van alle belanghebbende partijen en de organisatie van de overleggen.

De genoemde verbeterpunten lopen wat meer uiteen en gaan bijvoorbeeld over de daadkracht, zeggenschap, mogelijkheden om invloed uit te oefenen en de beperkte bevoegdheden van de commissie regionaal overleg. Ook de klachtenafhandeling wordt door verschillende respondenten als verbeterpunt genoemd. Uit de gesprekken blijkt dat het bespreken van klachtenrapportages in elk van de commissies regionaal overleg als belangrijk agendapunt wordt gezien. Het zou wat betreft de voorzitters en secretarissen niet bij bespreken moeten blijven, maar de mogelijkheden voor oplossingen zijn vaak beperkt (klachten komen vaak voort uit vastgestelde vliegroutes).

#### Organisatie

In het algemeen zijn respondenten tevreden over de organisatie van de commissies regionaal overleg. Op enkele respondenten na geven zij aan dat ze de stukken (ruim) voldoende op tijd ontvangen. Ook is 88 procent van de respondenten het er (helemaal) mee eens dat het overleg volgens agenda verloopt; geen van de deelnemers is het hiermee oneens. Ruim driekwart van de respondenten voelt zich gehoord (zie figuur 3.3).

**Figuur 3.4** Respondenten voelen zich door de voorzitter gehoord als lid, en zijn positief over de voorzitter die ervoor zorgt dat het overleg volgens agenda verloopt



Bron: SEO Economisch Onderzoek

De meeste leden delen enkele keren per jaar informatie met de commissie regionaal overleg. Ze geven meestal aan dat andere leden ook enkele keren per jaar informatie delen. De meeste leden vinden de frequentie waarmee andere leden informatie delen met de commissie regionaal voldoende (64 procent), 27 procent vindt dat te weinig en 9 procent veel te weinig. Over de transparantie van de andere leden oordeelt 79 procent van de respondenten positief. Vertegenwoordigers van milieuorganisaties in de commissies regionaal overleg zijn het minst vaak positief over de transparantie van andere leden.

Uit de gesprekken blijkt dat ook de voorzitters en secretarissen in het algemeen positief zijn over de wettelijke eisen en bepalingen die de randvoorwaarden vormen waarbinnen de bijeenkomsten van de commissies regionaal overleg plaatsvinden. Wel geven zij aan dat de huidige organisatie en samenstelling vooral de mogelijkheden schept voor de commissie regionaal overleg als tafel waar informatie over de luchthaven wordt gedeeld. De organisatie biedt in mindere mate de condities voor de commissie regionaal overleg om te functioneren als tafel waar afspraken over het gebruik van de luchthaven kunnen worden gemaakt (zie verder paragraaf 3.4). In een van de gesprekken is de suggestie geopperd om de verantwoordelijkheid voor goed overleg met de omgeving veel nadrukkelijker bij de exploitant van de luchthaven neer te leggen.

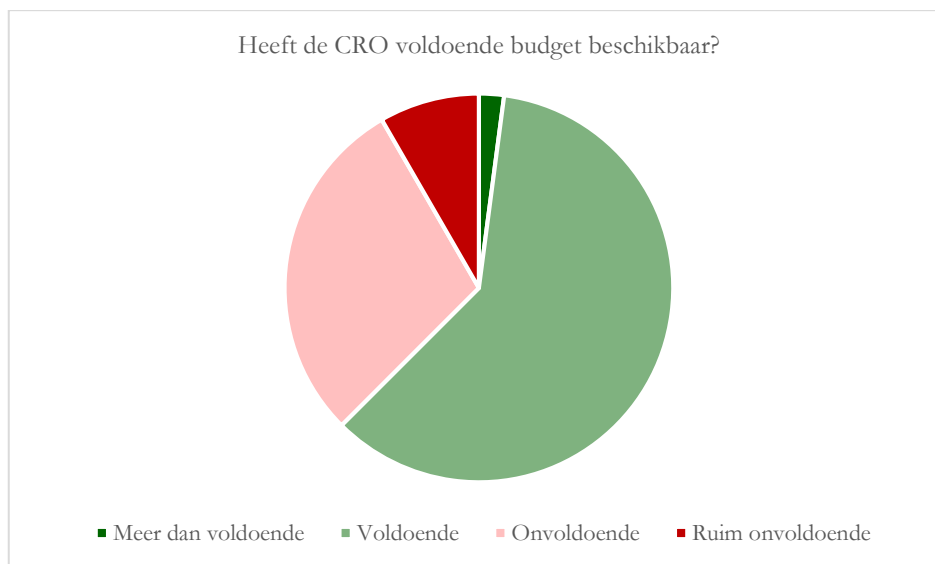
### Financiën

Volgens het merendeel van respondenten is het budget dat beschikbaar is voor de commissies regionaal overleg voldoende (63 procent). Op de vraag waaraan respondenten een budgetverhoging zouden besteden, geven echter ook enkele respondenten aan dat zij een verhoging van het budget niet nodig vinden, geen bestemming weten voor een verhoging van het budget of dat zaken die zij vanuit een verhoging zouden financieren nu ook al worden uitgevoerd.

Degenen die het budget onvoldoende vinden zouden met een verhoging van het budget vooral betere klachtenanalyse (zoals geluidsmetingen) en -afhandeling willen financieren. Uit de gesprekken blijkt dit herkenbaar; de klachtenanalyse zou eenduidiger, efficiënter en meer toekomstvast georganiseerd en gefinancierd kunnen worden (nu is er bijvoorbeeld discussie over of provincies Groningen en Drenthe de klachtenanalyse van Groningen Airport Eelde blijven financieren). CRO luchthaven Rotterdam heeft de mogelijkheid om op de website de vliegtuigbewegingen en de geluidsniveaus die daarbij optreden te bekijken. Ook hogere vergoedingen voor vrijwillige vertegenwoordigers, onafhankelijk onderzoek en cursussen voor de leden zouden uit een verhoogd budget gefinancierd kunnen worden.

Uit de gesprekken blijkt dat vooral CRO luchthaven Maastricht en CRO luchthaven Rotterdam de subsidie als erg beperkt ervaren, maar ook andere commissies regionaal overleg wijzen erop dat de subsidie bijvoorbeeld niet wordt geïndexeerd. Vooral blijkt uit de gesprekken dat de administratieve lasten voor het jaarlijks aanvragen van de subsidie als hoog worden ervaren (aparte stichting, aanvraag, verantwoording Wet normering topinkomens, enzovoort). Het verschaffen van een lumpsum bedrag, met een beknopte verantwoording achteraf, wordt als meer passend gezien.

**Figuur 3.5** Volgens bijna twee derde van de respondenten beschikken de commissies regionaal overleg over voldoende budget



Bron: SEO Economisch Onderzoek

### Relatie met Alderstafel en Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam

Zes respondenten zijn zowel lid van de Alderstafel als van de CRO luchthaven Lelystad, vijf respondenten zijn zowel lid van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam als van de CRO luchthaven

Rotterdam. Ze geven allemaal aan dat er overlap bestaat tussen de onderwerpen die aan de Alderstafel/in de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam en in de commissies regionaal overleg besproken worden. Over de relatie met de Alderstafel zijn de meningen van de vijf respondenten die van beide lid zijn verdeeld, over de relatie met de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam zijn de zes respondenten die daar lid van zijn positief.

Uit de gesprekken blijkt dat er een sterke koppeling is tussen de CRO luchthaven Rotterdam en de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam. De commissie regionaal overleg fungeert in de praktijk als ‘voorportaal’ van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam die wel besluitvormingsbevoegdheid heeft. Doordat de bestuurders uit de commissie regionaal ook in de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam zitten, ontstaat er wel een overlap die af kan doen aan de toegevoegde waarde van de CRO luchthaven Rotterdam. De koppeling tussen de CRO luchthaven Lelystad en de Alderstafel is veel minder sterk; er zijn diverse vragen over wat de Alderstafel nog wel en niet meer doet en wat de positie van CRO luchthaven Lelystad is in de ontwikkeling van de luchthaven in zijn omgeving.

### 3.3 Inhoud

Bijna driekwart van de respondenten heeft zelf één of meer onderwerpen of agendapunten ingebracht bij vergaderingen (73 procent). Ook geeft het merendeel van de respondenten aan dat alle leden ongeveer een gelijke (37 procent) of redelijk gelijke (44 procent) inbreng hebben in de commissies regionaal overleg.

De meningen over de manier waarop de commissies regionaal overleg informatie verschaffen zijn verdeeld. Eén op de drie respondenten vindt de manier waarop de commissie regionaal overleg informatie verstrekt (zeer) goed, en ongeveer één op de vier vindt dit juist (zeer) slecht. Of en op welke manier andere leden informatie met de achterban delen, is bij 40 procent van de respondenten niet bekend. Eén op de drie respondenten is het eens met de stelling dat transparantie de dialoog beïnvloedt. Gevoelige informatie kan niet altijd gedeeld worden in de vergadering, omdat dit openbaar wordt en snel bij de pers terecht komt. Ook gaat het soms om ingewikkelde informatie, die moeilijk te vertalen is en/of snel verkeerd geïnterpreteerd wordt. Uit de gesprekken blijkt dit soms herkenbaar; er is in sommige commissies regionaal overleg weleens enige terughoudendheid geweest om gevoelige/voorlopige informatie te delen uit angst dat ‘het morgen in de krant staat’, maar er is altijd gestimuleerd om informatie juist wel te delen. Twee op de drie respondenten geven dan ook aan dat transparantie de informatiedeling en de dialoog niet beïnvloedt; omdat transparantie juist belangrijk is voor de luchthaven.

De meest belangrijke ontwikkeling voor de commissies regionaal overleg was volgens het merendeel van de respondenten de ontwikkeling van het nieuwe luchthavenbesluit. CRO luchthaven Maastricht heeft zelf een advies gegeven over het luchthavenbesluit, al heeft dit advies formeel geen status (wat dan weer tot onduidelijkheid heeft geleid). CRO luchthaven Rotterdam heeft zelf geen advies gegeven, maar wel aandachtspunten meegegeven aan de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam. Volgens bijna alle leden die aangaven dat het luchthavenbesluit de belangrijkste ontwikkeling was, is dat besluit in de commissie regionaal overleg ook besproken.

Andere ontwikkelingen die relatief vaak genoemd zijn als belangrijk voor de luchthaven, zijn bijvoorbeeld het stationeren van de traumaheli, het verlengen van de startbaan (Maastricht Aachen

Airport) en de afhandeling van klachten, bijvoorbeeld via een klachtenmanagementsysteem. Uit de gesprekken blijkt dat er enkele voorbeelden zijn waar het is gelukt om afspraken te maken over het gebruik, zodat de luchthaven beter in zijn omgeving functioneert (bijvoorbeeld wat betreft vlieg-scholen of de traumaheli). Maar het beeld is ook dat het bespreken van klachtenrapportages als enige agendapunt van belang overblijft; iets dat sommige leden voldoende vinden om een CRO-vergadering mee te vullen terwijl andere leden het gebrek aan diverse en meervoudige onderwerpen onbevredigend zouden vinden. De ontwikkeling die door leden is opgegeven als de meest belangrijke, is in 88 procent van de gevallen in de commissies regionaal overleg behandeld. Dit percentage is voor de tweede en derde meest belangrijke ontwikkeling lager, respectievelijk 69 en 60 procent.

Hoewel dat geen wettelijke taak is voor de commissies regionaal overleg, hebben de commissies regionaal overleg volgens de leden verschillende activiteiten ondernomen om hinder te beperken. Die bestaan vooral uit het bespreken van klachten met betrokkenen, bijvoorbeeld door in gesprek te gaan met omwonenden of een informatieavond te organiseren. Handhaven behoort niet tot de bevoegdheden van de commissies regionaal overleg; ze adviseert bijvoorbeeld wel om lesvliegtuigen die veel geluid maken te vervangen, aldus de (oud)-leden.

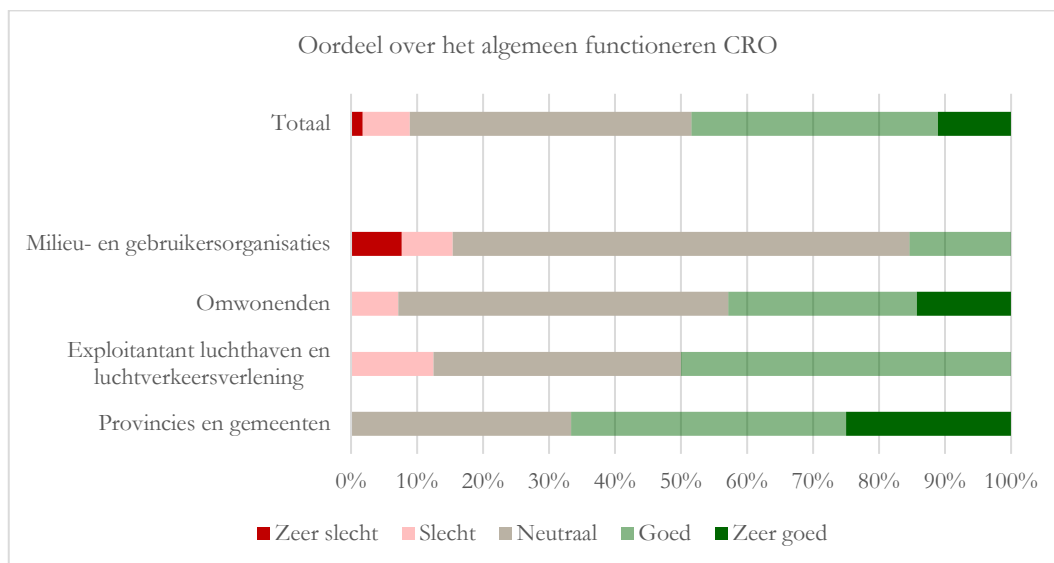
Vier op de tien respondenten zeggen dat er acties in de commissies regionaal overleg zijn voorgesteld die uiteindelijk niet zijn uitgevoerd. Het ging bijvoorbeeld om geluidsmetingen of acties om hinder te beperken. Verschillende leden geven aan dat acties niet werden uitgevoerd, omdat dat niet binnen de bevoegdheden van de commissies regionaal overleg ligt. Uitgangspunt in de *Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens* is ook dat de commissie regionaal overleg geen verantwoordelijkheden of bevoegdheden van één van de leden van een commissie overneemt, een ieder blijft verantwoordelijk voor zijn eigen taken en bevoegdheden. Uit de gesprekken blijkt dat het gevolg in de praktijk soms is dat punten keer op keer op de agenda staan, omdat ze niet afdoende opgepakt worden door degenen die daarvoor verantwoordelijk is (al dan niet lid van de commissie regionaal overleg).

### 3.4 Toegevoegde waarde

#### *Algemeen functioneren*

De meeste respondenten (leden en oud-leden) beoordelen het algemeen functioneren als neutraal (43 procent) tot goed (38 procent). Tussen leden en oud-leden is geen duidelijk verschil te zien in het oordeel over het algemeen functioneren. Een uitsplitsing naar de organisaties die leden vertegenwoordigen laat zien dat vertegenwoordigers van provincies en gemeenten het meest positief zijn over het algemeen functioneren van de commissie regionaal overleg: 42 procent beoordeelt die als goed en 25 procent als zeer goed. Vertegenwoordigers van milieu- en gebruikersorganisaties zijn het minst positief. 16 procent beoordeelt het algemeen functioneren van de commissie regionaal overleg als (zeer) slecht.

**Figuur 3.6** De meeste respondenten oordelen neutraal tot goed over het algemeen functioneren van CRO's; vertegenwoordigers van milieu- en gebruikersorganisaties zijn het minst positief



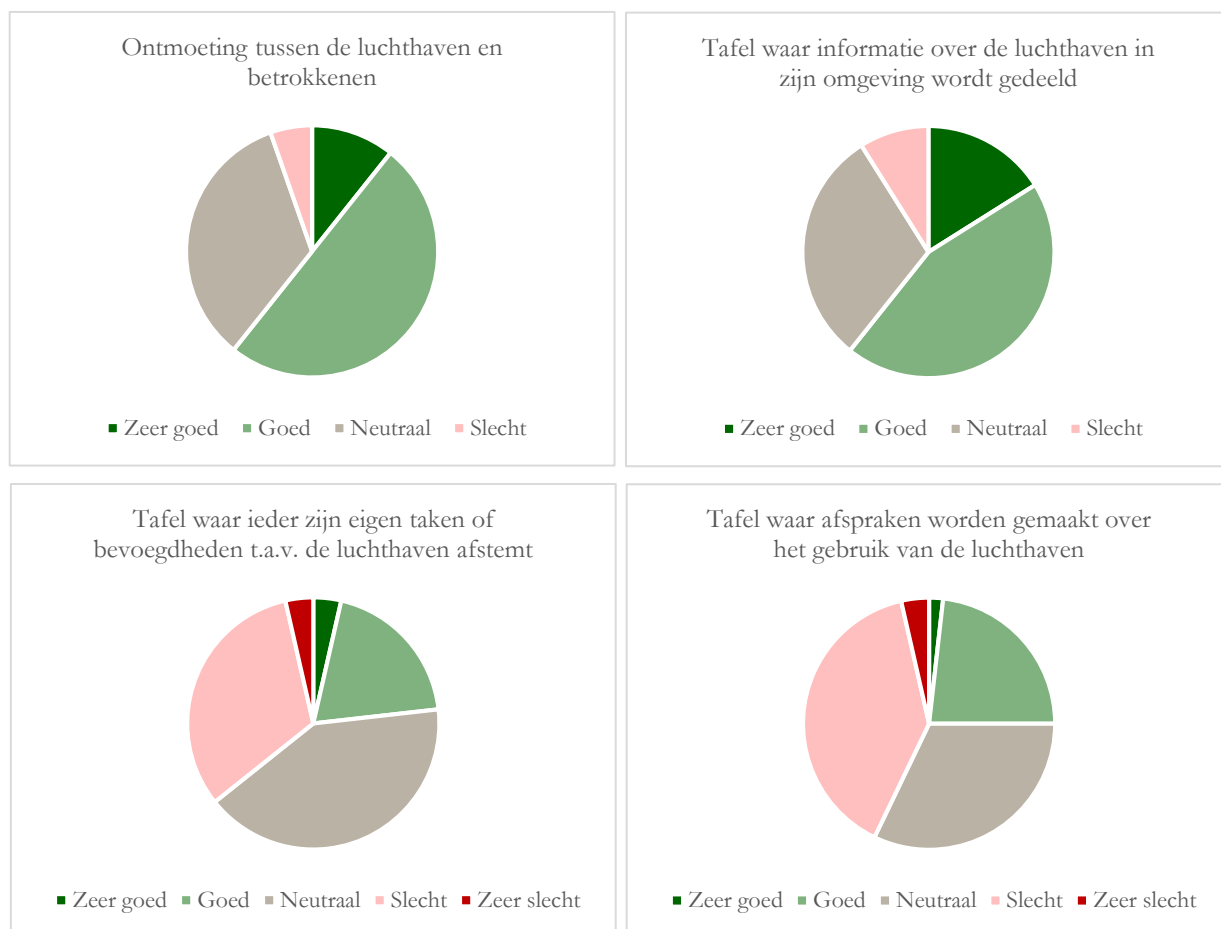
Bron: SEO Economisch Onderzoek

#### *Toegevoegde waarde*

De meningen over de toegevoegde waarde van de commissies regionaal overleg geven een opvallend resultaat. Over de commissies regionaal overleg als plaats waar de luchthaven betrokkenen ontmoet, en als tafel waar informatie over de luchthaven wordt gedeeld, oordelen de meeste respondenten goed of zeer goed. Over de commissies regionaal overleg als tafel waar taken worden afgestemd en waar afspraken over het gebruik van de luchthaven worden gemaakt is echter slechts een kwart positief.



**Figuur 3.7** Respondenten zijn positief over de CRO als tafel waar informatie wordt gedeeld; maar niet zo positief als het gaat om het afstemmen van taken of maken van afspraken



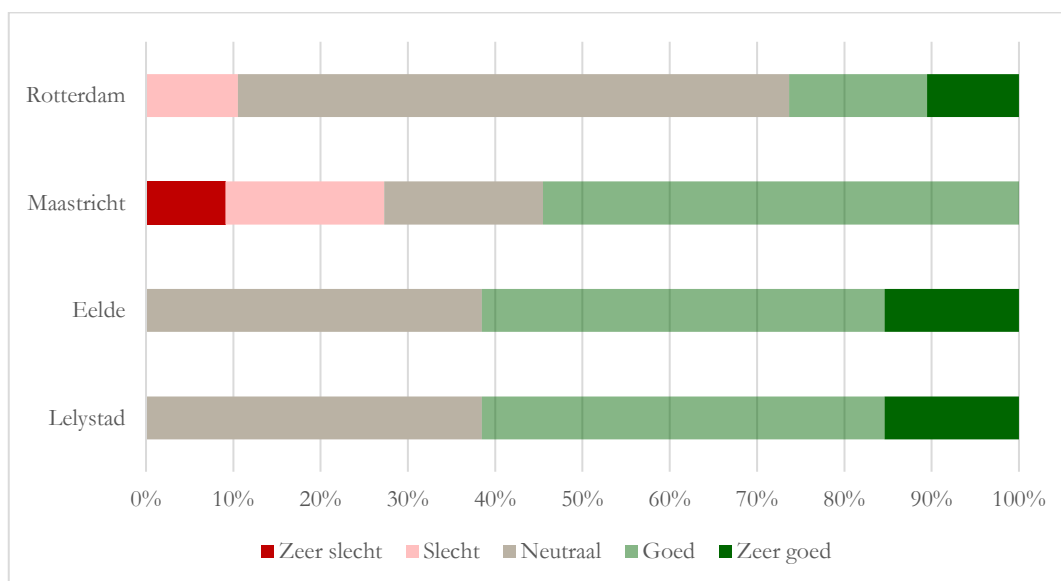
Bron: SEO Economisch Onderzoek

### Beeld voor individuele commissies regionaal overleg

#### *Algemeen functioneren*

De respondenten die lid zijn van de CRO luchthaven Maastricht en CRO luchthaven Rotterdam zijn minder positief over het algemeen functioneren van de betreffende commissie regionaal overleg dan degenen die lid zijn van de CRO luchthaven Eelde en CRO luchthaven Lelystad. Enkele leden oordelen slecht of zeer slecht over de CRO luchthaven Maastricht en CRO luchthaven Rotterdam; bij CRO luchthaven Eelde en CRO luchthaven Lelystad komt dat niet voor.

**Figuur 3.8** Leden van CRO luchthaven Eelde en CRO luchthaven Lelystad zijn het meest positief over het algemeen functioneren



Bron: SEO Economisch Onderzoek

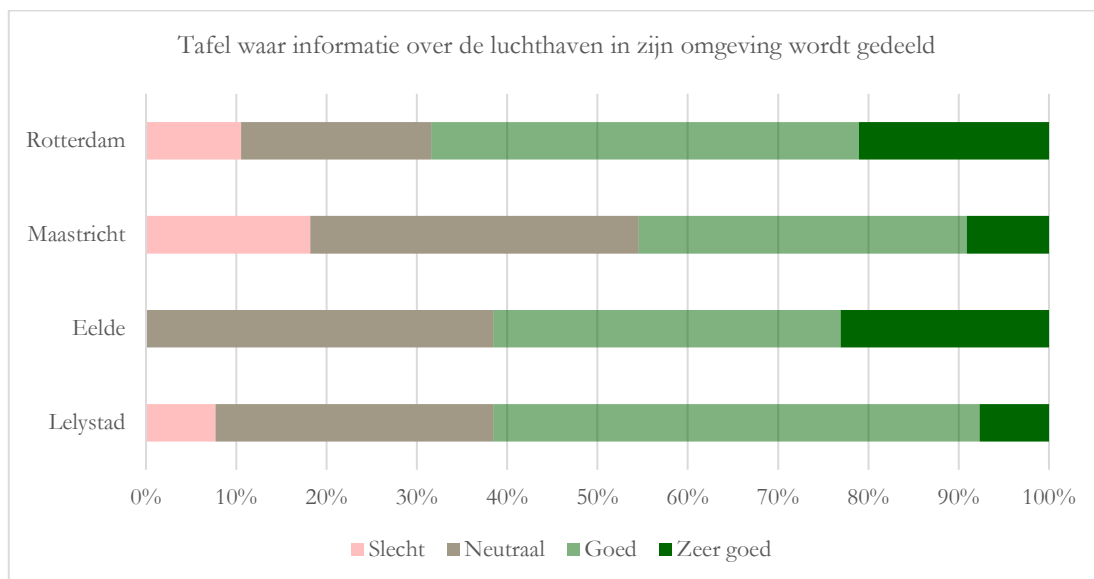
Uit de gesprekken blijkt dat in CRO luchthaven Rotterdam soms een gevoel van gebrek aan invloed wordt ervaren, waardoor ook de waarde van het delen van informatie minder wordt gezien. De stuurbaarheid van het gebruik van de luchthaven is zeer gering, vooral omdat vliegroutes vastliggen. Op CRO luchthaven Maastricht is enige druk komen te staan door de oprichting van de alliantie tegen uitbreiding Maastricht Aachen Airport.

CRO luchthaven Eelde heeft te maken met een lagere omgevingscomplexiteit en CRO luchthaven Lelystad is eigenlijk nog in afwachting van het moment dat Lelystad Airport een luchthaven van nationaal belang wordt (al kan het uitstel ook leiden tot een lagere waardering van het algemeen functioneren).

#### *Toegevoegde waarde*

Voor alle vier de commissies regionaal overleg geldt dat leden positief zijn over de toegevoegde waarde van de commissie regionaal overleg als plaats waar men de luchthaven ontmoet en waar informatie gedeeld wordt, en minder positief over de toegevoegde waarde van de commissie regionaal overleg als tafel waar taken worden afgestemd en afspraken worden gemaakt. Voor wat betreft de mate van informatiedeling zijn de leden van CRO luchthaven Eelde het meest positief: zij beoordelen de toegevoegde van de commissie regionaal overleg op dit onderwerp allemaal als neutraal, goed of zeer goed. Bij de andere commissies regionaal overleg zijn er één tot twee leden die hebben aangegeven dat de toegevoegde waarde van de commissie regionaal overleg als tafel waar informatie gedeeld wordt slecht is; het merendeel van de respondenten is hier echter ook positief over de informatiedeling. Uit de gesprekken wordt dat herkend; elkaar kennen en ontmoeten is waardevol. Zonder commissies regionaal overleg zou de communicatie tussen partijen formeler zijn, trager verlopen en ook sneller kunnen verharden.

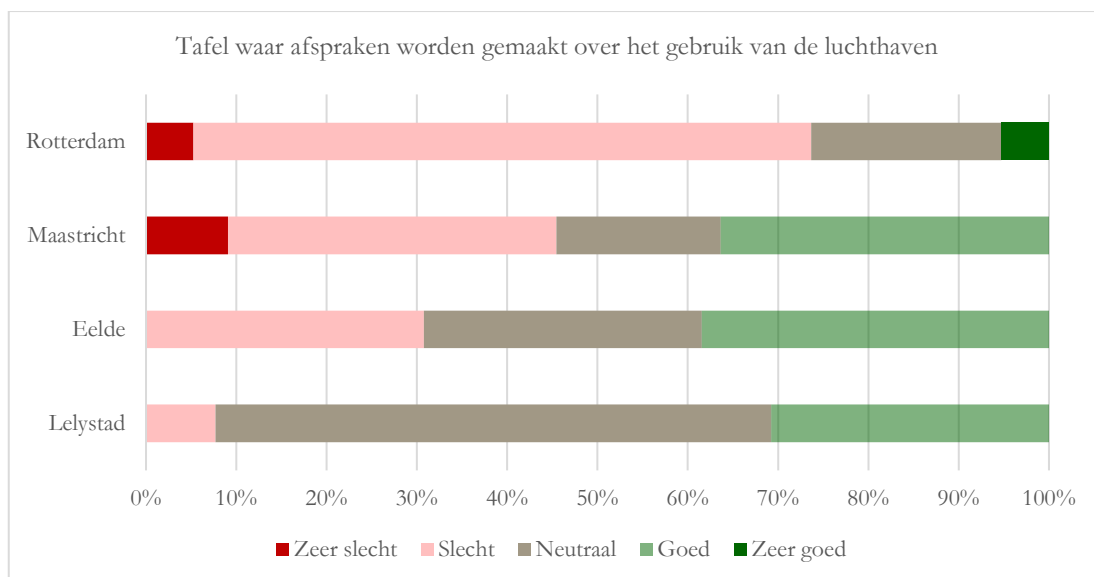
**Figuur 3.9** Respondenten neutraal tot (zeer) positief over de toegevoegde waarde als tafel waar informatie wordt gedeeld, vooral bij CRO Eelde



Bron: SEO Economisch Onderzoek

De mening van respondenten over de toegevoegde waarde van de commissies regionaal overleg als tafel waar afspraken over het gebruik van de luchthaven gemaakt worden, verschilt aanzienlijk. Ruim 70 procent van de leden van CRO luchthaven Rotterdam geeft aan dat deze toegevoegde waarde slecht is. Leden van de CRO luchthaven Lelystad zijn het meest positief over de toegevoegde waarde van de commissie regionaal overleg als tafel waar afspraken worden gemaakt: 90 procent beoordeeld die als neutraal of positief.

**Figuur 3.10** Respondenten minder tevreden over de toegevoegde waarde als tafel waar afspraken gemaakt worden, vooral bij Rotterdam



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Uit de gesprekken blijkt dat de voorzitters van drie van de vier commissies regionaal overleg meer willen zijn dan een tafel, zonder enig formeel mandaat, waar informatie wordt gedeeld zonder dat dit verplicht tot actie. Voor actie zijn de commissies regionaal overleg afhankelijk van de bereidwilligheid van partijen. “Je kunt het overal over hebben, maar je gaat nergens over”, “Het is soms een wat vreugdeloze bijeenkomst, je hebt geen enkele bevoegdheid” en “De wetgever moet nadenken of zij wil dat de commissies iets meer moeten zijn dan een praatclub” zijn enkele van de uitspraken die de gevoelens weerspiegelen. Uitzondering is CRO luchthaven Eelde waar deze gevoelens minder leven, misschien ook omdat er minder ‘spannende’ issues spelen. De verwachting is daar dat een formeel mandaat het functioneren niet per se ten goede komt.

## 4 Conclusies en aanbevelingen

### *Conclusies*

De commissies regionaal overleg voldoen aan de in wet- en regelgeving genoemde bepalingen. Voor alle commissies regionaal overleg 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 meeste leden en oud-leden van commissies regionaal overleg die aan dit onderzoek hebben deelgenomen beoordelen het algemeen functioneren ervan als neutraal tot goed (ruim 80 procent). Het algemene beeld is dat het overleg in de commissies constructief verloopt. Over het algemeen is men dus positief over het functioneren van de commissies regionaal overleg. Ook over de rol van de voorzitter zijn respondenten positief, en zijn er nauwelijks tot geen verschillen tussen de afzonderlijke commissies. Meer dan driekwart van de respondenten beantwoordt de stellingen over de onafhankelijkheid van de voorzitter en de ruimte die leden krijgen voor inbreng positief.

Voor alle vier de commissies regionaal overleg geldt dat leden positief zijn over de toegevoegde waarde ervan als plaats waar de luchthaven ontmoet en waar informatie gedeeld wordt, en minder positief over de toegevoegde waarde ervan als tafel waar taken worden afgestemd en afspraken worden gemaakt. Dit punt komt ook nadrukkelijk naar voren uit de gesprekken. De lage waardering van de commissies als een plaats waar afspraken kunnen worden gemaakt over het gebruik van de luchthaven knelt met de doelstelling van de regelgever dat commissies dienen om afspraken te maken over gebruik en belangen op elkaar kunnen worden afgestemd.

### *Aanbevelingen*

Als het de bedoeling van de regelgever is dat de commissie regionaal overleg 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. Dan worden allerlei complexe vragen opportuun. Hoe is de besluitvorming in de commissies op een bevredigende manier te organiseren? Geeft de huidige samenstelling de beste representatie geeft van de verschillende belangen? Wat is het mandaat van de commissie en wat zijn de taken en bevoegdheden ten opzichte van andere partijen (overheden, luchthaven etc.)?

Als het niet de bedoeling van de regelgever is – en misschien nooit is geweest – dat de commissies daadwerkelijk bindende afspraken maken om belangen af te stemmen, dan zou dat in de regelgeving verduidelijkt moeten worden om te voorkomen dat valse verwachtingen worden gewekt bij de leden van de commissies. In dat geval moet er rekening worden gehouden met het feit dat er na verloop van tijd wellicht enige *fatigue* gaat optreden. Op dit moment, circa drie a vier jaar na het in werking stellen van de commissies, zijn leden over het algemeen nog positief over het nut ervan. Naarmate leden en voorzitters langer deelnemen aan commissies die niet voldoen aan hun verwachtingen is het aannemelijk dat hun enthousiasme zal afnemen.



## Literatuur

*Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 14 augustus 2012, nr. IENM/BSK-2012/145416, houdende instelling van en vaststelling van nadere regels omtrent de taak, samenstelling en werkwijze van de Commissies regionaal overleg bij burgerluchthavens van nationale betekenis (Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis)*

*Richtlijnen financiering CRO's luchthavens van nationale betekenis*

*Wet luchtvaart*

*Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)*

*Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) – Memorie van toelichting*

### **CRO luchthaven Lelystad**

Commissie regionaal overleg Lelystad Airport (2016), *Jaarplan/begroting 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (2017), *Verslag van het overleg van 9 oktober 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (2017), *Verslag van het overleg van 10 april 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (2016), *Verslag van het overleg van 12 december 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (2016), *Verslag van het overleg van 5 september 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (2016), *Verslag van het overleg van 4 april 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (2015), *Verslag van het overleg van 5 oktober 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Lelystad (2015), *Verslag van het overleg van 11 mei 2015*

Stichting ondersteuning commissie regionaal overleg Lelystad Airport (2017), *Jaarverslag en rekening 2016*

Stichting ondersteuning commissie regionaal overleg Lelystad Airport (2016), *Jaarverslag en rekening 2015*

### **CRO luchthaven Maastricht Aachen Airport**

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 4 maart 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 4 maart 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 22 juni 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 26 november 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 9 mei 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 20 juni 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 20 oktober 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 23 februari 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 22 juni 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Verslag van het overleg van 26 oktober 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2017), *Jaarplan en begroting 2018*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2016), *Jaarplan en begroting 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2015), *Jaarplan en begroting 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht: financiële verantwoording 2016 Stichting ondersteuning CRO luchthaven Maastricht (2017), *Jaarverslag 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2016), *Klachtenrapportage eerste kwartaal 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2016), *Klachtenrapportage tweede kwartaal 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2016), *Klachtenrapportage derde kwartaal 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2016), *Klachtenrapportage vierde kwartaal 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2017), *Klachtenrapportage eerste kwartaal 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Maastricht (2017), *Klachtenrapportage tweede kwartaal 2017*

### **CRO Rotterdam**

Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2013), *Verslag van het overleg van 18 november 2013*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2014), *Verslag van het overleg van 13 maart 2014*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2014), *Verslag van het overleg van 12 juni 2014*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2014), *Verslag van het overleg van 25 september 2014*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2014), *Verslag van het overleg van 11 december 2014*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2015), *Verslag van het overleg van 23 maart 2015*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2015), *Verslag van het overleg van 18 mei 2015*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2015), *Verslag van het overleg van 8 oktober 2015*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Verslag van het overleg van 21 januari 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Verslag van het overleg van 8 april 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Verslag van het overleg van 30 juni 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Verslag van het overleg van 6 oktober 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Verslag van het overleg van 15 december 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2017), *Verslag van het overleg van 16 maart 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2017), *Verslag van het overleg van 15 juni 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2017), *Verslag van het overleg van 14 september 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2017), *Verslag van het overleg van 13 december 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2017), *Jaarplan 2018*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Jaarplan 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Jaarplan 2016*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2014), *Jaarplan 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2018), *Begroting 2018*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2018), *Begroting 2017*  
 Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2018), *Begroting 2016*



Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2018), *Begroting 2015*

Stichting Ondersteuning Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2018), *Jaarrekening 2017*

Stichting Ondersteuning Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2017), *Jaarrekening 2016*

Stichting Ondersteuning Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Jaarrekening 2015*

Stichting Ondersteuning Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Jaarrekening 2014*

Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2018), *Jaarverslag 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2017), *Jaarverslag 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Rotterdam (2016), *Jaarverslag 2015*

DCMR Milieudienst Rijnmond (2017), *Jaarrapport Geluid- en klachtenanalyse rondom The Hague Rotterdam Airport 2016*

DCMR Milieudienst Rijnmond (2016), *Jaarrapport Geluid- en klachtenanalyse rondom The Hague Rotterdam Airport 2015*

DCMR Milieudienst Rijnmond (2015), *Jaarrapport Geluid- en klachtenanalyse rondom The Hague Rotterdam Airport 2014*

DCMR Milieudienst Rijnmond (2014), *Jaarrapport Geluid- en klachtenanalyse rondom The Hague Rotterdam Airport 2013*

DCMR Milieudienst Rijnmond (2013), *Jaarrapport Geluid- en klachtenanalyse rondom The Hague Rotterdam Airport 2012*

### **CRO luchthaven Eelde**

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2013), *Verslag van het overleg van 17 september 2013*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2013), *Verslag van het overleg van 17 december 2013*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2014), *Verslag van het overleg van 17 februari 2014*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2014), *Verslag van het overleg van 3 september 2014*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2014), *Verslag van het overleg van 10 november 2014*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2015), *Verslag van het overleg van 19 februari 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2015), *Verslag van het overleg van 18 juni 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2015), *Verslag van het overleg van 17 september 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2016), *Verslag van het overleg van 18 november 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2016), *Verslag van het overleg van 19 mei 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2016), *Verslag van het overleg van 15 september 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2017), *Verslag van het overleg van 9 maart 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2017), *Verslag van het overleg van 18 mei 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2017), *Verslag van het overleg van 14 september 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2012), *Jaarplan 2013*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2013), *Jaarplan 2014*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2014), *Jaarplan 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2015), *Jaarplan 2016*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2016), *Jaarplan 2017*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2017), *Jaarplan 2018*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2013), *Jaarverslag 2012*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2014), *Jaarverslag 2013*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2015), *Jaarverslag 2014*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2016), *Jaarverslag 2015*

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (2017), *Jaarverslag 2016*

Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (2013), Jaarrekening 2012

Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (2014), Jaarrekening 2013

Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (2015), Jaarrekening 2014

Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (2016), Jaarrekening 2015

Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (2017), Jaarrekening 2016





# seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 . 1018 WB Amsterdam . T (+31) 20 525 16 30 . F (+31) 20 525 16 86 . [www.seo.nl](http://www.seo.nl)