

CRO 23-018

**VERSLAG VERGADERING COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN
MAASTRICHT**

5 december 2022 gemeentehuis Beek en 6 februari 2023 gemeentehuis Maastricht

Aanwezig 5 december 2022

De heer H. Spoormans	Voorzitter
De heer F. Latour, plv. lid	Maastricht Aachen Airport
De heer H. Keulen, lid	MAA Beheer en Infrastructuur BV
Mevrouw V. de Rond, lid	BenW Meerssen
De heer R. Schwillens, lid	BenW Beek
De heer M. van Leeuwen, lid	Luchtverkeersleiding Nederland
De heer M. Boogerd, lid	Corendon
De heer P. Vossen, plv. lid	Provincie Limburg
De heer H. Dassen, plv. lid	Gemeente Maastricht
Mevrouw S. Everts, lid	Omwonenden
De heer H. Albersen, lid	Omwonenden
De heer C. Degenaar, lid	Omwonenden
De heer H. van der Wilt, lid	Omwonenden
De heer C. Schröer, lid	Natuur- en Milieuorganisaties
De heer R. Jense, lid	Maastricht Aachen Airport
De heer B. Kuiper, lid	Bedrijven MAA
De heer E. Wezenberg, plv. lid	Gemeente Meerssen
Mevrouw M. Duijvestijn	KICL
Mevrouw I. Voesten	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
De heer S. Hartjes	Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
De heer P. Simons	Secretaris
Verhinderd:	
De heer S. Paul, lid	AOPA
De heer S. Satijn, lid	Gedeputeerde Staten Limburg
De heer H. Mackus, lid	BenW Maastricht
De heer J. Roeven, lid	Maastricht Aachen Airport

Aanwezig 6 februari 2023

De heer H. Spormans
De heer R. Schwillens, lid
De heer S. Paul, lid
De heer F. Latour, plv. lid
De heer H. Keulen, lid
De heer M. Boogerd, lid
Mevrouw V. de Rond, lid
De heer P. Vossen, plv. lid
De heer H. Dassen, plv. lid
Mevrouw S. Everts, lid
De heer H. Albersen, lid
De heer C. Degenaar, lid
De heer H. van der Wilt, lid
De heer C. Schröer, lid
Mevrouw M. Duijvestijn
Mevrouw N. Turfboer
De heer J. Tak
De heer M. Dassen, toevoerder
De heer P. Simons

Verhinderd:

De heer M. van Leeuwen, lid
De heer B. Kuiper, lid
De heer J. Roeven, lid
De heer R. Jense, lid
De heer S. Satijn, lid
De heer H. Mackus, lid

Voorzitter
BenW Beek
AOPA
Maastricht Aachen Airport
MAA Beheer en Infrastructuur BV
Corendon
BenW Meerssen
Provincie Limburg
Gemeente Maastricht
Omwonenden
Omwonenden
Omwonenden
Omwonenden
Natuur- en Milieufederatie Limburg
KICL
Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Natuur- en Milieufederatie Limburg
Secretaris

Luchtverkeersleiding Nederland
Bedrijven MAA
Maastricht Aachen Airport
Maastricht Aachen Airport
Gedeputeerde Staten Limburg
BenW Maastricht

5 december 2022

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom, in het bijzonder de vertegenwoordigers van het Ministerie van IenW.

2. Vaststellen agenda vergadering

De vergadering stelt de agenda vast.

3. Mededelingen

De secretaris meldt de berichten van verhindering. De voorzitter maakt melding van een recente brief van de Minister van IenW aan de CRO-voorzitters over versterking CRO's. Hij zal de brief op korte termijn aan de leden sturen. De voorzitter meldt ook dat de heer Degenaar en hij onlangs hebben afgesproken dat de heer Degenaar nog een jaar langer (tot 1-1-2024) CRO lid blijft.

4. Update rekenmodel Doc29 - presentatie Ministerie IenW

De heer Hartjes verzorgt een toelichting op het nieuwe rekenmodel Doc29 en zal de presentatie ook digitaal aan de CRO sturen. Mevrouw De Rond vraagt hoe Doc29 zich verhoudt tot de bevindingen van het recente GGD-rapport. De heer Hartjes antwoordt dat het GGD-rapport is gebaseerd op een enquête (vragen) over ervaren hinder hetgeen verschillend is van een rekenmodel voor geluidbelasting. De heer Van der Wilt vult aan dat het GGD-rapport handelt over gehinderden van vliegverkeer, niet alleen van MAA maar van vliegverkeer in het algemeen, dus ook van AWACS, Luik-Bierset en andere luchthavens (Keulen-Bonn). Voorts beslaat het de periode september-december 2020, zijnde een COVID-periode waarin veel mensen gedwongen thuis waren. Ook meldt het GGD-rapport de invloed van niet-akoestische factoren waarvan onbekend is hoe groot die exact zijn. De heer Schröer informeert naar de vergelijking tussen het huidige rekenmodel (Lden) en het nieuwe model Doc29. De heer Hartjes antwoordt dat het nieuwe model een verbetering ten opzichte van het huidige model betekent onder andere omdat ook metingen worden meegenomen en geeft verder aan dat er nog geen vergelijking tussen beide modellen voor MAA is gemaakt.

5. Participatie nieuw stelsel vliegtuiggeluid - presentatie Ministerie IenW

De heer Hartjes schetst de voorgenomen ontwikkeling naar een nieuw stelsel vliegtuiggeluid en zal ook deze presentatie digitaal aan de CRO doen toekomen. Op vragen vanuit de vergadering geeft hij aan dat voor het aan te vragen nieuwe Luchthavenbesluit MAA nog het huidige stelsel met inbegrip van Doc29 geldt. Bij een toekomstige evaluatie van het Luchthavenbesluit kan het nieuwe stelsel worden betrokken.

6. Ingekomen en uitgegane stukken

De voorgestelde afhandeling van de ingekomen en uitgegane stukken wordt geaccordeerd.

7. Vaststellen verslagen vergaderingen 29 juni en 29 september 2022

De vergadering stelt de verslagen tekstueel vast.

Naar aanleiding van het verslag van 29 september vraagt mevrouw De Rond naar de concretisering van het vlootvernieuwingsplan. De heer Latour antwoordt dat dit onderdeel is van het businessplan. De heer Van der Wilt vraagt naar de consequenties voor de geplande baanrenovatie van de recente uitspraak van de (Afdeling bestuursrechtspraak van de) Raad van State over het schrappen van de bouwrijfstelling voor stikstof gerelateerde plannen. De heer Keulen antwoordt dat de uitspraak vooralsnog geen gevolgen heeft voor de voorgenomen baanrenovatie gelet op de mogelijkheid van intern salderen met name als gevolg van een aantal weken zonder vliegbewegingen.

8. Actiepuntenlijst

1. Procedure vergunning Wet natuurbescherming. De heer Latour meldt dat hij heeft vernomen dat de Minister van LNV in januari het ontwerp - besluit wil publiceren.
2. Organiseren CRO-plus bijeenkomst. De voorzitter stelt voor een voorbereidingswerkgroep in te stellen en vraagt wie belangstelling heeft. De heren Degenaar en Van der Wilt melden zich aan. De voorzitter en secretaris zijn ook betrokken.
3. Implementatie Continuous Descent Operation (CDO) op MAA en
4. Bezien opties hinderbeperking vluchten MAA-Luik
De heer Van Leeuwen maakt melding van een constructief overleg met de heren Paul en Van der Wilt waarbij m.b.t. punt 3 is besproken dat CDO-procedure wordt gezien waarbij wordt gestreefd naar zoveel mogelijk hanteren van deze procedure. Aandachtspunt is het optimaliseren van de publicatie waarbij LVNL aan MAA heeft verzocht de CDO-procedure actief onder de aandacht van de maatschappijen te brengen. Ten aanzien van de vluchten MAA-Luik is met België afgesproken dat vertrekkende toestellen tot 6000 voet de SID volgen en daarna richting Luik vliegen. Op deze wijze wordt de hinder voor Maastricht substantieel gereduceerd. Na drie maanden worden de afspraken geëvalueerd. Overleg hierover zal ook plaats vinden in de Werkgroep Meldingen en Hinder met name om te bezien hoe de nieuwe procedure wordt ervaren. Ook de heer Van der Wilt spreekt van een constructief overleg met de heer Van Leeuwen.
5. Nieuwe overlegstructuur/CRO 2.0. De voorzitter stelt ook hier voor een voorbereidingswerkgroep in te stellen. Vanuit de vergadering maken de heren Albersen en Latour hun belangstelling kenbaar. De voorzitter en de secretaris zijn ook betrokken.
6. CRO-memo vermijdbare hinder aan heren Satijn en Roeven sturen. Is gebeurd en actiepunt is afgehandeld.
7. Intern bij MAA nagaan welke CRO-suggesties gericht op hinderbeperking worden meegenomen in businessplan en CRO daarover informeren. De heer Latour refereert aan zijn bij de stukken gevoegde memo (CRO 22-055). Mevrouw Everts vraagt wat met de aanbevelingen c.q. suggesties is gedaan. De heer Latour verwijst naar het aan PS voorgelegde businessplan ter besluitvorming op 16 december a.s. Actiepunt is afgehandeld.
8. Meldingen Vortex schade vanaf juli 2022 voor CRO inzichtelijk maken. De heer Keulen zegt toe een overzicht op korte termijn te zullen toesturen (*toegezonden 8/12/2022, CRO 22-060, PS*). Actiepunt is afgehandeld.

Vanwege ordeverstoring door de publieke tribune wordt de vergadering voortijdig afgebroken en voortgezet op 6 februari 2023.

6 februari 2023

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet de leden, de vertegenwoordigers van het Ministerie van IenW en de heer Dassen als toehoorder en voorgenomen opvolger van de heer Schröer welkom.

2. Vaststellen agenda vergadering

De vergadering stelt de agenda vast.

3. Mededelingen

De secretaris meldt de berichten van verhindering.

4. Ingekomen en uitgegane stukken

De vergadering stemt in met de voorgestelde afhandeling van de ingekomen en uitgegane stukken.

5. Update actuele ontwikkelingen MAABI en MAA

De heer Keulen meldt dat de voorbereiding van de baanrenovatie op schema ligt en dat de fysieke werkzaamheden 8 mei zullen starten. Een onderdeel van het PS besluit van 16 december jl. vormen ook afspraken over achterstallig onderhoud. De planning daarvoor wordt nu gemaakt en de werkzaamheden zullen drie tot vier jaar in beslag nemen. De heer Degenaar stelt het op prijs dat ook de CRO wordt bijgepraat over de baanrenovatie. De heer Keulen attendeert op een door de luchthaven belegde informatieavond over de baanrenovatie op 13 februari a.s. waarop ook CRO leden welkom zijn. Op een vraag van de heer Degenaar naar de aanpak van de dakpanenschade meldt de heer Keulen dat op afzienbare termijn bij 38 adressen dakpannen preventief worden vastgelegd. De uitvoeringsvoorbereiding hiervoor is gestart.

Spreker geeft verder aan dat tot april 2023 op twee punten in het kader van het geluidmeetnet geluidmetingen plaatsvinden. De voorzitter verzoekt nadrukkelijk de CRO te informeren over de stand van zaken en de voortgang van het geluidmeetnet. De heren Latour en Van der Wilt geven de CRO in overweging een taskforce geluidmetingen in te stellen.

De heer Vossen stelt voor dat hij voor de volgende vergadering een update in de vorm van een stand van zaken notitie geluidmetingen verzorgt over de huidige en met een doorkijk naar de toekomstige situatie waarbij ook het monitoringsprogramma van IenW wordt meegenomen. De voorzitter geeft aan zijn voorstel op prijs te stellen en stelt voor op basis daarvan een besluit te nemen over een taskforce geluidmetingen. Aldus wordt besloten. De heer Van der Wilt is van oordeel dat in de opdracht voor een eventueel toekomstige taskforce geluidmetingen ook de oriëntatie op een ander bedrijf dan Sensornet zou moeten worden opgenomen.

De heer Latour meldt ten aanzien van de baanrenovatie dat de luchthaven van 8 mei tot en met 30 juni is gesloten en dat vanaf 1 juli Corendon, Ryan Air en vrachtmaatschappijen hun operaties hervatten. Voorts geeft spreker aan dat MAA, MAABI en Schiphol druk in overleg zijn over de uitwerking en invulling van het businessplan. De heer Albersen vraagt hoe één maand voor besluitvorming door PS een nieuw contract sluiten met een vrachtvervoerder met toestellen (B747) die moeten worden uitgefaseerd valt te rijmen met de doelstelling van verduurzaming en hinderreductie? Hij acht dit in het kader van draagvlak richting omgeving ook in communicatief opzicht een verkeerd signaal. De heer Latour antwoordt dat de uitfasering van B747 toestellen een traject van enkele jaren bedraagt en niet met onmiddellijke ingang plaatsvindt.

6. Besluitvorming Provinciale Staten van Limburg toekomst MAA

De heer Vossen licht de PS-besluitvorming van 16 december jl. toe. PS hebben in meerderheid ingestemd met de voorliggende businesscase en het voorstel van GS met aannemen van twee amendementen:

1. Middelen van omgevingsfonds dienen primair te worden ingezet voor het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden en niet voor mitigerende maatregelen ten behoeve van andere (verder af wonende) omwonenden;
2. Ten aanzien van de overeenkomst met Schiphol hebben PS besloten dat voor het geval dat in 2035 de ontwikkeling van elektrisch vliegen achterloopt op het schema dan toch het aantal van maximaal 4200 ernstig gehinderden overeind blijft. Dit aantal moet dan indien nodig anderszins (reductie bewegingen, stillere toestellen, vliegen op andere tijden) worden gerealiseerd. PS hebben dit besluit nu reeds genomen in plaats van in 2034.

PS hebben ook bij motie uitgesproken dat GS met Schiphol in overleg moeten over de ontbindende voorwaarde (voor Schiphol) in het contract en zijn van oordeel dat de termijn waarop de ontbindende voorwaarde kan worden ingeroepen moet worden verkort.

Spreker geeft verder aan dat inmiddels is gestart met het uitvoeringstraject waarbij verschillende werkgroepen aan de slag zijn gegaan o.a. over de inrichting van het omgevingsfonds, de communicatie/informatie met de omgeving waarbij ook de positie van KICL wordt meegenomen en over de inpassing van de proefdraailocatie. Welke regeling voor aankoop van woningen aan omwonenden zal worden aangeboden is nog niet bekend. Het voornemen is medio 2023 ten behoeve van het omgevingsfonds een onafhankelijke Stichting operationeel te hebben die een platform gaat bieden voor communicatie en het dossier woningverkoop en waarin mogelijk ook de Stichting Klachtentelefoon/KICL wordt ondergebracht. Mevrouw De Rond en de heer Van der Wilt verzoeken elke CRO-vergadering een update te krijgen van het traject richting omgevingsfonds. De heer Vossen zegt dit toe. Mevrouw Everts informeert of uit het omgevingsfonds ook huizen kunnen worden opgekocht en of uit het fonds ook andere taken kunnen worden gefinancierd c.q. of wordt gekeken naar mogelijk oneigenlijk gebruik van het omgevingsfonds? De heer Vossen antwoordt dat het finale oordeel over aankoop c.q. verkoop van woningen aan het stichtingsbestuur zal zijn. Het is in zijn ogen niet de bedoeling woningen te slopen. Renovatie en opnieuw te koop aanbieden is ook een optie. Ten aanzien van andere te financieren taken gaat de heer Vossen ervan uit dat partijen die nu reeds bijdragen in financiering, zoals bijvoorbeeld de rijksoverheid in financiering KICL voor andere luchthavens dan MAA, dit zullen blijven doen. Mevrouw Everts acht het renoveren van woningen en opnieuw te koop aanbieden geen vertrouwenwekkende gang van zaken in het kader van het reduceren van het aantal ernstig gehinderden. Zij vraagt verder om informatie over het aantal ernstig gehinderden in 2020, 2021 en 2022. De heren Albersen en Van der Wilt kunnen zich wel vinden in de lijn van de heer Vossen en zijn van oordeel dat het wonen nabij de luchthaven een eigen keuze dient te blijven.

De heer Vossen geeft aan dat de reductiedoelstelling en daarmee taakstelling voor MAA van 4200 ernstig gehinderden in 2035 overeind blijft en dat het als gezegd aan het te vormen stichtingsbestuur is te bepalen wanneer uitkoop aan de orde is.

Mevrouw De Rond vraagt naar de samenstelling van het genoemde stichtingsbestuur. De heer Vossen licht toe dat de samenstelling van het stichtingsbestuur nog moet worden bepaald.

De heer Schröer acht het van belang dat de CRO kan monitoren hoe de duurzaamheidsdoelstelling (reductie geluid, stikstof en CO2, proces elektrificatie en regiogebondenheid vracht en passagiers) wordt gerealiseerd en sluit zich wat betreft de gevraagde informatie over het aantal ernstig gehinderden in de door haar genoemde jaren aan bij mevrouw Everts. Cijfers, maten en getallen dienen volgens spreker voor de CRO inzichtelijk te zijn evenals de in het proces jaarlijks te zetten c.q. gezette stappen. Voor de CRO moet helder zijn dat geen strijdigheid met de "missie" ontstaat. De heer Van der Wilt houdt een pleidooi voor versnelde uitfasering van de meest lawaaiige toestellen en

refereert daarbij aan zijn bij de stukken gevoegde memo (CRO 22-061). Spreker acht het nu voorliggende plan van uitfasering ondermaats en weinig zoden aan de dijk zettend en vindt het teleurstellend dat GS/Provincie hiermee hebben ingestemd.

De heer Albersen kan zich in grote lijnen vinden in de opmerkingen van de heren Schröer en Van der Wilt met dien verstande dat hij het niet aan hem als omwonende vindt om in de besluitvorming van PS te treden. De heer Degenaar sluit zich aan bij de vorige sprekers onder het adagium “groei moet je verdienen”, daarmee verwijzend naar het rapport van de heer Van Geel.

De heer Latour betoogt dat in het (nog te finetunen) businessplan hinderreductie (elektrisch vliegen, waterstof, uitfaseren) als stip de horizon een belangrijke plaats inneemt. Bij de marktwerking tekent hij aan dat maatschappijen luchthavens kiezen en dat Schiphol of MAA dit niet bepalen. Bij MAA zijn de passagiers regiogebonden, voor vracht geldt dat minder of niet. De vrachtmarkt wordt nationaal en wellicht meer nog internationaal bepaald. De mate van concreetheid van de hinderreductie wordt nog nader bezien in het kader van de uitwerking van het businessplan en het indienen van de aanvraag voor een Luchthavenbesluit. Spreker stelt dat MAA niet negatief staat tegenover het delen van informatie met de CRO. MAA kan zich evenwel niet vastleggen op grenzen c.q. doelstellingen per jaar maar wel op de doelstelling voor 2035. Het goed in kaart brengen van de reductiestappen acht de heer Latour van belang voor MAA en ook voor de CRO en daarin valt hij de heer Schröer bij.

De heer Boogerd verwijst naar recente Kamerbrieven en (te entameren) onderzoeken door c.q. in opdracht van het Ministerie van IenW. Daaruit blijkt dat kennisvergaring nodig is voor de invulling van reductiedoelstellingen en het ontwikkelen van normstelling. Mevrouw Turfboer beaamt dit. Mevrouw Everts geeft de heer Latour in overweging om de suggesties van de heer Van der Wilt als neergelegd in zijn memo (CRO 22-061) bij het finetunen van het businessplan te betrekken. Over elektrisch vliegen vult de heer Van der Wilt nog aan dat hij diverse rapporten daarover heeft geraadpleegd en dat de teneur die daaruit spreekt helder is: In periode 2030-2040 wellicht mogelijk voor toestellen tot 50 personen, hoogst onwaarschijnlijk in die periode voor grotere passagiers- en vrachttoestellen. Met andere woorden: reken je tot 2040 niet rijk met elektrisch vliegen. De heer Latour onderschrijft enerzijds deze bevindingen van de heer van der Wilt maar wijst er wel op dat technologische ontwikkelingen (stiller en zuiniger vliegen met conventionele motoren, elektrisch vliegen of vliegen op waterstof) ook heel snel kunnen gaan en verwijst daarbij naar de ontwikkeling rondom elektrische auto's. Spreker acht een mix of combinatie van huidige conventionele met nieuwe methoden in de periode tot 2040 realistisch. Mevrouw Everts pleit ervoor om bij de ontwikkeling van geluidmodellen ook invoervariabelen voor de hinder van elektrisch vliegen te betrekken. De heer Boogerd geeft aan dat in het overleg met de Minister in het kader van de “duurzame luchtvaarttafel” primair over CO2-reductie (vlootvernieuwing en innovatie) wordt gesproken en (nog) niet over geluid of transitie naar elektrisch vliegen.

De heer Keulen geeft aan dat MAA en MAABI sturen op de ambitie als geformuleerd in het Statenbesluit van 16 december jl. Spreker is benieuwd naar de wensen van de CRO en acht verwachtingsmanagement in het hele proces tot 2035 relevant. Mevrouw Everts bepleit betrokkenheid van de CRO bij de uitwerking van genoemde ambitie. De heer Degenaar wijst op het belang van communicatie met de omgeving en nodigt MAA uit (verder) initiatief in deze te ontplooiën. De heer Keulen antwoordt dat MAA en MAABI omwonenden actief uitnodigen met de luchthaven mee te denken over omgevingsmanagement. Daartoe heeft hij recentelijk het initiatief genomen voor enkele dialoogavonden eind januari en later deze week en over enkele weken wordt ook nog een terugkoppelavond georganiseerd. Voor beide avonden hebben zich in totaal 45 mensen aangemeld. De heer Van der Wilt memoreert dat hij reeds voor de vorige, helaas voortijdig afgebroken, vergadering van 5 december een statement over de positie van KICL had voorbereid dat hij alsnog graag aan de vergadering zou willen voorleggen: “De Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Maastricht vindt het van eminent belang dat het adequaat functioneren van het Klachten- en Informatiecentrum Luchtverkeer (KICL), vallend onder de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer,

ook voor de toekomst blijft gewaarborgd en verzoekt Provinciale Staten van Limburg te bewerkstelligen dat hiervoor voldoende financiële middelen ter beschikking worden gesteld". De vergadering onderschrijft dit statement en besluit het integraal in het verslag op te nemen. Gehoord de discussie rondt de voorzitter af met de vaststelling dat de doelstelling van verduurzaming en hinderreductie unaniem door de CRO wordt onderschreven en dat verdere gedachtewisseling wenselijk is om helder te krijgen welke stappen de CRO in deze kan zetten. Als basis voor verdere gedachtewisseling zal de update over de diverse aspecten in de volgende vergadering dienen.

7. Meldingenoverzicht derde kwartaal 2022

De secretaris licht als voorzitter van de Werkgroep Meldingen en Hinder het overzicht kort toe onder verwijzing naar de aandachtspunten en aanbevelingen op bladzijde 3, in het bijzonder de aanbeveling het NLR een onderzoek te laten instellen naar de geluidseffecten van de startprocedures NADP 1 en 2. Dit zou eventueel uit het CRO-budget kunnen worden gefinancierd. De heer Van der Wilt merkt op dat in de PS stukken ook het omgevingsfonds wordt genoemd als mogelijke financieringsbron voor dergelijke onderzoeken. Mogelijk nadeel hiervan is dat het langer gaat duren voordat het onderzoek kan worden uitgevoerd. De secretaris stelt voor dat hij ter voorbereiding van besluitvorming hierover bij het NLR een kostenindicatie opvraagt zodat kan worden bepaald of financiering uit het CRO-budget een reële optie is. Aldus wordt besloten.

8. Overzicht extensies derde kwartaal 2022

Het overzicht geeft geen aanleiding tot opmerkingen en de vergadering neemt het voor kennisgeving aan.

9. Jaarplan en begroting 2023

De heer Schröer stelt voor de verbetering van de informatiepositie van de CRO als project aan het jaarplan toe te voegen. De vergadering stemt hiermee in en stelt het jaarplan en de begroting met inachtneming van deze wijziging vast. De secretaris draagt zorg voor het aanbieden aan de Minister van IenW.

10. Rondvraag en sluiting

Mevrouw Turfboer meldt dat het traject richting het Luchthavenbesluit in gang wordt gezet dat moet resulteren in een Luchthavenbesluit op uiterlijk 31 december 2024, de door de Raad van State gestelde deadline. Zij stelt voor in de volgende CRO-vergadering het traject nader toe te lichten. Aldus wordt besloten en het punt wordt geagendeerd voor de vergadering van 30 maart a.s.

De heer Van der Wilt stelt zich beschikbaar als opvolger van de heer Degenaar met ingang van 1 januari 2024 als lid van de Werkgroep Meldingen en Hinder (WMH). Hij vraagt verder aan mevrouw Turfboer naar de rol van het ministerie bij het nieuwe CRO-overlegmodel/CRO 2.0 en in hoever het ministerie de bepalende partij is. Mevrouw Turfboer geeft aan dat het ministerie het algemene kader vaststelt en uiteraard bereid is suggesties van de CRO voor verdere invulling mee te nemen als die binnen het algemene kader passen. Zij verwijst hierbij naar de brief van de Minister aan de CRO voorzitters over besluiten versterking CRO's van november jl. (CRO 22-059,PS). Verder overleg vindt nog plaats over het aantal gemeenten en de positie van de leden omwonenden. Het overleg over de versterking van de CRO's staat los van het traject voor het Luchthavenbesluit. De heer Van der Wilt staat voorts stil bij de positie van het plaatsvervangend CRO lid omwonenden. Binnen de CRO bestaan verschillende inzichten over het ventileren van opvattingen buiten de CRO (in casu over wenselijke sluiting van MAA) die haaks staan op de taakstelling van de CRO en die het functioneren als lid of plaatsvervangend lid kunnen bemoeilijken. De voorzitter stelt vast dat een meerderheid binnen de CRO het extern ventileren van genoemde opvatting onwenselijk vindt en belemmerend acht voor het functioneren in CRO verband terwijl andere CRO leden de vrijheid van meningsuiting laten prevaleren en er geen consequenties aan (willen) verbinden.

De heer Latour meldt dat de heer Remmel als nieuwe manager operations MAA de heer Jense zal opvolgen als CRO lid en lid van de Werkgroep meldingen en hinder. De voorzitter draagt zorg voor een dankbrief aan de heer Jense en voor een kennismakingsgesprek met de heer Remmel voorafgaand aan zijn benoeming.

De heer Schröer stelt zijn beoogde opvolger de heer Dassen voor. Hijzelf is voornemens als plaatsvervangend lid als opvolger van de heer De Gijsel te gaan fungeren. De voorzitter draagt zorg voor een dankbrief aan de heer De Gijsel en voor een kennismakingsgesprek met de heer Dassen voorafgaand aan zijn benoeming.

Mevrouw De Rond markeert als aandachtspunt hoe om te gaan met openbaarheid van de vergaderingen en vraagt of het door de Alliantie ingezette juridische traject invloed heeft op de planning van de baanrenovatie. De heer Keulen ontkent dit.

Niets meer aan de orde zijnde dankt de voorzitter alle aanwezigen voor de respectvolle en constructieve gedachtewisseling en sluit de vergadering.