PROCESVERSLAG 2020-2022

PARTICIPATIETRAJECT
NIEUW LUCHTHAVENBESLUIT RTHA

Procesbegeleiding:

WesselinkVanZijst
strategisch omgevingsmanagement

VIRIDIS
business advisory

15 november 2022

1. Introductie

Dit document geeft een procesbeschrijving van het participatietraject Luchthavenbesluit (LHB) voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) op verzoek van de participanten opgesteld door de onafhankelijke procesbegeleiding van het participatietraject.

Het verslag start met een beschrijving van de achtergrond waartegen het participatietraject is vormgegeven. Vervolgens worden de verschillende fases van het proces beschreven: de verkenning, de kennismaking, het gezamenlijke feitenonderzoek, de opbouw van een voorkeursscenario en de uiteindelijke documentatie.

2. Aanleiding en vormgeving Participatietraject RTHA

Tot 1 mei 2013 functioneerde Rotterdam The Hague Airport (RTHA) op basis van een aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet. Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een zogenoemde omzettingsregeling. Vanaf dat moment is het nieuwe stelsel voor burgerluchthavens, zoals dat is opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart voor RTHA van kracht. Deze omzettingsregeling moet vervangen worden door een geheel nieuw en volledig luchthavenbesluit op basis van de Wet luchtvaart.

Een nieuw Luchthavenbesluit

In een luchthavenbesluit wordt beslist over de gebruiksruimte van de luchthaven. Daarnaast reguleert het luchthavenbesluit het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen gebeuren overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dit verband is het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat het bevoegd gezag voor het vaststellen van het Luchthavenbesluit. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met de handhaving. De bepalingen die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen, zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens.

Het luchthavenbesluit is een zogenoemde Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Het luchthavenbesluit voor RTHA is in beginsel MER-beoordelings-plichtig conform de Wet en het Besluit milieubeheer. De luchthaven kiest er vanuit zorgvuldigheid echter voor om een volledig MER op te stellen en daarvoor de geldende m.e.r.-procedure te doorlopen. Deze procedure omvat allereerst de indiening van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) door de luchthaven bij het ministerie. Het ministerie vraagt voor deze NRD advies van wettelijke adviseurs en een advies van de Commissie voor de m.e.r. en legt de NRD ter inzage, waarbij eenieder zienswijzen kan indienen. Hierna volgt een advies van het Ministerie aan de luchthaven met betrekking tot de uitvoering van het MER door de luchthaven.

Na afronding van het MER en eventueel andere onderbouwende studies doet de luchthaven een aanvraag voor een Luchthavenbesluit bij het ministerie, waarbij de voorgenomen activiteit wordt beschreven en de onderbouwende studies worden aangeboden. Vervolgens wordt een ontwerp Luchthavenbesluit opgesteld, dat samen met de onderbouwende studies in procedure wordt gebracht. Zo worden zienswijzen gevraagd aan eenieder, wordt advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en wordt het ontwerpbesluit in voorhang aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer. De zienswijzen en adviezen worden waar nodig verwerkt in het luchthavenbesluit en deze versie wordt vervolgens voor advies naar de Afdeling advisering van de Raad van State gestuurd. Naar aanleiding van het advies van de Afdeling wordt een nader rapport opgesteld en wordt het luchthavenbesluit waar nodig aangepast en definitief gemaakt. Tenslotte wordt het luchthavenbesluit vastgesteld en gepubliceerd en treedt het in werking.

Participatie voorafgaande aan wettelijke trajecten
RTHA heeft in 2019 de ambitie uitgesproken om het proces naar een nieuw luchthavenbesluit te benutten om het gesprek aan te gaan over de positie van de luchthaven in de regio. Enerzijds moet de luchthaven aansluiten bij de wensen van alle betrokkenen in de regio. Zo wenst de luchthaven regionaal verankerd te zijn en wil zij passen in haar regio, zowel wat betreft economie, ruimtelijke ordening als (leef)milieu. Anderzijds behoort RTHA tot de luchthavens van nationale betekenis met een actieve rol in de verdere ontwikkeling van de landelijke luchtvaart.

Wat betreft de invulling van het participatietraject is er voor gekozen om, waar mogelijk, in lijn met de te verwachten Omgevingswet te werken: participatie georganiseerd door de initiatiefnemer voorafgaande aan het formele, wettelijke proces. Dit betekende onder andere dat RTHA het proces niet startte met een vooropgezet plan, waarop belanghebbenden dienden te reageerden met een zienswijze. Het betrof een open uitnodiging voor participatie. Het eindproduct van het traject moest daadwerkelijk samen tot stand komen om op die manier tot een beter eindresultaat met meer regionaal draagvlak te kunnen leiden.

Om te komen tot een gedragen toekomstbeeld heeft RTHA bij aanvang van het traject de ambitie uitgesproken om een zogenaamd voorkeursscenario op te stellen in nauwe samenwerking met haar stakeholders. Daarbij streefde zij naar een consensus oplossing, ofwel een oplossing waar alle partijen achter konden staan. Het participatietraject RTHA is vanuit de doelstelling van de opdrachtgever vormgegeven langs de lijnen van het Mutual Gains Approach (MGA) gedachtegoed. MGA is van oorsprong een Amerikaanse aanpak (Harvard, MIT), die ook in Nederland goed aanslaat.

Een aantal kenmerken van deze aanpak zijn:
- Een dialoog gebaseerd op belangen in plaats standpunten
- Vanuit deze belangen streven naar winst voor alle betrokken partijen
- Actief sturen op een zorgvuldig, transparant en herleidbaar proces
- Bouwen aan vertrouwen, onder andere door samen feiten te onderzoeken

Deze aanpak vereist flinke investeringen van zowel initiatiefnemer als deelnemers;
- Heldere afspraken aan de voorkant qua proces, deelname, doelstellingen en besluitvorming
- Investeren in de onderhandelingskwaliteiten van de groep
- Hoge kwaliteit van informatie middels Joint Fact Finding
- Investering in tijd en aandacht: een duurzaam voorkeursscenario lukt alleen wanneer betrokkenen daar samen stap voor stap aan bouwen

Zie voor een schematische weergave van het participatietraject RTHA "Bijlage 1. Overzicht Participatietraject".

3. Verkenning
Eind 2019 werd door RTHA gestart met verkennende gesprekken met participanten over een mogelijk proces om tot een nieuw Luchthavenbesluit te kunnen komen. Het voorstel was om dit proces langs de lijnen van het Mutual Gains Approach gedachtegoed vorm te geven en een externe partij in te huren, die dit kon begeleiden. In een vroeg stadium werd dit voornemen getoetst bij leden van het Commissie Regionaal Overleg (CRO). Hier werd door partijen positief op gereageerd.

RTHA heeft, na de verkenning, de wens uitgesproken om het participatietraject op onafhankelijke wijze te laten begeleiden. Hiervoor zocht de luchthaven partijen met kennis van

de sector en ervaring op gebieden als project-, omgevings- en communicatiemanagement. De keuze viel op een samengesteld projectteam, bestaande uit Viridis Business Advisory en WesselinkVanZijst. De gecontracteerde opdracht van het team zag enkel toe op de zorgvuldige begeleiding van het proces en bevatte geen vereiste uitkomst.

Het participatietraject en de begeleiding daarvan zijn een initiatief exclusief van Rotterdam The Hague Airport. De gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam, de Provincie Zuid-Holland en het Ministerie van I&W onderschreven wel het belang van participatie inclusief onafhankelijke begeleiding en droegen eind 2020 bij aan de bekostiging van het projectteam.

Qua aanpak werd gekozen voor een nieuwe manier van dialoog voeren. Waar eerder een toekomstscenario rechtstreeks vanuit de initiatiefnemer kwam of via het advies van een aangestelde verkenner tot stand kwam, waren nu belanghebbenden aan tafel zelf verantwoordelijk voor het eindresultaat. De procesbegeleiding in dit proces zag louter en alleen toe op het begeleiden van dit proces. Er is hen gedurende het traject dan ook niet om inhoudelijk advies of input gevraagd.

De procesbegeleiding heeft bij aanvang van haar opdracht tijd genomen voor literatuurstudie en een eerste belangenanalyse. Op basis hiervan ontstond een voorlopige lijst met mogelijke participanten.

4. Fase 1 - Kennismaking

Op 8 oktober 2020 werd de start van het participatietraject publiek aangekondigd in de CRO. Hier werden procesontwerp en procesbegeleiding voorgesteld.

Interviewronde

Kort daarop is de procesbegeleiding begonnen met het voeren van verkennende interviews. Tijdens deze interviews werden verschillende zaken besproken zoals:

a. <u>Toelichten van de uitnodiging van de luchthaven.</u>
   Gedacht kan worden aan de context van het initiatief inclusief rollen en verantwoordelijkheden. Het hierbij door RTHA geambieerde participatieniveau was hoog, participanten werden uitgenodigd op gelijkwaardige manier mee te praten en zelfs mee te beslissen. Er werd uitgegaan van een consensus model. Daarin werd geen onderscheid gemaakt in de zwaarte van stemmen aan tafel. Ambitie was om niet te besluiten op basis van de meeste stemmen, maar op basis van unanimiteit.

b. <u>Belangen per participant.</u>
   Hoe kijken partijen aan tegen RTHA en een eventueel luchthavenbesluit? Welke belangen spelen mee in het bepalen van het standpunt van elke participant?

c. <u>Knelpunten en kansen.</u>
   Wat zouden participanten graag veranderd willen zien ten aanzien van de huidige vergunning van RTHA? Waarom?

d. <u>Procesontwerp en spelregels</u>
   Hoe kijken participanten aan tegen het schetsontwerp? Wat vinden ze belangrijk in de vormgeving van het proces? Welke spelregels, ofwel omgangsregels, vinden ze van belang? Het ambitieniveau om te komen tot een door alle participanten gedragen voorkeursscenario werd door meerdere participanten bestempeld als hoog. Desalniettemin committeerden alle participanten zich aan deze zoektocht.

e. Representatie en mandatering
   Wie vertegenwoordigt een participant en met welk mandaat? Specifiek met de gemeenten zijn ook afspraken gemaakt over de representatie van inwoners/omwonenden.
   Daarnaast werd afgesproken dat iedere participant aan tafel zelf de afstemming met de eigen achterban zou organiseren. Ongeacht of dit een politieke achterban was, een commerciële organisatie of andere samenstelling. De procesbegeleiding is gedurende het hele traject beschikbaar geweest ter ondersteuning bij vragen en informatievoorziening richting de achterbannen.

f. Andere belanghebbenden
   Om te voorkomen dat belanghebbenden over het hoofd zouden worden gezien, is in elk interview nagevraagd of er nog belanghebbenden misten in het proces. Op deze manier zijn onder andere gemeenten die geen zitting hebben in de CRO, maar wel belanghebbend zijn, opgenomen in het proces.

Naast interviews met directe participanten werden in deze periode de eerste achterbannen geïnformeerd over het proces. Tijdens het verdere verloop van het traject volgden veelvuldig presentaties bij participanten. *Zie voor een uitgebreid overzicht van bijeenkomsten "Bijlage 2. Externe bijdrages procesbegeleiding".*

Website voor publieke informatie
Gelijktijdig met de interviews werd de website www.luchthavenbesluit.nl gelanceerd om ook het bredere publiek tijdens het proces te kunnen blijven informeren. Hier werd ook een contactformulier en mailbox aan toegevoegd voor het beantwoorden van eventuele vragen van individuen die niet deelnamen aan het participatietraject.

Start van het traject
Op 8 december 2020 werd een gezamenlijke digitale start gemaakt met het participatietraject. Ongeveer 65 personen, van in totaal meer dan 30 organisaties, namen deel. Naast belanghebbende partijen waren er ook verschillende kennis houdende organisaties. Tijdens deze bijeenkomst werd het voorgenomen proces besproken, inclusief de planning en de gezamenlijk opgestelde spelregels.

De belangen, knelpunten en kansen werden per participant samengevat op schrift en samengevoegd tot 1 document. Zo konden alle deelnemers aan het proces kennis nemen van elkaars belangen, knelpunten en kansen. *Zie hiervoor ook "Bijlage 3. Eindstand Passagierslijst Participatietraject".*

De planning en de passagierslijst zijn kort na de startbijeenkomst ook in compacte vorm op de website geplaatst.

5. Fase 2 – Investering in kennis en kunde

Tijdens de eerste fase gaven verschillende participanten aan met veel onduidelijkheden en vragen te zitten in relatie tot het traject, de luchtvaartsector, de operatie van RTHA, etc. Daarom werd een fase van gezamenlijk feitenonderzoek georganiseerd. Doel was om participanten op meer gelijkwaardig kennisniveau deel te kunnen laten nemen aan de dialoog. Om dit doel te bereiken, werden participanten in staat gesteld alle voor hen belangrijke vragen te stellen. Hierbij golden geen restricties. Dit leidde tot een vragenlijst van meer dan 200 vragen.

Gezamenlijk feitenonderzoek
Het volgende halfjaar werden vragen beantwoord door verschillende kennishouders. Om toe te zien op de kwaliteit van de antwoorden en om het proces van beantwoording zo transparant mogelijk te maken, werd gewerkt volgens de principes van Joint Fact Finding (JFF): het gehele onderzoek werd samen begeleid. Hiertoe werd een begeleidingsgroep ingesteld. Alle participanten konden zich hiervoor aanmelden. De begeleidingsgroep werd verantwoordelijk voor het begeleiden van het beantwoorden van de gestelde vragen. Zij werden expliciet gevraagd toe te zien op het proces van beantwoording, maar waren niet verantwoordelijk voor de antwoorden zelf. Deze werden door verschillende, door de begeleidingsgroep aangewezen kennishouders, gegeven.

Initieel werden in de planning van het traject drie maanden uitgetrokken voor deze fase. In de loop van de tijd werd duidelijk dat er significant meer kwaliteit kon worden toegevoegd aan de antwoorden, wanneer er meer tijd voor uitgetrokken zou worden. Daarom is besloten deze fase tot de zomer van 2021 te laten lopen. Dit betekende wel een herijking van de planning van het traject. Waar initieel werd gedacht aan het afsluiten van het traject eind 2021, werd deze deadline verlengd met eenzelfde periode tot het voorjaar van 2022. Hier is middels een nieuwsbericht op de website ook aandacht aan besteed voor het bredere publiek.

Uiteindelijk werd het JFF onderzoek gezamenlijk afgerond in juni 2021 met één rapport. Het JFF-rapport werd kort na de afronding ook gepubliceerd op de website. Hoewel van participanten expliciet geen instemming werd gevraagd op de inhoud, hechtte de vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) eraan om duidelijk kenbaar te maken dat zij op juridische en inhoudelijke gronden afstand nam van het JFF-rapport.

Procesontwerp, MGA training en achterban bijeenkomsten
Gelijktijdig met het JFF onderzoek is met de participanten de rest van het proces ontworpen. Vanwege het grote aantal participanten, in combinatie met de complexiteit van de materie en het gewenste detailniveau voor de dialoog, is gekozen voor een dialoogstructuur met een centrale werkgroep en een klankbordgroep. Uitgangspunt was dat in de centrale werkgroep alle geïdentificeerde belangen goed waren vertegenwoordigd en dat een gebalanceerde dialoog kon worden gevoerd. De centrale werkgroep werd primair verantwoordelijk gemaakt voor het gezamenlijk opstellen van het voorkeursscenario. De leden van de klankbordgroep werden op gezette momenten bijgepraat over het proces, de vorderingen en gemaakte keuzes. Zij konden invloed uitoefenen op het resultaat tijdens klankbordgroep bijeenkomsten en via leden van de centrale werkgroep. *Zie tevens "Bijlage 4. Dialoogstructuur Participatietraject".*

De eerder opgestelde spelregels werden herijkt en aangevuld. Daar is opnieuw een akkoord op gevraagd aan de participanten. Enerzijds vanwege het vertrouwelijke karakter van de gesprekken uit fase 3, anderzijds omdat meerdere participanten daarom vroegen op basis van eerdere ervaringen. De BTV gaf als enige participant aan niet aan deze spelregels te kunnen voldoen. Ondanks meerdere pogingen om te zoeken naar een passende oplossing, heeft dit ertoe geleid dat zij niet deel hebben kunnen nemen aan de rest van het proces.

Er werden door de procesbegeleiding, op basis van de interviews uit fase 1, criteria voor oplossingen geïntroduceerd. Deze criteria vormden de toetssteen voor de nog in te brengen opties in de brainstorm fase. Op basis van deze criteria zouden opties al dan niet afvallen en/of worden gerangschikt ten opzichte van elkaar.

Alle participanten hadden tussen mei 2021 en augustus 2021 de tijd om correcties of aanvullingen te geven op zowel spelregels als oplossingscriteria. Slechts een enkele participant maakte van deze gelegenheid gebruik.

Tenslotte kregen alle participanten in deze periode de mogelijkheid deel te nemen aan een cursusdag “Mutual Gains Approach voor het LHB traject RTHA”. Het overgrote deel van de participanten heeft hieraan meegedaan. Daarnaast is er een kortere MGA workshop georganiseerd voor bestuurders. Tijdens deze training en workshop is uitgebreid stilgestaan bij de MGA theorie, alsook bij wat dit betekent voor het proces waar participanten aan deel zouden nemen. Belangrijkste element is dat partijen zich committeerden aan een traject waarin meerwaarde gezocht zou worden voor alle geïdentificeerde belangen.

6. Fase 3 – gezamenlijk werken aan een voorkeursscenario

Kort na de zomer van 2021 werd begonnen met de derde fase van het participatietraject: het samen bouwen van een voorkeursscenario. Als aftrap werd een aantal webinars georganiseerd door kennishouders. Door middel van presentaties en ruimte voor vragen, hebben verschillende kennishouders de participanten meegenomen in voor dit traject interessante thema’s, zoals de Luchtvaartnota, Programma Luchtruimherziening en het berekenen van vliegtuiggeluid. Zo heeft de BTV een presentatie gegeven over de ervaren hinder door omwonenden, heeft de DCMR verteld hoe zij omgaat met meldingen van hinder en de GGD besprak hinderbeleving en gezondheid.

Samen veilig brainstormen

In een drietal brainstormsessies konden participanten vervolgens opties inbrengen voor het nog te bouwen voorkeursscenario. De input werd geclusterd rondom zes hoofdthema’s:

1. Welke opties zijn er om hinder voor de omgeving te beperken?
2. Welke opties zijn er om de impact op de omgeving beter te normeren, monitoren en handhaven?
3. Welke opties zijn er om de hinder op ruimtelijke plannen te beperken?
4. Welke opties zijn er om de toegevoegde waarde voor gebruikers te vergroten?
5. Welke opties zijn er om de toegevoegde waarde voor de regio te vergroten?
6. Welke opties zijn er om de capaciteit te normeren en de gebruiksruimte te splitsen?

In totaal leidde dit tot bijna 400 opties. Deze opties werden door de procesbegeleiding geclusterd en samen met kennishouders aangescherpt, zodat er een totaallijst van mogelijke onderdelen overbleef. Deze onderdelen vormden de basis voor het vervolggesprek. Interessant te melden is dat de derde brainstormsessie pas de eerste keer was dat participanten elkaar ‘live’ konden ontmoeten. Tot dat moment vonden bijeenkomsten volledig digitaal plaats vanwege maatregelen ter voorkoming van de verspreiding van COVID-19.

Participanten vonden het in dit stadium nog moeilijk om zich plenair uit te spreken over de verschillende opties. Dit werd nog eens bemoeilijkt door de constatering dat alle individuele onderdelen van een scenario met elkaar samen leken te hangen. Een keuze maken op één onderdeel, leidde automatisch tot verandering op een ander onderdeel. Mede hierdoor kreeg de procesbegeleiding van de participanten het mandaat om een verkenning uit te voeren op bestuurlijk niveau.

Voorkeursscenario 0.0

Als praatstuk om de dialoog verder te kunnen helpen werd door de procesbegeleiding op basis van de uitgevoerde verkenning een voorstel gemaakt voor een conceptueel voorkeursscenario. Dit leidde tot het voorkeursscenario 0.0, dat werd gepresenteerd in november 2021. Deze versie was een selectie van opties die door participanten zelf waren ingebracht. Er werden tijdens de verkenning geen nieuwe opties toegevoegd. In deze fase werd duidelijk dat het niet

mogelijk zou zijn om consensus te krijgen op individuele onderdelen. Door verlies en winst per onderdeel te verdelen, werd er geprobeerd consensus te krijgen op het totale pakket.

Tijdens de eerste plenaire bespreking van het voorkeursscenario 0.0 gaven de participanten aan dat het gepresenteerde stuk voldeed als praatstuk, maar verder moest worden uitgewerkt om terug te kunnen leggen bij de eigen achterbannen.

Herijking van de planning
Parallel aan de brainstormfase werd gewerkt aan een nieuwe planning voor het traject. Verschillende participanten hadden aangegeven het tempo in de tot dan geldende planning, niet te kunnen volgen. Voornaamste reden was de geplande tijd om het tussentijdse product te kunnen bespreken met de eigen achterban. Op basis van deze geluiden gaf initiatiefnemer RTHA de procesbegeleiding opdracht om de planning te herzien. Samen met de participanten werd een nieuwe planning opgesteld, waarmee de doorlooptijd van het traject werd verlengd tot eind 2022.

In september 2021 werd door het ministerie van IenW een technische sessie georganiseerd voor participanten inzake de rekenmethode om de geluidsbelasting rondom civiele luchthavens te bepalen. In de afgelopen decennia werd de geluidbelasting veroorzaakt door vliegverkeer berekend met het Nederlandse Rekenmodel (NRM). Naar aanleiding van een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage wordt dit model nu vervangen door een rekenmethode gebaseerd op de nieuwste aanbevelingen van de European Civil Aviation Conference (ECAC), ook wel bekend als ECAC Doc29. Dit is een voor Europa geharmoniseerde methode. Hoewel de rekenmethode (of rekenkern) zelf vastligt, omvat een complete implementatie meer, zoals werkafspraken, vaste invoergegevens en nabewerkingsstappen van de resultaten. Omdat de implementatie ook effect kan hebben voor RTHA en haar omgeving werden participanten al vroegtijdig meegenomen in deze ontwikkeling.

Voorlopig Pakket Participatietraject
In de maanden februari en maart van 2022 werd het voorkeursscenario 0.0 door de participanten omgezet in een eerste voorkeursscenario. In twee rondes van 3 bijeenkomsten van de centrale werkgroep werd er gezocht naar een totaalpakket aan maatregelen dat voor alle belanghebbenden beter was dan de omzettingsregeling.

Uiteindelijk werd er een pakket gemaakt dat door alle participanten werd gesteund als het best haalbare resultaat met een zo groot mogelijk draagvlak. Dit pakket werd door de participanten zelf uitgeschreven en omgedoopt tot Voorlopig Pakket Participatietraject. Verder concludeerden zij gezamenlijk:

- Het VPP bevat meerwaarde ten opzichte van de huidige situatie. Alle geïdentificeerde belangen hebben een plek gekregen in dit voorlopige document
- Het VPP bevat geen absolute breekpunten voor participanten
- Het VPP geeft een goede basis voor de uitwerking tot voorkeursscenario dat wordt betrokken bij de formele aanvraag Luchthavenbesluit door RTHA
- Het VPP is het resultaat van een intensieve dialoog en uiteindelijk het best haalbare resultaat voor de betrokken partijen, rekening houdend met alle belangen aan tafel

Dit betekende niet dat iedereen het hartgrondig eens was met alle beschreven keuzes, of zelfs niet liever een andere uitkomst had gezien. Het betekende wel dat partijen met elkaar erkenden dat gezien alle belangen aan tafel, het VPP het maximaal haalbare pakket was. Het kwam immers voort uit een samenwerking, waarin meerdere partijen met elkaar tot een voor iedereen aanvaardbaar akkoord hebben proberen te komen.

Doel van het document was om participanten in staat te stellen in gesprek te gaan met hun eigen achterban om te controleren of het door hen gedefinieerde belang inderdaad op een goede manier terugkwam. Hoewel het document nog niet in detail was afgerond, het was duidelijk nog een tussenproduct, vonden participanten het voldoende om het op dat moment al terug te leggen in de eigen achterban.

Het VPP werd op 12 april 2022 gepubliceerd voor het brede publiek, waarmee de achterban-besprekingen werden ingeluid. Speciale aandacht in deze fase ging uit naar de bewonersvertegenwoordigers van Rotterdam. Zij gaven tijdens de tweede bijeenkomst in februari 2022 aan, op verzoek van hun achterban -de bewoners van Rotterdam - niet meer deel te willen nemen aan het proces. Hun beweegreden hebben zij middels een brief richting de Rotterdamse gemeenteraad uiteengezet en is onderdeel van openbare vergaderstukken.

Achterban consultaties, doorrekeningen en schrijfgroepjes
In de maanden april en mei van 2022 voerden de verschillende participanten het gesprek over het VPP met de eigen achterban. Voor de ene partij betekende dit een bespreking met de directie, voor de andere een bijeenkomst met leden van de federatie, een bewonersavond of politieke dialoog.

Debatten in Raden en Staten waren openbaar voor het brede publiek en er was ruimte voor inspraak. Tegelijkertijd ontstond er in deze periode ook veel meer media aandacht voor het traject. Waar er aan tafel - onder de participanten - veel begrip was voor elkaar en voor de totstandkoming van het VPP, bleek dit soms moeilijk over te brengen aan de achterbannen in de publieke arena.

De procesbegeleiding speelde geen proactieve rol in de achterban raadpleging. Zij kon worden gevraagd om toelichting te geven op het proces, maar niet om technische inhoud of de beweegredenen van participanten toe te lichten. Verschillende participanten nodigden om deze reden zowel de procesbegeleiding als ook de initiatiefnemer RTHA en een enkele kennishoudende partij uit, zoals de DCMR.

Parallel aan de achterban consultaties werd het VPP door het bureau Adecs Airinfra doorgerekend, om te dienen als input voor de participanten aan tafel tijdens de tweede dialoogronde. Ook werden verschillende onderdelen uit het VPP nader uitgewerkt door kleinere groepen met participanten, op basis van vrijwillige aanmelding.

Dialoogronde 2, inclusief uitwerking
In juni 2022 kwamen de participanten uit de centrale werkgroep weer bijeen om het commentaar uit de eigen achterban zo goed mogelijk te verwerken in een definitief voorkeursscenario. Al snel bleek dit een onmogelijke opgave. Waar vertegenwoordigers van participanten nog constateerden dat het VPP meerwaarde opleverde vanuit de belangen van iedere partij, waren verschillende achterbannen vooral kritisch. Dit leidde eerder tot een verharding van standpunten dan dat het voor toenadering had gezorgd. De opdrachten die de verschillende participanten hadden meegekregen, bleken op een aantal cruciale punten onverenigbaar met elkaar. Enkele participanten gaven vervolgens aan op basis van de achterbanconsultatie überhaupt niet meer aan een akkoord op basis van consensus te kunnen werken.

Tijdens de tweede bijeenkomst in juni werd daarom door participanten gezamenlijk besloten om niet meer te werken aan een voorkeursscenario op basis van een unaniem akkoord. Consensus was immers niet haalbaar. Meerdere alternatieven zijn de revue gepasseerd: een akkoord met minder partijen, een akkoord met notie van afwijkende meningen, besluiten

nemen op basis van de meeste stemmen. Deze alternatieven werden van de hand gewezen door de participanten. Tegelijkertijd wilde men ook niet zomaar stoppen met het proces. Er was veel waarde behaald en verschillende punten uit de achterbanconsultaties konden wel worden verwerkt. De participanten besloten daarom gezamenlijk om het proces alsnog af te maken en vooral goed te documenteren wat er was behaald, maar ook waar de meningen uiteen lagen. Met de beslissing om niet meer toe te werken naar een akkoord op consensus werd ook geconstateerd dat er geen afdwingbaar resultaat zou komen. Het eindproduct zou geen afspraken en bijbehorende borging bevatten. Deelnemers beaamden dat het aan initiatiefnemer RTHA zou zijn om de nog resterende besluiten te nemen, in acht nemende de verschillende belangen.

7. Fase 4 – documentatie en afronding

Na de dialoogronde werd op vrijwillige basis een schrijfgroep geformeerd vanuit de participanten. Zij zorgden tijdens het zomerreces voor de tekstuele uitwerking van hetgeen besproken is in dialoogronde 2. Participanten die niet in het schrijfgroepje zitting wilden nemen, konden wel commentaar aanleveren, om ook op die manier invloed uit te oefenen op de tekst. Het zomerreces werd daarnaast benut door Adecs Airinfra om een verdergaande cijfermatige analyse te maken van het definitieve pakket, zodat participanten dit konden gebruiken bij de afronding van het product.

In september 2022 is de centrale werkgroep nog tweemaal bijeengekomen om de definitieve tekst voor het Eindproduct Participatietraject (EPP) op te stellen en te bespreken. Tijdens de eerste bijeenkomst na het zomerreces werd het tekstvoorstel en de cijfermatige analyse besproken. Daarnaast werd besproken hoe het proces afgerond zou worden en welke producten daarbij hoorden. Zo werd de behoefte uitgesproken een procesverslag toe te voegen.

Tevens werd de mogelijkheid besproken om individueel te kunnen reflecteren op het eindproduct. Het definitieve stuk was immers een eindproduct van het participatietraject, maar expliciet geen akkoord. Enkele participanten gaven aan graag op individuele basis te reageren op het stuk, zodat het voor zowel hun eigen achterban als voor de initiatiefnemer en het bevoegd gezag duidelijk zou zijn hoe zij aankeken tegen het eindproduct. Andere participanten zagen hier van af of kozen een andere vorm van reflectie en evaluatie.

Omdat er bij verschillende participanten de nadrukkelijk wens bestond om reflectie en woordvoering in relatieve rust voor te bereiden, werd gezamenlijk afgesproken om tot die tijd inhoudelijk niets naar buiten te brengen. Concreet betekende dit geen berichtgeving over de totstandkoming van het eindproduct of de afzonderlijke interpretaties van opgeleverde producten.

Verschillende documenten werden in de maand oktober verder uitgewerkt en besproken in zowel de centrale werkgroep als de klankbordgroep. Uiteindelijk werd het participatietraject op 15 november 2022 afgerond met de publicatie van dit pakket aan documenten. Het pakket bestond uit vier producten, die integraal onderdeel uitmaken van de afronding van het traject:
1. het Eindproduct Participatietraject (EPP),
2. de cijfermatige analyse van Adecs AirInfra,
3. een procesverslag van het projectteam,
4. de beschikbare individuele reflecties van enkele participanten.

Niet alle participanten konden hun reflectieverslagen gereed hebben op deze datum. Er werd afgesproken deze verslagen later toe te voegen aan het pakket. *Zie ook "Bijlage 5. Overzicht rollen en inbreng participanten per fase"*.

8. Slotwoord

Het participatietraject RTHA is een langlopend proces gebleken en kent een aanpak waarbij contact met betrokkenen zich niet beperkt heeft tot alleen formele documenten. Een nieuw Luchthavenbesluit voor RTHA is van betekenis voor vele partijen, niet alleen in de directe omgeving van de luchthaven, maar ook ver daar buiten. Daarom is besloten het bredere pallet aan belanghebbenden vanaf de start gericht en actief bij het traject te betrekken door relevante stakeholders aan tafel te zetten, ruimte te bieden voor het betrekken van eenieders achterban en middels de website www.luchthavenbesluit.nl open en helder te communiceren gedurende het hele proces.

Op- en aanmerkingen, binnengekomen via tal van kanalen, hebben gedurende het participatietraject geleid tot vele schriftelijke en telefonische contactmomenten met uiteenlopende partijen. Het is immers belangrijk om de inzichten die uit dergelijk contact tot stand komen, mee te nemen in mogelijke verbeteringen. Voorgaande heeft echter niet altijd mogen resulteren in een passende regeling naar eenieders tevredenheid.

De in de introductie van dit verslag beschreven participatieve aanpak was voor vele partijen relatief nieuw. De ervaring leert dat anders werken vaak onwennig is, meestal uitdagend en soms ronduit lastig. Met de open uitnodiging van initiatiefnemer RTHA zonder vooraf uitgeschreven vergunningsaanvraag lagen alle opties op tafel. De gezamenlijke zoektocht van participanten heeft niet tot een consensus resultaat geleid, maar door de collectieve aanpak en aanwezigheid van vele nieuwe elementen wel tot een pakket met meerwaarde.

Een van de bijzonderheden aan dit traject is het feit dat het voor een groot deel plaatsvond tijdens de verschillende lockdowns vanwege COVID-19. Zo is de periode september 2020 t/m september 2021 volledig digitaal vormgegeven. Ook tijdens latere bijeenkomsten werd om deze reden veelvuldig uitgeweken naar digitale of hybride meetings.

Tot slot dient benadrukt te worden dat het Participatietraject RTHA de eerste stap was in de aanvraagprocedure van RTHA om te komen tot een nieuw Luchthavenbesluit. De doorlopen participatie vervangt hierin op geen enkele wijze de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen in het wettelijke traject. Een eerste gelegenheid doet zich voor bij de terinzagelegging van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze wordt verwacht in januari 2023.

BIJLAGES

1. ***Overzicht Participatietraject***
2. ***Externe bijdrages procesbegeleiding***
3. ***Eindstand Passagierslijst Participatietraject***
4. ***Dialoogstructuur Participatietraject***
5. ***Overzicht rollen en inbreng participanten per fase***

1. Overzicht Participatietraject

Fase	Wanneer?	Wat?	Wie?
Inventarisatie en kennismaking	8 oktober 2020	Aankondiging Participatietraject	Projectteam
	oktober-december 2020	Interviews, analyses en projectplanning	Projectteam
	8 december 2020	Startbijeenkomst Participatietraject	Alle participerende organisaties
Gezamenlijk feitenonderzoek	26 januari 2021	Startbijeenkomst JFF	Alle participerende organisaties
	16 februari 2021	Joint Fact Finding werkoverleg I	Begeleidingsgroep
	1 maart 2021	Joint Fact Finding werkoverleg II	Begeleidingsgroep
	9 maart 2021	Joint Fact Finding werkoverleg III	Begeleidingsgroep
	9 maart 2021	Tussentijdse JFF update (inloopsessie)	Alle participerende organisaties
	23 maart 2021	Joint Fact Finding werkoverleg IV	Begeleidingsgroep
	1 april 2021	Joint Fact Finding werkoverleg V	Begeleidingsgroep
	12 april 2021	Joint Fact Finding werkoverleg VI	Begeleidingsgroep
	12 april 2021	Tussentijdse JFF update	Alle participerende organisaties
	15 april 2021	Joint Fact Finding werkoverleg VII	Begeleidingsgroep
Training	19 april 2021	Training Mutual Gains Approach	Eerstelijns contacten van participerende organisaties
	20 april 2021	Informatiesessie "Inkijk in Mutual Gains"	Bestuurders van participerende organisaties
Gezamenlijk feitenonderzoek	22 april 2021	Joint Fact Finding werkoverleg VIII	Begeleidingsgroep
	29 april 2021	Joint Fact Finding werkoverleg IX	Begeleidingsgroep
	29 april 2021	Tussentijdse JFF update (inloopsessie)	Alle participerende organisaties
	11 mei 2021	Joint Fact Finding werkoverleg X	Begeleidingsgroep
	17 mei 2021	Joint Fact Finding werkoverleg XI	Begeleidingsgroep
	25 mei 2021	Joint Fact Finding werkoverleg XII	Begeleidingsgroep
	31 mei 2021	Joint Fact Finding werkoverleg XIII	Begeleidingsgroep
	1 juni 2021	Afronding JFF fase	Alle participerende organisaties
	22 juni 2021	Joint Fact Finding werkoverleg XIV	Begeleidingsgroep
	5 juli 2021	Joint Fact Finding werkoverleg XV	Begeleidingsgroep
Waardecreatie en -verdeling	Juli-Augustus 2021	Verdieping + Afstemming intern en met andere participanten	Onderling proces participanten
	Juli-Augustus 2021	Vaststelling Spelregels + toevoegingen Criteria/Passagierslijst	Alle participerende organisaties
	eind aug - 1e week september	Webinar(s)	Alle participerende organisaties
	6 september 2021	Brainstorm I	Centrale Werkgroep
	13 september 2021	Brainstorm II	Centrale Werkgroep
	27 september 2021	Brainstorm III	Centrale Werkgroep
	4 oktober 2021	Afsluiting Brainstorm en vooruitblik	Centrale Werkgroep
	4 oktober 2021	Tussentijdse update Waardecreatie	Klankbordgroep
	15 oktober 2021	Technische sessie Actualisatie Rekenmethodiek	IenW
	Oktober-November 2021	Opstellen Concept voorkeursscenario (versie 0.0)	Projectteam
	29 november 2021	Informele bijeenkomst	Centrale Werkgroep
	16 december 2021	Tussentijdse update	Klankbordgroep

Fase	Wanneer?	Wat?	Wie?
Waardecreatie en -verdeling	januari 2022	Informeren achterbannen en interne bespreking	Intern proces participanten
	7 februari 2022	Bespreking voorkeursscenario I	Centrale Werkgroep
	10 februari 2022	Bespreking voorkeursscenario II	Centrale Werkgroep
	14 februari 2022	Bespreking voorkeursscenario III	Centrale Werkgroep
	24 februari 2022	Tussentijdse update	Klankbordgroep
	7 maart 2022	Bespreking voorkeursscenario IV	Centrale Werkgroep
	14 maart 2022	Bespreking voorkeursscenario V	Centrale Werkgroep
	21 maart 2022	Bespreking voorkeursscenario VI	Centrale Werkgroep
	Week van 28mrt	Opstellen/uitschrijven Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP)	Projectteam
	28 maart 2022	Toelichting Voorlopig Pakket Participatietraject (VPP)	Klankbordgroep
	April-Mei 2022	Afstemming Klankbordgroep met Centrale Werkgroep inzake VPP	Onderling proces participanten
	April-Mei 2022	Informeren achterbannen en interne bespreking inzake VPP	Intern proces participanten
	9 juni 2022	Bespreking voorkeursscenario VII	Centrale Werkgroep
	14 juni 2022	Bespreking voorkeursscenario VIII	Centrale Werkgroep
	21 juni 2022	Bespreking voorkeursscenario IX	Centrale Werkgroep
	29 juni 2022	Tussentijdse update	Klankbordgroep
	Juli-Augustus 2022	Opstellen/uitschrijven besprekingen Juni 2022	Centrale Werkgroep
	Juli-Augustus 2022	Analyse en doorrekening besprekingen Juni 2022	Extern bureau
Finaliseren en documenteren	1 september 2022	Opstellen Eindproduct Participatietraject (EPP) I	Centrale Werkgroep
	26 september 2022	Opstellen Eindproduct Participatietraject (EPP) II	Centrale Werkgroep
	oktober	Analyse en doorrekening Eindproduct Participatietraject (EPP)	Extern bureau
	7 oktober 2022	Opstellen Eindproduct Participatietraject (EPP) III	Centrale Werkgroep
	7 oktober 2022	Tussentijdse update over EPP, communicatie en proces	Klankbordgroep
	Oktober-November 2022	Buffer ten behoeve van reflectie, woordvoering en presentatie	Alle participerende organisaties
	2 november 2022	Afronding Eindproducten	Centrale Werkgroep
	7 november 2022	Vaststelling Eindproducten, communicatie en procesafronding	Klankbordgroep
	15 november 2022	Formele afronding Participatietraject inclusief publicatie en communicatie	Alle participerende organisaties

2. Externe bijdrages procesbegeleiding

Wanneer?	Wat?	Waar?
donderdag 8 oktober 2020	Aankondiging Participatietraject	CRO RTHA
woensdag 11 november 2020	Informatieavond Bewonersverenigingen	Rotterdam
maandag 23 november 2020	Klankbordgroep Gemeenteraad	Schiedam
woensdag 20 januari 2021	Beeldvormende avond Gemeenteraad	Lansingerland
maandag 15 februari 2021	Klankbordgroep Gemeenteraad	Schiedam
donderdag 18 februari 2021	Bestuurlijke Informatieavond	BTV
donderdag 25 maart 2021	Presentatie Gemeenteraad	Delft
donderdag 15 april 2021	Ontbijtsessie Natuur & Milieu organisaties	Partners Natuur & Milieu Federatie ZH
vrijdag 21 mei 2021	Informatieve presentatie	MMT Erasmus MC
maandag 24 mei 2021	Informatieavond achterban Kleine Luchtvaart	Spelers Kleine Luchtvaart
maandag 31 mei 2021	Informele informatieavond Gebiedscommissie	Gebiedscommissie Overschie
dinsdag 22 juni 2021	Informele informatieavond Gebiedscommissie	Gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek
dinsdag 31 augustus 2021	Informele informatieavond	Gebiedscommissie Prins Alexander
dinsdag 7 september 2021	Presentatie Bewonersavond	Lansingerland
woensdag 8 september 2021	Presentatie Bewonersavond I	Rotterdam
woensdag 15 september 2021	Presentatie Bewonersavond II	Rotterdam
maandag 20 september 2021	Presentatie Bewonersavond	Schiedam
woensdag 22 september 2021	Presentatie Bewonersavond III	Rotterdam
woensdag 6 oktober 2021	Technische Sessie Statencommissie	Provincie Zuid-Holland
donderdag 7 oktober 2021	Tussentijdse update	CRO RTHA
woensdag 13 oktober 2021	Beeldvormende avond Gemeenteraad	Lansingerland
dinsdag 2 november 2021	Presentatie Gemeenteraad	Zuidplas
dinsdag 16 november 2021	Informatiesessie Natuur & Milieu organisaties	Partners Natuur & Milieu Federatie ZH
zaterdag 27 november 2021	Presentatie Ledenvergadering	Stichting ABReL
woensdag 23 februari 2022	Technische briefing Gemeenteraad	Den Haag
donderdag 14 april 2022	Beeldvormende avond Gemeenteraad	Lansingerland
woensdag 20 april 2022	Technische briefing Gemeenteraad	Rotterdam
donderdag 21 april 2022	Presentatie Gemeenteraad	Vlaardingen
woensdag 11 mei 2022	Presentatie Provinciale Staten	Provincie Zuid-Holland
dinsdag 17 mei 2022	Beeldvormende avond Gemeenteraad	Zuidplas
woensdag 18 mei 2022	Beeldvormende avond Gemeenteraad	Lansingerland
donderdag 19 mei 2022	Beeldvormende avond Gemeenteraad	Schiedam
maandag 23 mei 2022	Wijkraad Noord/Oost	Rotterdam
dinsdag 24 mei 2022	Wijkraad Noord/West	Rotterdam
dinsdag 7 juni 2022	Technische briefing Gemeenteraad	Midden Delfland
donderdag 16 juni 2022	Tussentijdse update	CRO RTHA
vrijdag 16 september 2022	Informatiesessie Natuur & Milieu organisaties	Partners Natuur & Milieu Federatie ZH
Vrijdag 21 oktober 2022	Tussentijdse update	CRO+

3. Eindstand Passagierslijst Participatietraject

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit



Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Introductie

- De passagierslijst is gemaakt ter ondersteuning van het Participatietraject Luchthavenbesluit voor RTHA. Alle betrokken belanghebbende partijen werd gevraagd input te leveren op deze lijst middels een eigen pagina. De partijen die benoemd zijn in deze lijst hebben aangegeven akkoord te zijn met het delen van deze informatie.
- De lijst werd in eerste instantie gemaakt om inzicht te krijgen in de belangen van de verschillende deelnemende partijen, aangevuld met de belangrijkste knelpunten en kansen als input voor dit proces. Daarmee kon het helpen om begrip te vergroten voor elkaars perspectief en gedrag van partijen beter te kunnen plaatsen.
- Deze lijst hielp individuele belanghebbenden om voor zichzelf scherp te krijgen welke belangen, op te lossen knelpunten en mogelijk te verzilveren kansen ze in wilden brengen gedurende het proces. Deze drie componenten vormen tevens de ingrediënten voor de gesprekken met elkaar over de toekomst van RTHA.
- Het opzetten van een eigen slide en het accorderen van de gezamenlijke spelregels waren voorwaardelijk om als belanghebbende deel te kunnen nemen aan het proces.

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Overzicht belanghebbende organisaties dd. september 2022

- Albeda College
- ANVR
- Bewonersvertegenwoordigers Lansingerland en Schiedam
- Corendon Dutch Airlines
- Erasmus MC MMT
- Gemeente Delft
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Lansingerland
- Gemeente Midden-Delfland
- Gemeente Pijnacker-Nootdorp
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Schiedam
- Gemeente Vlaardingen
- Gemeente Waddinxveen (geen slide, aan tafel via gemeente Zuidplas)
- Gemeente Gouda (geen slide, aan tafel via gemeente Zuidplas)
- Gemeente Zuidplas
- Hoog 16Hoven Business Park
- Kleine luchtvaart
- Luchtverkeersleiding Nederland
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Natuur en Milieufederatie Zuid Holland
- Natuurmonumenten
- Nederlandse Politie
- Provincie Zuid-Holland
- Rotterdam Partners
- Rotterdam The Hague Airport
- Royal Schiphol Group
- Shell Aircraft
- Stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport
- Transavia
- TUI (fly) Nederland
- VNO-NCW West

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

albeda

Albeda College | Cluster Hospitality

www.albeda.nl

Belangen

- Jonge mensen kunnen opleiden voor beroepen op en rond de luchthaven.
- Leer/werkplekken uitbouwen gerelateerd aan (passagiers)vluchten
- De ervaring van luchthaven(medewerkers) de school binnen halen.
- Doelmatigheid van onderwijs versterken (opleidingen aanbieden die voldoen aan vraag vanuit scholieren, maar ook aan aanbod van werk).

Knelpunten

- OV verbinding is aanwezig, maar onvoldoende frequent om goed aan te sluiten op les- en werktijden.
- Onveilige verkeerssituatie (ontbreken zebrapaden, verlichting, weinig sociale controle in de avonduren etc.)
- Spreiding van vluchten sluit niet altijd aan op moment van opleiden.

Kansen

- Verschillende partijen/rollen rondom de luchthaven beter combineren.
- Meer reuring (horeca, Retail en recreatie) in het gebied zou helpen bij het vergroten van de aantrekkelijkheid en samenwerking onderwijs met overige werkveld op de learning airport.
- Werkgelegenheid voor goed opgeleide studenten die zorgen voor een betere dienstverlening op en rond de luchthaven.

"Wij begeleiden jonge mensen naar een MBO diploma en zijn daarmee de toegangspoort naar werk en hun waardevolle plek in de maatschappij."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

ANVR

www.anvr.nl

Belangen

- Belang van voldoende ruimte voor de reiziger. Zowel voor zakenreizen, bezoeken van familie en vrienden en (vakantie)tijd met familie.
- Bedienen van de grote vraag vanuit de regio Rijnmond/Haaglanden zelf.
- Belang van een afwisselend reisbestemmingen pallet in Nederland.

Knelpunten

- Vraag naar vluchten is groter dan het aanbod (situatie pre-COVID19).
- Slots zijn altijd vol, daarom is er weinig incentive om nieuwe vluchten toe te voegen.
- Leisure bestemmingen voor de Nederlander zijn vaak geen potentiële vertrekmarkten.

Kansen

- Rotterdam moet in de komende decennia meer een luchthaven worden met vakantie en zakenbestemmingen, die aansluiten bij de wens van de regio Rotterdam.
- Vakantievliegers opereren vanuit hun bedrijfsmodel veelal met moderne, goedkopere en stillere/schonere toestellen. Dit zou reden zijn om hier een voorkeur aan te geven.

"Er moet voor vliegen een eerlijke prijs worden betaald waar milieu/leefomgeving in verrekend moet zijn, maar dan wel met een level-playing-field voor alle bedrijfsmodellen."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Bewonersvertegenwoordigers Lansingerland en Schiedam

Bewonersvertegenwoordigers

Belangen

- Gezond (goed en aanvaardbaar) leefklimaat in de omgeving van de luchthaven (geluid, stikstof, (ultra)fijnstof, uitlaatgassen, roet en stank)
- Momenten van rust, in het bijzonder tijdens bepaalde perioden van een etmaal en dagen van de week (o.a. het verminderen van slaapverstoringen)
- Duidelijke en handhaafbare normen en afspraken
- "Uitkomsten van het proces moeten uitgelegd kunnen worden aan de bewoners die wij vertegenwoordigen"

Knelpunten

- Overlast veroorzaakt door vliegverkeer en de impact daarvan op gezondheid/kwaliteit van leven
- Beloftes uit het verleden zijn niet nagekomen
- Er is geen goede en breed gedeelde definitie van de term 'hinder' en 'hinderbeperking'
- Handhaven en monitoren in huidige situatie werkt onvoldoende: Het ontbreekt aan duidelijke werkbare normen voor geluid, (ultra)fijnstof en giftige stoffen.
- Er liggen zaken op tafel die we mogelijk niet kunnen regelen in een Luchthavenbesluit

Kansen

- Naast berekenen ook meten van overlast
- Naast geluidscontouren/normen ook aantallen vliegbewegingen en passagiers vastleggen
- Limiteren van de extensieregeling
- Betere monitoring en striktere handhaving
- Wederzijds begrip en vertrouwen kweken door het doorlopen van een transparant proces
- Fundamentele discussie over de toegevoegde waarde van RTHA zou gevoerd moeten kunnen worden
- Bereiken van een voor een ieder aanvaardbare balans van belangen: rust, veiligheid en leefbaarheid in harmonie met het bereiken van een acceptabel economisch rendement en de voordelen van een luchthaven in de omgeving.
- Verankeren van de WHO-gezondheidsaanbevelingen in toekomstig beleid en normenstelsel

"Vanwege diversiteit aan belangen is het goed als je met alle gesprekspartners in overleg kan blijven."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

corendon

Corendon Dutch Airlines

www.corendon.nl

Belangen
- Reizigers naar vakantiebestemming brengen.
- Openingstijden die toestaan om voldoende vluchten per toestel per dag te maken t.b.v. een commercieel gezonde bedrijfsvoering.
- Verbeteren concurrentiepositie in de Nederlandse markt.

Knelpunten
- Er is in de zomer meer vraag dan aanbod.
- Corendon heeft geen historische rechten en kan alleen gebruik maken van RTHA als er gedurende het jaar slots vrijkomen.
- Doordat er minimaal 2 keer per dag gevlogen moet worden, zitten vluchten automatisch aan de randen van de dag (gemiddelde vluchtduur heen en terug incl. handeling etc. = 7 uur), uitgaande van een vliegtuig die gestationeerd is op RTHA
- Reizigers willen graag een optimale vakantieduur (vroeg heen en laat terug)
- Baanlengte RTHA beperkt het type vliegtuig en de bestemming (langere vluchten onmogelijk)

Kansen
- Reisafstand voor consument en catchment area maken RTHA interessant voor Corendon om daar een basis op te starten.
- Op RTHA gebaseerde vliegtuigmaatschappijen dragen bij aan werkgelegenheid in de regio.

"Dit proces vraagt om een duidelijke governance structuur. Wie zit met welk mandaat aan tafel? Daar wil je geen misverstanden over hebben achteraf."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Erasmus MC
Universitair Medisch Centrum Rotterdam

Erasmus MC - Mobiel Medisch Team (MMT)

www.traumacentrumzwn.nl/activiteiten/mobiel-medisch-team/

Belangen
- Zo snel mogelijk ter plaatse kunnen komen op plekken waar medische behandeling noodzakelijk is.
- Centralisatie van de pre-hospitale specialistische zorg is nodig om voldoende exposure te hebben in een bepaald inzetgebied.
- Uitrukken van het MMT vanaf een goed bereikbare/aangesloten locatie voor zowel helikopter als MMT-voertuig.
- Het is wettelijk vastgelegd dat een helikopterstandplaats een zo veilig mogelijke locatie moet zijn. Dat is een luchthaven.

Knelpunten
- Ondanks dat het MMT maar 10 % (2019) van het totaal aantal vliegbewegingen op RTHA maakt, betekent dit een verbruik van ongeveer 25% van de geluidsruimte van RTHA door onderliggend rekenkundig model. Eén vliegbeweging in de nacht = factor 10 in de geluidsruimte. Eén inzet zijn twee vliegbewegingen.
- Maatschappelijk verkeer valt nog in dezelfde geluidscontour als commercieel verkeer

Kansen
- In de toekomst zou gebruik gemaakt kunnen gaan worden van ILS (Instrument Landing System) op RTHA. Dit betekent dat er ook met slechter weer gevlogen kan worden (alleen mogelijk vanaf luchthaven).
- Eigen geluidsruimte voor maatschappelijk verkeer, waarover jaarlijks verantwoording wordt afgelegd aan VWS

"We zijn er voor het leveren van de beste pre-hospitale patiëntenzorg."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Gemeente Delft

Gemeente Delft

www.delft.nl

Belangen

- De kwaliteit van leven / leefomgeving in relatie tot luchtverkeer (vnl. geluidsoverlast, maar ook emissies)
- Behouden en uitbreiden van biodiversiteit (met name weidevogels)
- Bescherming en verbetering van het natuurnetwerk
- De gemeente Delft plek aan tafels geven rondom luchtvaart/leefomgeving (bijvoorbeeld CRO+)
- Overige: ruimtelijke beperkingen, economie/werkgelegenheid

Knelpunten

- Geluid en hinder is vaak een optelsom van factoren (weg-, lucht, spoorverkeer etc.)
- Veel natuurontwikkeling ter compensatie van eerdere projecten op de uitvoeringsagenda (o.a. verbreding A4); wat is de impact van het LHB op deze ontwikkelingen?
- Gebieden (inrichten) die interessant zijn voor vogels en biodiversiteit stroken (vaak) niet met vliegveiligheid
- Mogelijke impact van de RTHA contour op de RES (door bouwverbod windmolens)
- Mogelijke impact van de RTHA contour op ontwikkellocaties bij aanpassing contour

Kansen

- Rol van RTHA als knooppunt van mobiliteit vanuit de positie MRDH
- Relatie ontwikkeling TU Delft techno campus en RTHA versterken

"De leefkwaliteit van de burger mag niet achteruit gaan"

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Den Haag

Gemeente Den Haag

www.denhaag.nl

Belangen

- Een goede toegankelijkheid via luchtverkeer is noodzakelijk voor Den Haag als internationale (residentie) stad met vele diplomatieke posten en internationale organisaties, maar ook als toeristisch centrum en stad met vele internationale congressen.
- RTHA is de thuisbasis voor de helikopters van hulpdiensten die ook de Haagse regio bedienen.
- Den Haag vindt dat de huidige geluidsnorm moet worden behouden en streeft niet naar uitbreiding hiervan.
- Om de CO2 doelstellingen te behalen, moet worden ingezet op duurzame innovatie van de luchtvaart. Voor korte afstanden is ook de trein een goed alternatief.

"Goede bereikbaarheid via het luchtverkeer is cruciaal voor Den Haag als internationale stad. Nu, maar ook in de toekomst, waarbij ingezet moet worden op verduurzaming van de luchtvaart."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

GEMEENTE Lansingerland

Gemeente Lansingerland

www.lansingerland.nl

Belangen
- Draagvlak voor het te nemen luchthavenbesluit bij raad en inwoners
- Aantrekkelijk woonmilieu met een gezonde leefomgeving
- Realisatie van grote regionale woningbouwopgave

Knelpunten
- Toename van hinder en aantal meldingen (geluid en luchtkwaliteit)
- Wettelijke handhavingssystematiek sluit niet aan op de ervaren hinder
- Slaapverstoring door nachtvluchten en vluchten in de randen van de dag

Kansen
- Verbetering leefklimaat
- Heldere en controleerbare afspraken over hinderbeperking en handhaving
- Heldere en controleerbare afspraken over verdeling van milieuwinst als gevolg van toekomstige innovatie
- Verbetering draagvlak, minder meldingen, meer communicatie

"Hinderbeperking moet niet iets zijn van rekenkundigen, maar moet zijn van ons allemaal."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Gemeente Midden-Delfland

Gemeente Midden-Delfland

www.middendelfland.nl

Belangen
- Kernopgave kwaliteit leefomgeving: voor onze eigen inwoners maar juist ook voor de 2,3 mln mensen om ons heen.
- Belang natuur en landschap op het gebied van ruimtelijke kwaliteit (rust) duurzame landbouw (koe in de wei) cultuurhistorie en biodiversiteit (weidevogels)
- Provinciale stiltegebieden
- Trekker Bijzonder Provinciaal Landschap Midden Delfland (groter dan de gemeente!) samen met andere partijen.

Knelpunten
- Geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen in stiltegebieden
- Overlast van vliegtuigen is nadrukkelijk aanwezig door de rust en de reden dat mensen juist daarvoor naar Midden-Delfland gaan.

Kansen
- Stimuleren van weidevogelpopulatie (ganzen is een aandachtspunt)
- Uitbreiding en versterking stiltebeleid

"De kwaliteit van het landschap is onze kerntaak: daarvoor zijn wij ontstaan als gemeente. En daar horen kwaliteiten bij als rust, ruimte, koe in de wei en weidevogels: de grutto is de panda van Midden Delfland."

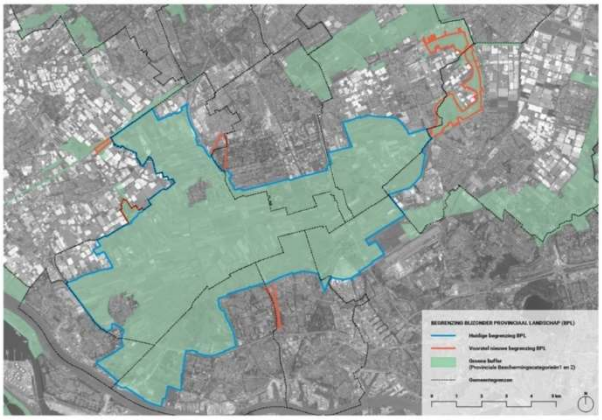
Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland

➜ **Deelnemers Gebiedstafel:** gemeenten, Westland, Maassluis, Schiedam, Vlaardingen, Rotterdam, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, hoogheemraadschap Delfland, Midden-Delflandvereniging, LTO Delflands Groen, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en Zuid-Hollands Landschap

Aangewezen op basis van de **Wet natuurbescherming** (gaat op 1 januari 2022 1op1 over in de Omgevingswet)

Thema's: Ruimtelijke Kwaliteit, Biodiversiteit, Water en Klimaat, Duurzame Landbouw, Bekendheid van het Gebied



Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

gemeente Pijnacker-Nootdorp

Gemeente Pijnacker-Nootdorp

www.pijnacker-nootdorp.nl

➜ **Belangen**
- Behouden van de rust
- Hinder voor inwoners beperken (geluid, CO_2, stikstof, (ultra)fijnstof)
- Behoud van/versterken van aantrekkingskracht van het bijzonder provinciaal landschap (o.a. rustig kunnen recreëren)
- Behouden en uitbreiden van een aantrekkelijk woonklimaat in een stedelijk omgeving
- De luchthaven RTHA draagt bij aan een goede toegankelijkheid van de regio voor bedrijven en werkgelegenheid met een internationaal karakter
- Inwoners uit de regio kunnen gebruikmaken van de luchthaven voor vakantievluchten

➜ **Knelpunten**
- Er zijn miljoenen geïnvesteerd in de groengebieden met oog op rust/ruimte/leef kwaliteit. Dit mag niet onder druk komen te staan
- Geluidsoverlast van overvliegende vliegtuigen in stiltegebieden
- Veranderende contouren van RTHA die ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening onmogelijk maken

➜ **Kansen**
- Het unieke karakter van het Bijzonder Provinciaal Landschap beter op de kaart zetten
- Betere (inter)nationale spoorwegverbindingen van/naar het gebied onderzoeken
- Meer recreatiegebied creëren
- De aanwezigheid van de luchthaven RTHA is positief voor het regionale economisch vestigingsklimaat

"Als gemeente die zo dicht bij de luchthaven ligt moeten we goed begrijpen wat er gaat gebeuren boven ons grondgebied."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Gemeente Rotterdam

Gemeente Rotterdam

www.rotterdam.nl

Belangen

- Draagvlak onder burgers en omwonenden voor het te nemen besluit; burgers en omwonenden voelen zich gehoord.
- Leefbaarheid, gezondheid en welbevinden: (kunnen sturen op) minder hinder en negatieve gevolgen van vliegverkeer.
- Woningbouw en ruimtelijke ordening: meer ruimte, minder belemmeringen.
- Sociaaleconomische meerwaarde voor de regio: verbreding, werkgelegenheid, bedrijvigheid.
- Voorspelbaarheid voor de toekomst: in samenspraak met regio het toekomstperspectief definiëren.

Knelpunten

- Kwaliteit van de leefomgeving in het gebied staat onder druk, met name t.a.v. geluid.
- Impact RTHA op o.a. ruimtelijke ordening en woningbouwopgave, met name Park 16 Hoven in relatie tot traumahelikopterverkeer.
- Onvoldoende instrumenten om te sturen op afname van met name geluidshinder.

Kansen

- In samenspraak met de regio sturen op afname van hinder.
- Onderzoeken of het sociaal economisch potentieel verbeterd en verbreed kan worden.
- Verbetering van het overleg tussen luchthaven en regio.

"De nadruk wordt nu nadrukkelijker gelegd bij verbeteren leefomgeving en hinderbeperking."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

gemeente Schiedam

Gemeente Schiedam

www.schiedam.nl

Belangen

- Minder hinder omwonenden, met name geluid en luchtkwaliteit (negatieve gezondheidseffecten) en beperken van het aantal gehinderden (met name geluidshinder in Schiedam Noord)
- Verbeteren kwaliteit leefomgeving en verminderen van geluid, CO_2, stikstof en (ultra)fijnstof
- Geen beperkingen verstedelijkingsopgave vanwege (groei) luchthaven (waaronder realiseren nieuwe HOV verbindingen met hiervoor noodzakelijke woningbouwopgave, als ook mogelijke hoogbouw)
- Geen uitbreiding geluidscontouren RTHA (ook krimp moet optie zijn)
- Regionaal draagvlak voor het te nemen besluit (dus niet alleen onder de bewoners, ook andere belanghebbenden waaronder de gemeenteraad als vertegenwoordigend orgaan)

Knelpunten

- Overlast door overkomende vliegtuigen en de negatieve invloed op leefomgevingskwaliteit (en dus gezondheid van bewoners)
- Bouwbeperkingen realisatie verstedelijkingsopgave door beperkingen RTHA t.a.v. de ruimtelijke ordening (beperkingengebieden en obstakelvlakken)
- Beperkingen verbetering HOV-verbindingen in Schiedam door beperkingen RTHA t.a.v. de ruimtelijke ordening (beperkingengebieden en obstakelvlakken)
- Strengere regelgeving vanuit de aanvullingsregeling geluid (onderdeel Omgevingswet) maakt het moeilijker om woningbouwplannen te realiseren, omdat geluidshinder van vliegverkeer zwaarder mee wordt gewogen.

Kansen

- Nieuwe instrumenten/maatregelen realiseren waarover we nu nog niet beschikken (bijv. hinderbeperkende maatregelen als vliegen in de dagranden, fysieke ingrepen (isolatie), nachtvluchten e.d.)
- Kans op meer draagvlak voor de luchthaven als zij en het ministerie van I&W de uitkomst van het participatietraject omarmt en uitwerkt
- Het luchthavenbesluit dient een visie in te houden, ook voor 2030 - 2050 en niet alleen gericht zijn op groei maar ook op de bovengenoemde belangen.

"De reductie van de ene emissie mag niet leiden tot groei van een andere emissie."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Gemeente Vlaardingen

Gemeente Vlaardingen

www.vlaardingen.nl

Belangen
- De kwaliteit van leven / leefomgeving in relatie tot luchtverkeer
- Beantwoorden aan de enorme bouwopgave
- Doorlopend geïnformeerd worden over ontwikkelingen omtrent RTHA

Knelpunten
- Veranderende contouren van RTHA die ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening (Omgevingswet spreekt over de fysieke leefomgeving) onmogelijk maken.
- Geluid en hinder is vaak een optelsom van factoren (weg-, lucht, spoorverkeer etc.)

Kansen
- Luchtvaart voorkomt volbouwen van bepaalde gebieden, waardoor aanpalende groene gebieden blijven bestaan
- Investeren in betere infrastructuur kan leiden tot meer voorzieningen (hotels etc.) en mogelijk sociaal economische kansen

"Eigenlijk wil je gewoon niet dat de luchtvaart overlast geeft."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

gemeente Zuidplas

Gemeente Zuidplas

www.zuidplas.nl

Belangen
- De kwaliteit van leven / leefomgeving in relatie tot luchtverkeer (vnl. geluidsoverlast)
- Luchthavenbesluit RTHA mag woningbouwopgaves in Zuidplas niet in de weg staan.
- De gemeente Zuidplas wil kunnen meepraten aan tafels rondom luchtvaart/leefomgeving

Knelpunten
- Geluidsoverlast door vliegverkeer RTHA
- Interferentie RTHA en Schipholverkeer heeft consequenties voor de omgeving
- Cumulatie van geluid door vliegbewegingen naar beide luchthavens leidt tot meer hinder.
- Veranderende contouren van RTHA die ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening onmogelijk maken.
- De maatschappelijk discussie over nut/noodzaak van vliegen in relatie tot milieu/klimaat

Kansen
- Aansluiten bij regulier overleg over de ontwikkelingen RTHA

"Wij krijgen regelmatig de vraag: Gemeente, kunt u wat aan die vliegtuigen doen? Mag dit wel?"

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

HOOG 16

Hoog 16Hoven Business Park

www.hoog16hoven.nl

Belangen

- Huidige ondernemers behouden door goed ondernemersklimaat oa multimodale bereikbaarheid
- Gezien keuze gemeente huidige bebouwing in stand houden
- Verruimen mogelijkheden Ruimtelijke Ordening
- Verduurzamen en circulair maken van het Business Park
- Versterken verblijfsklimaat en binding in Polder Zestienhoven

Knelpunten

- Missende integrale ruimtelijke ordening voor Polder Zestienhoven
- Nabijheid luchthaven beperkt verdere ontwikkelingen in verband met diverse risicoprofielen
- Weinig faciliteiten in Polder Zestienhoven

Kansen

- Bedrijven, organisaties en instellingen op de as van de Fairoaksbaan en rest Polder 16Hoven kunnen elkaar versterken.
- Aanwezigheid Randstadrail / Metrolijn E beter benutten
- RTHA mag meer 'reizen' ademen, dat gevoel is er nu niet
- Reizigers, bewoners en gebruikers Polder Zestienhoven bij elkaar brengen waardoor er meer "massa" ontstaat voor innovatieve, maatschappelijke en bedrijfsmatige ontwikkelingen, faciliteiten en gebruik (bestaande) infrastructuur.

"Alles wat er vliegt heeft direct gevolgen voor de ruimtelijke ordening er omheen."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Kleine luchtvaart op RTHA (o.a. vliegclubs, lesbedrijven, privé eigenaren, zakelijke vluchten, luchtsporten en overige General Aviation)

Belangen

- Blijvend en betaalbaar toegang tot luchthaven en luchtruim voor/in de Randstad, voor Kleine Luchtvaart. Enige vliegveld in Zuid-Holland voor gemotoriseerd vliegen, ook dichtstbijzijnd voor merendeel van de Randstad (incl. deel Noord Holland).
- Het blijvend kunnen geven van vliegopleidingen (zowel voor privéopleiding als grote luchtvaart) op 1 van de weinige velden met volledige trainingsmogelijkheden (VFR & IFR)
- Beleving en sfeer op het vliegveld behouden (verkeersleiding, meerdere typen vliegtuigen, familiaire sfeer, leuke verkeersmix)
- Continuïteit Kleine Luchtvaart op vliegveld is van belang voor voortbestaan vliegclubs (aanwas nieuwe leden) en vliegbedrijven. Opleidingen cruciaal voor voortbestaan: nieuwe leden/studenten tijdens opleidingen intensief gebruik van de vliegtuigen. Dit geeft mogelijkheid voor ontwikkeling moderne en ruime vloot.
- Behoud van diverse General Aviation / Aerial Work / Onderhoud bedrijvigheid.

Knelpunten

- Realisatie dat ook Kleine Luchtvaart een bijdrage levert aan hinder voor de omgeving, al is het in mindere mate. (<2% geluidsruimte)
- Weinig maatschappelijke erkenning voor nut, noodzaak en belang Kleine Luchtvaart / General Aviation: Gehinderden stellen vaak nut een noodzaak van Kleine Luchtvaart ter discussie, waar dat met andere vormen van (persoonlijk) transport niet gebeurt.
- General Aviation is lastig te categoriseren met verschillende toestellen, toepassingen en gebruik, onbekendheid met brede werkveld. (Kleine Luchtvaart is eigenlijk een verkeerde terminologie.) Maatschappelijk belang wordt vaak niet onderkend. (bv. kaarten maken, inspecties, etc.)
- Toename beperkingen lagere luchtruim (VFR routes, laagvlieggebied, etc.) door commercieel en militair verkeer, uitdijing van en onduidelijkheid over natuurgebieden.

Kansen

- Toenemende interesse in RTHA vanuit bezoekende kleine vliegtuigen (van andere vliegvelden) nu afhandelingskosten lager zijn.
- Gemiddeld genomen is er maatschappelijk een positieve houding voor GA, met plezier voor velen. "Vliegtuigjes kijken blijft leuk!"
- Kleine luchtvaart als vliegwiel voor innovatie (first movers voor nieuwe techniek) bv. elektrisch vliegen
- RTHA is onderkend als toekomstvaste luchthaven voor gemotoriseerde Kleine Luchtvaart, onduidelijk voor andere luchtsporten
- Oprichten van Centrum voor Kleine Luchtvaart op RHTA, een plek waar alle Kleine Luchtvaartactiviteiten samenkomen (oude plannen hernieuwen?)
- Luchtruimherziening: Hoger kunnen vliegen geeft meer veiligheid igv noodsituaties en minder geluidsoverlast op de grond. (Win-win)

" Het publiek lijkt soms te vergeten dat er geen grote luchtvaart kan bestaan zonder scholing vanuit kleine luchtvaart."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

LVNL

Luchtverkeersleiding Nederland

www.lvnl.nl

Belangen

- LVNL is op basis van wet luchtvaart aangewezen om te zorgen voor een veilige, efficiënte en betrouwbare afhandeling van het vliegverkeer op o.a. de luchthaven Rotterdam. Ons belang is dat het LVB voor de luchthaven RTHA ons in staat stelt invulling te geven aan die taak en daarmee waarde te creëren voor Nederland, stakeholders en klanten.

Knelpunten

- Het luchtruim rondom Rotterdam is nauw verweven met dat van de rest van Nederland. Aanpassingen in de Routeset voor RTHA hangen dan ook samen met het lopende programma Luchtruimherziening. Daarin worden de luchthavens en de bijbehorende start en vertrekroutes van de luchthavens Rotterdam, Amsterdam en Lelystad in samenhang bezien.
- LVNL kan opties aandragen voor hinderbeperking maar in het geval van routeoptimalisaties vergt dit brede consultatie en belangenafweging op verschillende niveaus.

Kansen

- LVNL doet op en rond de verschillende luchthavens ervaring op met hinderbeperkende maatregelen. Die kennis kunnen we inzetten voor RTHA.
- Een voorbeeld hiervan is de omzetting van conventional navigation naar PBN (perfomance based navigation) als belangrijke 'enabler' voor hinderbeperking in de toekomst.
- LVNL heeft de kennis om met betrokkenen in gesprek te gaan over piekbelasting en spreiding binnen de contour.

"LVNL voegt waarde toe voor Nederland, stakeholders en klanten."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

MRDH
METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

www.mrdh.nl

Belangen

- Betere bereikbaarheid: Voor de internationale connectiviteit is het belangrijk dat in de MRDH zowel per trein, boot als lucht goede verbindingen zijn met het buitenland. Voor zowel zakelijk verkeer als vervoer van goederen.
- Vernieuwen van de economie: volgende werkgelegenheid in de regio en voldoende ruimte voor bedrijventerreinen en de kantorenlocatie.

Knelpunten

- OV-bereikbaarheid van het vliegveld is niet optimaal. Het is niet bereikbaar per trein, tram en metro, terwijl dat door reizigers het meest gewaardeerd wordt. De vervoersstromen zijn niet groot genoeg om een treinverbinding naar de airport te brengen. Daarom is het belangrijk dat er een goede verbinding is van en naar trein, tram en trein.
- Het autoverkeer levert een bijdrage aan de congestie op de weg en zorgt (net als het vliegverkeer) voor CO_2-uitstoot.
- De invloed van RTHA op regionale economie is niet duidelijk, gezien het aandeel toeristische vluchten.

Kansen

- Betere bereikbaarheid van het vliegveld door MaaS, zelfrijdende voertuigen of een railverbinding.
- Op het vlak van innovatie is RTHA een mooie kleine luchthaven om innovaties uit te testen en vervolgens elders te vermarkten. Daartoe wordt gewerkt binnen RHIA (Rotterdam The Hague Innovation Airport).
- Indirect: duidelijkheid over de toekomst van RHT geeft ook duidelijkheid over kansen van deze perifere kantorenlocatie.

"Rotterdam The Hague airport wordt voor iedereen goed bereikbaar, maar wat levert dat op?"

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat

Belangen

- Invulling geven aan de publieke belangen uit de Luchtvaartnota
- Reduceren van overlast, met speciale aandacht voor nachtvluchten en randen van de dag
- Economische en ruimtelijke inbedding in de regio

Knelpunten

- Belasting van luchtvaartverkeer op de leefomgeving (geluid, uitstoot, etc)
- Splitsen van geluidscontour commercieel en maatschappelijk (spoedeisende hulpverlening en politietaken)
- Vraag of huidige geluidsnormering nog voldoende rekening houdt met de specifieke regionale context
- Nachtelijke vluchten door commercieel verkeer zorgen voor onevenredig veel overlast
- Sommige lange termijn ambities (o.a. luchtkwaliteit) missen nog het concrete instrumentarium voor de uitvoeringsagenda
- Kaderstelling door Europese Richtlijnen (o.a. slotverordening) zorgt voor beperkingen bij uitwerking van oplossingen

Kansen

- Betere inbedding van RTHA in de regio
- Concrete invulling op RTHA van de nationale adviezen rondom betere participatie
- Reduceren impact van luchtvaart op de leefomgeving
- Splitsing gebruiksruimte geluid voor spoedeisende hulpverlening en politietaken
- Kans om te werken aan een gezamenlijke feitenbasis

"Het grootste belang voor ons is dat er invulling wordt gegeven aan de publieke belangen vanuit de luchtvaartnota."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

natuur en milieu federatie zuid-holland

Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland

www.milieufederatie.nl

Belangen

- Belang van stimuleren leefomgeving ecosysteem (mens, dier en natuur)
  - Verminderen impact vliegverkeer op ecosysteem
  - Op een duurzame manier omgaan met faunabeheer
  - Verduurzamen van vastgoed, infrastructuur en (vlieg)operatie
- Sturing op maximale verduurzaming in alle business processen van RTHA met oog voor natuur en landschap

Knelpunten

- Er zijn beloftes gedaan in het verleden die niet zijn waargemaakt
- Grote impact van vliegtuigverkeer op leefomgeving (geluid, NO_x, CO_2, (ultra)fijnstof)
- Impact van vliegverkeer op vogels / faunabeheer
- Berekenen van geluidsoverlast in plaats van meten

Kansen

- Toekomstscenario voor RTHA herdefiniëren
- Stimuleren biodiversiteit
- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit luchthaven en de infrastructuur er omheen (incl. elektrisch vervoer en het gebied als buffer voor klimaatveranderingsopgaven)
- LHB combineren met bijpassende uitvoeringagenda en jaarlijkse evaluatie

"Het ontbreekt aan een gemeenschappelijke visie over de ontwikkeling van de luchthaven."

Natuurmonumenten

www.natuurmonumenten.nl

Belangen
- Ruimte en zorg voor rust, recreatie en de natuur
- Waarmaken van doelstellingen op het gebied van natuurbeheer en leefbaarheid
- Beschermen van grasland/weidevogel gebieden

Knelpunten
- Verdere toename van vluchten heeft een negatieve impact op (m.n.) vogels.
- Onvoorspelbare vluchten die nu al over het (deels voor het luchtruim gesloten) natuurgebied Ackerdijk komen, leiden tot grote onrust onder de vogels, en dus op verhoging kans op vogelaanvaringen.
- Er is reeds vele miljoenen aan maatschappelijk geld uitgegeven om de natuur en de leefbaarheid van de noordrand van Rotterdam te versterken vanuit de compensatie-opgave voor de aanleg Tweede Maasvlakte. Als mensen niet willen komen en/of natuur ontwikkelt zich niet voldoende door vliegtuigoverlast, dan is dit kapitaalvernietiging.
- Ganzen rusten in de gebieden rondom RTHA en ook in de stad en gaan overdag de hort op. De kans op vogelaanvaringen neemt toe bij verdere groei van vliegbewegingen.

Kansen
- Goed samen zoeken naar maatregelen die werken voor het vliegveld én het natuurbeheer in de Ackerdijkse plassen en Noordrand Rotterdam.
- Partijen beter laten samenwerken om problemen op te lossen (boeren, natuurbeheer, bedrijven, overheid)

"De negatieve effecten van overvliegende vliegtuigen op vogels zijn inmiddels wel vastgesteld, zij het dat niet voor alle soorten die kennis beschikbaar is. Dat er een negatief effect is weet men zeker, bijvoorbeeld voor weidevogels zoals de grutto."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Nederlandse Politie

www.politie.nl

Belangen
- RTHA kunnen gebruiken als vaste uitvalsbasis voor handhaving en toezicht in de regio.
- Kunnen vliegen vanaf een gecoördineerde luchthaven met luchtverkeersleiding en de mogelijkheid om IFR te vliegen (vliegen op instrumenten i.p.v. op zicht)
- Een zo groot mogelijk gebied kunnen bestrijken vanaf de vaste uitvalsbasis.

Knelpunten
- De aanpak van criminaliteitsbestrijding, terreurbestrijding, directe hulpverlening en het handhaven van de openbare orde kent onvoorspelbare elementen waardoor de politie voor de inzet van de politiehelikopter geen 'nee' kan verkopen.
- Het aantal helikopters en vluchten per vlieglocatie kan fluctueren. Op basis van een veranderend criminaliteitsbeeld wordt de verdeling van helikopters over de verschillende vlieglocaties met regelmaat aangepast.
- De term maatschappelijk vliegverkeer dekt niet alle partijen; de Kustwacht is mogelijk potentieel kandidaat. Daarnaast is er geen verdeling van de geluidscontour tussen partijen onderling voorzien.
- Behoefte aan nieuwe fysieke ruimte en accommodatie op het vliegveld.

Kansen
- Toewijzen van een individuele geluidscontour aan de partijen binnen de categorie maatschappelijk verkeer.
- Intensievere samenwerking met ander maatschappelijk verkeer.

"De meeste incidenten vinden plaats in de Randstad, vandaar is RTHA een strategische plek om helikopters te stationeren."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

provincie ZUID HOLLAND

Provincie Zuid-Holland

www.zuid-holland.nl

Belangen

- De provincie hecht belang aan een zorgvuldig, objectief en transparant proces, met oog voor alle belanghebbenden.
- De provincie is vanuit achterban, representatie en bevoegdheid met name belanghebbende op het vlak van minder hinder voor de bewoners in de provincie. Hinder kan gaan over het algemeen welbevinden, maar kent ook meer specifieke vormen, zoals bijvoorbeeld piekgeluiden, slaapverstoring en de volksgezondheid. Hinder van vliegverkeer houdt zoal verband met geluid, CO_2, NO_x, en (ultra)fijnstof.
- Naast hinderbeperking spelen voor de provincie eveneens belangen op het gebied van economie, innovatie, flora/fauna en een goede ruimtelijke ordening (o.a. woningbouw, energietransitie).

Kansen/Knelpunten

- Knelpunten doen zich voor wanneer provinciale belangen, die vooral uitgaan van vermindering van hinder voor de omgeving, worden aangetast.
- Qua hindervermindering ziet de provincie kansen op het gebied van stillere vliegtuigen, minder nachtvluchten, en schonere vliegtuigen.
- De aanwezigheid en inzet van de traumahelikopter is eveneens belangrijk voor de gehele provincie.
- Daarnaast ziet de provincie de campusontwikkeling en innovaties naar duurzamere luchtvaart op de luchthaven als een kans.
- Ruimtelijke ordening en flora/fauna vragen een afweging, waarin in de relatie met luchtvaart zowel kansen als knelpunten mogelijk zijn (zoals m.b.t. hoogtebeperkingen).

"Het provinciale belang richt zich primair op vermindering van hinder voor de omgeving. Andere belangen als economie en innovatie spelen ook."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

rotterdam partners

Rotterdam Partners

www.rotterdampartners.nl

Belangen

- Rotterdam Internationaal goed positioneren en vermarkten
- Buitenlandse bedrijven naar Rotterdam acquireren die bijdragen aan de Rotterdamse economie en ecosysteem
- Buitenlandse (zakelijke en toeristische) bezoekers aantrekken naar Rotterdam
- Adviseren over verbeteringen in het vestigingsklimaat
- Rotterdam laten concurreren met de grote steden in Europa (gaat dus niet om een strijd tussen bijv. AMS/RTM, maar een duidelijke internationale focus.)

Knelpunten

- Rotterdam heeft een focus op duurzaam en klimaat. Daar moet RTHA wel in passen.
- RTHA lijkt nu een overloop-luchthaven te zijn en heeft onvoldoende een eigen identiteit
- De invulling van het huidige bestemmingenpakket voldoet niet geheel aan de behoefte in de (zakelijke) markt

Kansen

- RTHA kan een belangrijk vestigingsargument zijn bij acquisitietrajecten voor nieuwe bedrijven. Niet qua werkgelegenheid, maar ihkv zakelijke mobiliteit en bereikbaarheid van Rotterdam regio.
- Een goed werkend RTHA biedt kansen op de MICE (meetings, incentive, conference & events) markt.
- Een nieuwe(re) koers van RTHA geeft Rotterdam de kans om te laten zien dat zij echt werk maakt van haar transitie(s) – m.n. op gebied van energie/duurzaamheid en innovatie

"We moeten in een volgend LHB echt wat verder weg kijken en zorgen dat RTHA past in de lange termijn visie van de Rotterdam Regio."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport (deel 1)

www.rotterdamthehagueairport.nl

Belangen

- Veiligheid als basisvoorwaarde in de luchtvaart
- Draagvlak in de regio
- Aansluiten bij doelstellingen Royal Schiphol Group (RSG) op het gebied van duurzaamheid, netwerk kwaliteit en innovatie
- Passend binnen het nationale luchthavensysteem en regionale verkeersbehoefte
- Conform luchtvaartnota
- Financieel gezonde bedrijfsvoering in verband met continuïteit op de lange termijn (rendement/investeren in product duurzaamheid/innovatie)
- Voorspelbaarheid in termen van wettelijk kader en voorspelbaarheid van geluidsbelasting
- Flexibiliteit om op (toekomstige en huidige) situaties in te kunnen spelen -- niet alles dicht regelen
- Efficiënt gebruiken van alle middelen en infrastructuur

Knelpunten

- Door de combinatie van veranderende wetgeving en nationale/regionale ambities is een nieuw LHB zeer noodzakelijk
- Contouren en grenswaarden zien toe op jaarvolumes, capaciteit is berekend op pieken; hierdoor is de operatie bepaalde delen van dag/jaar/seizoen suboptimaal
- Door trend gebruik grotere vliegtuigtypes is het nodig de terminal verder te vergroten (meer passagiers per vliegtuigbeweging).
- Een luchthaven is sterk afhankelijk van keuzes van luchtvaartmaatschappijen Luchthaven heeft beperkte instrumenten om invloed uit te oefenen op de keuzes van luchtvaartmaatschappijen (wanneer wordt waar naartoe gevlogen met welk vliegtuigtype)
- Momenteel één geluidsruimte gedeeld door commercieel, hobbymatig en maatschappelijk verkeer
- Europees slotsysteem bemoeilijkt sturing vanuit de luchthaven op het profiel van het verkeer
- Voorspellen van verkeerstromen en toezicht op gebruik geluidscontour rust volledig op schouders van luchthaven, waar zij beperkt invloed op heeft en te gebruiken instrumenten zijn voorgeschreven

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport (deel 2)

www.rotterdamthehagueairport.nl

Kansen

- Verbeteren van relatie met omgeving door in te spelen op de behoefte van de regio
- Voorspelbaarheid operatie vergroten door splitsing gebruiksruimte, zoals beschreven in Luchtvaartnota, voor geluid voor commercieel en maatschappelijk verkeer
- Stimuleren verduurzaming in de hele luchtvaartketen
- Ruimte om te kunnen experimenteren voor new business en innovaties
- Betere bereikbaarheid en dan met name OV ontsluiting in het gebied

"Wij verbinden mensen, bedrijven en innovaties in het belang van de regio"

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Schiphol Group

Royal Schiphol Group

www.schiphol.nl

Belangen

- Borging van de vier publieke belangen van de luchtvaartnota in het Luchthavenbesluit (Veiligheid, Verbindingen, Leefomgeving en Duurzaamheid), en de twee aanvullende thema's (Integrale mobiliteitsbenadering en capaciteit, Bestuur en samenwerking). Dit betekent onder andere concreet:
  - Beantwoorden aan de opdracht van het Rijk om Nederland goed verbonden te houden met de wereld.
  - RTHA als goede buur: afnemende hinder, heldere afspraken en verwachtingen.
  - Regionale verankering van RTHA als motor voor regionale werkgelegenheid - ruimte voor innovatie, opleiding en bedrijvigheid.
  - LHB als basis van betrouwbaar, benutbaar en op de lange termijn gericht beleid, met scheiding van milieuruimte voor commercieel & maatschappelijk verkeer.

  Duidelijke rol voor RTHA binnen efficiënt luchthavensysteem:
  - Accommoderen van deel van de regionale reisbehoefte.
  - Instandhouding RTHA als uitwijkluchthaven.

Knelpunten

- Normering van (grens)waarden kan precedentwerking voor andere luchthavens met zich meebrengen, waarbij een LHB vooral moet passen bij lokale situatie
- Instrumentarium voor sommige nationale/regionale ambities ontbreekt
- Luchtruimherziening loopt niet parallel met RTHA LHB proces
- Risico op concurrentie tussen NL luchthavens op het thema verduurzaming (nieuwste vliegtuigen, brandstof, etc.)

Kansen

- Vaststelling van een robuust LHB voor de lange termijn, gebaseerd op condities voor handelsverkeer in plaats van plafonds
- Borging van passende participatie en governance bij toekomstige luchthavenontwikkeling
- Impulsen voor verdere samenwerking tussen NL-luchthavens bij verduurzaming en innovatie (bijv. RHIA)

"RTHA speelt een belangrijke rol bij de internationale verbondenheid van Nederland door invulling van de regionale reisbehoefte, in balans met de negatieve effecten in de omgeving."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Shell Aircraft

www.shell.com

Belangen

- Vliegen zo duurzaam mogelijk maken, met de ambitie van Zero of negatieve uitstoot.
- Goede buur zijn – hinder zoveel mogelijk verminderen.
- Toegang tot infrastructuur/faciliteiten voor geplande vluchten maar ook incidentele last-minute vluchten.
- Efficiënt transport van passagiers van A naar B.
- Nabijheid van bedrijfskantoor in Den Haag.

Knelpunten

- Kenmerk van zakelijke vluchten zijn de vele adhoc wisselingen t.g.v. constant veranderende planning van passagier.
- Om zakelijke vluchten zo efficiënt mogelijk te maken, is 24/7 toegang noodzakelijk (bijv. aankomen na een intercontinentale vlucht aan het begin van de werkdag betekent 's nachts vertrekken van RTHA en vice versa).

Kansen

- Verhoogde aandacht voor het verlagen van overlast m.b.v. vlucht-procedures (landen met continu dalende aanvlieg routes, en lawaai verminderende klim procedures).
- Duurzame aanpassingen op de luchthaven, zoals zonnepanelen op de hangar en elektrische aansluitingen voor vliegtuig.
- Meer investeringen in hotels, parkeerterreinen en kantoren worden op prijs gesteld en geven meerwaarde aan RTHA.

"Voor de zakelijke luchtvaart is RTHA de perfecte luchthaven."

De oorspronkelijke slide van Shell was opgesteld in het Engels. Deze aangepaste slide betreft slechts een vertaling van de eerder gepresenteerd slide.

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

RHIA

Stichting Rotterdam The Hague Innovation Airport

www.stichtingrhia.nl

Belangen

- Plek bieden voor innovatie in de luchtvaart (en waar nodig ook breder)
- Ruimte en flexibiliteit om te kunnen innoveren (fysiek, maar ook in regelgeving)
- Stimuleren van connectiviteit van deze regio (leren/wonen/werken) en internationale oriëntatie
- Stimuleren van regio Rotterdam Rijnmond als toegangspoort voor Europa

Knelpunten

- Verstedelijking en woningbouw verdrijven bedrijventerreinen en meer extensieve functies uit de stad. Maar daarmee worden ook banen uit de stad geduwd.
- Regulering en contouren beperken de ruimte voor innovatie/experimenteren/organiseren.
- De discussie rondom het LHB RTHA wordt gevoerd vanuit oude ingenomen stellingen

Kansen

- RTHA meer gebruiken als innovatie centrum voor de regio en de luchtvaart
- Kan RTHA een rol spelen in het verbeteren van de veiligheid en gezondheid in de regio?
- Verder ontwikkelen van RTHA als facilitator van noodhulp (regionaal, landelijk en internationaal)
- Vastgoedontwikkeling op en rondom het vliegveld als aanvulling voor innovatieve bedrijven zijnde onderdeel van een nieuw cluster(business centra, living labs, etc.).
- RTHA een prominente plek geven in de transities van de regio.

"Het is de diversiteit die de regio succesvol maakt en houdt. "

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

transavia

Transavia

www.transavia.nl

Belangen

- Een positief rendement / winstgevendheid van het bedrijf
- Een zeker en duidelijk beleidskader en ontwikkel pad, waardoor optimaal gebruik gemaakt kan worden van de resources
- Operationele flexibiliteit om in te spelen op nieuwe situaties en uitzonderingen
- Operatie op RTHA is onderdeel van de totale logistieke operatie van Transavia, door verwevenheid logistieke planning met de operatie op andere luchthavens
- Behalen doelstellingen en ambities vanuit akkoord Duurzame Luchtvaart akkoord

Knelpunten

- Onduidelijk (wisselend) beleid zorgt voor onzekerheid en maakt het moeilijk te anticiperen qua planning en investeringen
- Niet alle (door derden gewenste) bestemmingen zijn ook rendabel te maken vanuit RTHA

Kansen

- Operationeel mogelijk maken dat uitwijkers niet leeg hoeven te vliegen boven Nederland
- Een duidelijke scheiding krijgen in de geluidscontouren voor commercieel en maatschappelijk verkeer

"Ontwikkelperspectief is noodzakelijk voor Transavia om invulling te kunnen blijven geven aan haar maatschappelijke positie."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

TUI (fly) Nederland

www.tui.nl

Belangen
- Basis op RTHA beperkt uitbreiden om groeiende vraag te kunnen beantwoorden
- Financieel gezonde bedrijfsvoering en waar mogelijk uitbreiden concurrentiepositie.
- Uitvoeren van zowel VFR- als vakantievluchten (VFR = Visiting Friends & Relatives)

Knelpunten
- Economisch gezien betekent niet inzetten op groei achteruitgang in concurrentiepositie
- Met slots die gedurende het jaar vrijvallen kan je geen stabiele operatie opzetten
- Investeren in duurdere, maar schonere en stillere vliegtuigen betaalt zich niet terug omdat er geen groeiruimte is voor duurzame nieuwe of bestaande gebruikers. Een idee is om deze investeringen te belonen in ruimte/slots en in lagere tarieven op de luchthaven.

Kansen
- Meer home-based vliegtuigmaatschappijen op RTHA heeft een positieve impact op werkgelegenheid
- Stimuleren van nieuwe stille en zuinige types toestellen verlaagt, zeker in de dagranden, de impact van vliegen op de omgeving
- Meer verschillende (unieke) bestemmingen aanbieden vanaf RTHA zodat de reiziger vanuit dicht bij huis een divers bestemmingspallet kan bereiken

"TUI (fly) pleit voor "reizigersneutraliteit". De reden van de reis doet er niet toe, waar het om gaat is hoe er gevlogen wordt (duurzaam, met respect voor de omgeving en efficiënt)."

Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

VNO-NCW West

www.vno-ncwwest.nl

Belangen
- Ondernemersklimaat in metropoolregio Rotterdam Rijnmond
- Bereikbaarheid is een onderscheidende vestigingsklimaat voorwaarde
- Stimuleren werkgelegenheid in de metropoolregio Rotterdam Rijnmond
- Stimuleren leer-werkplekken voor de toekomstige werknemers

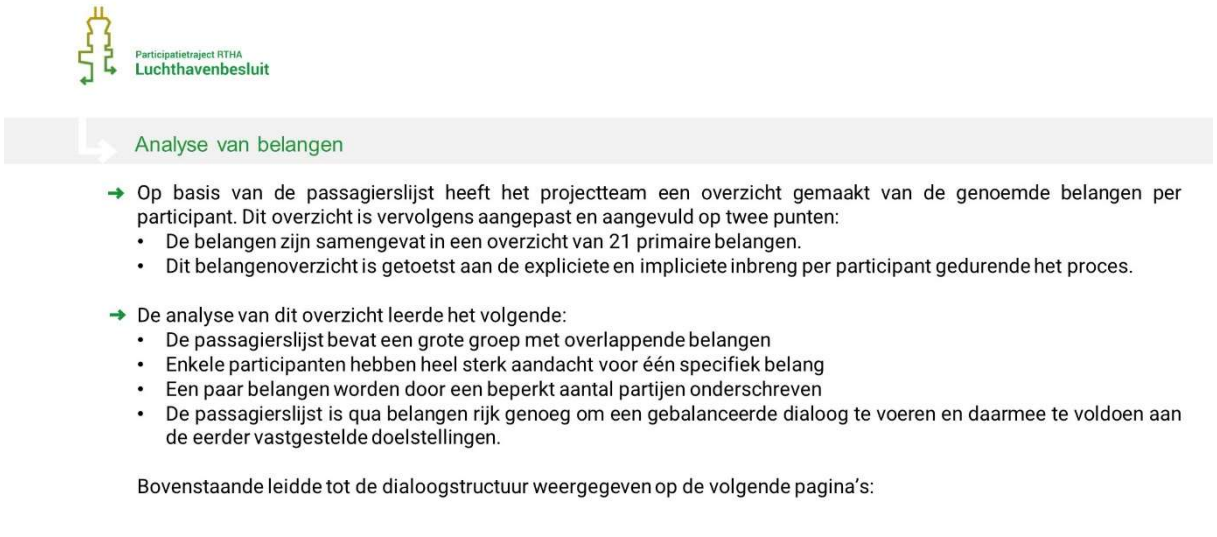
Knelpunten
- Uitdaging: kijken vanuit metropolitane kansen naast lokaal belang
- Hoe gaan we landelijk om met de behoefte om te vliegen in relatie tot regionale inpassing van een vliegveld

Kansen
- Verduurzamen van luchtvaart door innovatieve technieken toe te passen
- Eventuele groei van luchtvaart gebruiken om verduurzaming van de luchtvaartsector te bekostigen
- Combineren van innovatie, onderwijs en luchtvaart om elkaar te kunnen versterken

"The learning airport staat voor de toekomst zoals ondernemers ook naar de toekomst kijken: innoveren en ontwikkelen van mens en bedrijf door samen te werken."

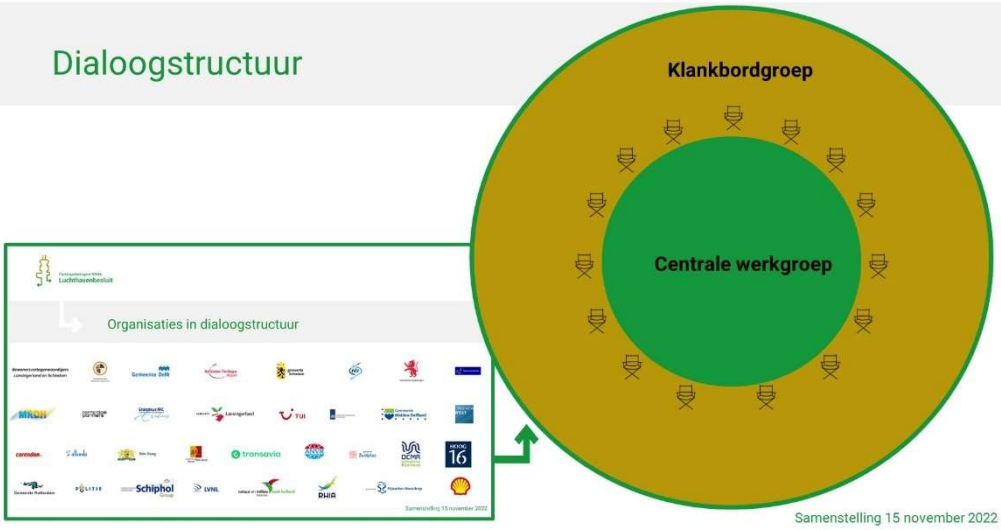
4. Dialoogstructuur Participatietraject





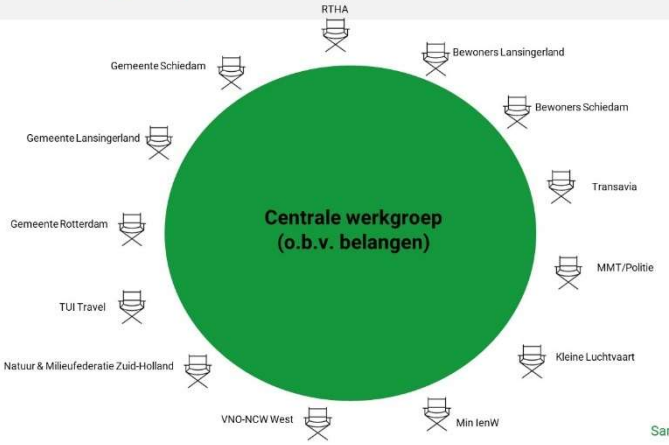
Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Dialoogstructuur



Participatietraject RTHA
Luchthavenbesluit

Centrale werkgroep



5. Overzicht rollen en inbreng participanten per fase

		FASE 1				FASE 2		FASE 3			FASE 4
Organisatie (a-z)	**Afkorting**	**Interview ter kennismaking**	**Slide Passagiersliijst**	**Belanghebbende**	**Kennishouder**	**JFF begeleidingsgroep**	**MGA training**	**Centrale Werkgroep**	**Klankbordgroep**	**Kennishouder**	**Afronding Participatietraject**
Albeda College	Albeda	x	x	x			x		x		x
Algemene Nederlandse Vereniging van Reisondernemingen	ANVR	x	x	x			x		x		x
Bewoners tegen Vliegtuigoverlast	BTV	x	x	x		x	x	*	*		
Bewonersvertegenwoordiging Lansingerland	Bewoners Lansingerland	x	x	x		x	x	x	x		x
Bewonersvertegenwoordiging Rotterdam	Bewoners Rotterdam	x	x	x		x	x	x**	x**		
Bewonersvertegenwoordiging Schiedam	Bewoners Schiedam	x	x	x		x	x	x	x		x
Corendon Dutch Airlines	Corendon	x	x	x			x		x		x
DCMR Milieudienst Rijnmond	DCMR	x	x	x****	x	x	x		x	x	x
Erasmus MC - Mobiel Medisch Team	MMT	x	x	x			x	x	x		x
Provincie Zuid-Holland	Zuid Holland	x	x	x			x		x		x
Gemeente Delft	Delft	x	x	x			x		x		x
Gemeente Den Haag	Den Haag	x	x	x			x		x		x
Gemeente Gouda	Gouda			x					x***		x
Gemeente Lansingerland	Lansingerland	x	x	x			x	x	x		x
Gemeente Midden-Delfland	Midden-Delfland	x	x	x			x		x		x
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Pijnacker-Nootdorp	x	x	x			x		x		x
Gemeente Rotterdam	Rotterdam	x	x	x		x	x	x	x		x
Gemeente Schiedam	Schiedam	x	x	x			x	x	x		x
Gemeente Vlaardingen	Vlaardingen	x	x	x			x		x		x

Organisatie (a-z)	Afkorting	Interview ter kennismaking	Slide Passagierslijst	Belanghebbende	Kennishouder	JFF begeleidingsgroep	MGA training	Centrale Werkgroep	Klankbordgroep	Kennishouder	Afronding Participatietraject
Gemeente Waddinxveen	Waddinxveen			x					x***		x
Gemeente Zuidplas	Zuidplas	x	x	x			x		x		x
Hoog16Hoven Businesspark	H16H	x	x	x			x		x		x
Kleine luchtvaart	Kleine luchtvaart	x	x	x		x	x	x	x		x
Luchtverkeersleiding Nederland	LVNL	x	x	x	x	x	x		x	x	x
Metropoolregio Rotterdam Den Haag	MRDH	x	x	x	x		x		x	x	x
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	I&W	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland	N&M	x	x	x		x	x	x	x		x
Natuurmonumenten	NM	x	x	x			x		x		x
Nationale Politie	Politie	x	x	x			x	x	x		x
Rotterdam Partners	RP	x	x	x			x		x		x
Rotterdam The Hague Airport	RTHA	x	x	x		x	x	x	x		x
Rotterdam the Hague Innovation Airport	RHIA	x	x	x			x		x		x
Royal Schiphol Group	RSG	x	x	x			x		x		x
Shell Nederland	Shell	x	x	x			x		x		x
Transavia	HV	x	x	x		x	x	x	x		x
TUI	TUI	x	x	x			x	x	x		x
Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond	VRR	x	x	x****	x				x	x	x
VNO-NCW West	VNO-NCW	x	x	x			x	x	x		x

LEGENDA

* De BTV heeft na fase 2 niet meer deelgenomen aan het participatietraject.

** De bewonersvertegenwoordigers Rotterdam hebben halverwege fase 3 het participatietraject verlaten.

*** De gemeentes Gouda en Waddinxveen hebben in fase 1 besloten hun belang via de Gemeente Zuidplas te laten inbrengen.

**** DCMR en VRR zijn initieel als belanghebbende aangemerkt, maar hebben later zelf aangegeven enkel als kennishouder te willen worden betrokken.


VIRIDIS
business advisory


WesselinkVanZijst
strategisch omgevingsmanagement