



Werkdocument Samenwerkingsagenda

Regiodoelen RTHA

Versie 0.1

1. Regio aan zet

Dit document vormt de samenwerkingsagenda van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam (BRR). Hierin staat opgenomen welke doelen de BRR nastreeft in relatie tot de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA), welke maatregelen de BRR nu alvast neemt naar aanleiding van het advies aan de staatssecretaris over een nieuw luchthavenbesluit en welke partners de BRR wil betrekken bij de samenwerkingsagenda. De BRR streeft naar het vergroten van het draagvlak in de regio voor de luchthaven en wil graag de (regionale) partners betrekken bij dit streven.

De BRR heeft in haar advies vijf regiodoelen beschreven:

1. Toename van het aandeel zakelijke bestemmingen voor RTHA;
2. Toename van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio;
3. Verder beperken van de hinder (a) en verbetering van de communicatie met de gehinderden (b);
4. Verbetering van de leefomgevingskwaliteit;
5. Versteving van de governance op RTHA

Bij twee van deze vijf regiodoelen nodigt de BRR partners uit om zich aan te sluiten:

- Het versterken van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio (regiodoel 2)
- Beperken van hinder (onderdeel van regiodoel 3)

Voor de korte termijn neemt de BRR daarnaast een aantal concrete maatregelen die niet hoeven te wachten op een nieuw luchthavenbesluit en gezien worden als 'no regret'. Het gaat hierbij om maatregelen in het kader van de regiodoelen 1, 3, en 5:

- Er komt een onderzoek naar de mogelijkheden voor sturing op zakelijk profiel/bestemmingen om de haalbaarheid hiervan te toetsen (regiodoel 1)
- De BRR stelt een omgevingsmanager aan (in BRR brief 'bemiddelaar' genoemd) om zich te richten op klachten en verbetering van communicatie met omwonenden (onderdeel van regiodoel 3)
- De BRR gaat het gesprek aan met het ministerie van IenM en Schiphol Group om de governance op RTHA te versterken (regiodoel 5).

Tot slot is ten aanzien van regiodoel 4, de verbetering van de (ruimtelijke) leefomgevingskwaliteit, beoordeeld dat de ruimtelijke leefomgeving buiten de scope van de luchthavenproblematiek valt (zie pagina vier).

Over het geheel wil de BRR de waardevolle dialoog over de toekomst van de luchthaven met betrokken partijen als de CRO, DCMR, het ministerie van IenM, RTHA en anderen vasthouden en intensiveren. De BRR zal deze partijen de komende periode actief benaderen om betrokkenheid en bijdragen

¹ Brief aan de staatssecretaris getiteld: "BRR-advies Rotterdam The Hague Airport aan Staatssecretaris Ministerie IenM." (22 september 2017)

van deze partijen aan de samenwerkingsagenda gezamenlijk vorm te geven. Deze samenwerkingsagenda legt daarmee de basis voor draagvlak in de regio voor de luchthaven.

In haar advies aan de staatssecretaris, mede gebaseerd op de verkenning van dhr. Schrijnen, wordt geconstateerd dat er draagvlak bestaat voor de aanwezigheid van de luchthaven en de huidige vergunde geluidsruimte. Optimalisering van het gebruik van deze geluidsruimte kan bereikt worden door het verplaatsen van het maatschappelijk helikopterverkeer naar een andere locatie. Hiertoe is inmiddels een locatie onderzoek gestart.

2. Uitwerking regidoelen

De regidoelen en maatregelen kennen ieder een eigen uitwerking in tempo, aard van activiteiten en beoogde partners voor de uitvoering. Dit vertaalt zich in regidoelen voor een langere termijn met partners en zogezegd een aantal (op korte termijn) no regret maatregelen.

2.1 Regidoelen

1. Regidoel 2: Toename van de economische meerwaarde van RTHA voor de regio

De BRR ambieert een meerjarig programma met partijen die tot doel hebben de economische meerwaarde van de luchthaven voor de regio te vergroten. Zo is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) één van deze organisaties die de economische potentie van RTHA onderkent. De eerste actie van de BRR is partijen werven voor het meerjarig programma en met deze partijen tot afspraken komen met betrekking tot het opstellen en uitvoeren van dit programma. De BRR denkt hierbij aan ondersteuning van de MRDH, de RTHA en VNO-NCW. De BRR wil op korte termijn het initiatief tot deze samenwerking nemen, zodat een regionaal programma kan worden opgesteld. De planning voor het opstellen van een dergelijk regionaal programma zal in samenwerking met deze partners worden bepaald, met als streven realisatie in de zomer van 2018.

2. Regidoel 3 (a): Verder beperken van hinder

De BRR heeft recent de mogelijkheden voor hinderbeperkende maatregelen rond RTHA geactualiseerd op basis van de 'Rapportage Minimaliseren Geluidhinder Rotterdam The Hague Airport' uit 2016. Voor dit regidoel ziet de BRR de CRO als een belangrijk adviesorgaan voor het zoeken naar en het verder brengen van de juiste hinderbeperkende maatregelen. De BRR wil daarom op structurele basis de CRO actief betrekken.

Dit onderdeel verlangt een meerjarig beheer van maatregelen waarin telkens nieuwe inzichten en ideeën na een toets op haalbaarheid en effectiviteit worden toegevoegd en uitgevoerde maatregelen worden geëvalueerd, zoals de door de DCMR voorgestelde acties uit het Jaarrapport 2016. Voor wat betreft de uitvoering en haalbaarheid van maatregelen dient er rekening mee te worden gehouden dat voor sommige maatregelen (zoals vliegroutes) medewerking van andere partijen cruciaal is. Het ministerie van IenM en de LVNL zijn hier belangrijke spelers. De BRR hecht aan een open en transparante communicatie over de (on)mogelijkheden van de hinderbeperkende maatregelen.

De BRR zal de CRO voorstellen om begin 2018 gezamenlijk tot een plan van aanpak voor hinderbeperkende maatregelen te komen.

2.2 No regret maatregelen BRR

3. *Regiodoel 1: Toename van het aandeel zakelijke bestemmingen voor RTHA*

De BRR wenst een onderzoek in te stellen naar mogelijkheden om het zakelijk profiel van de luchthaven te versterken.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het bevoegd gezag ten aanzien van een luchthavenbesluit voor RTHA. Vanwege deze positie en kennis zal de BRR nog dit jaar in overleg treden met het ministerie en zich een oordeel vormen over de vraag of er kansrijke mogelijkheden aanwezig zijn om het zakelijk profiel te versterken. Grofweg zijn er twee mogelijkheden om te sturen op een zakelijk profiel:

- Het aangaan van een agglomeratie-regeling op basis van EU-regelgeving tussen RTHA en andere luchthavens zoals Schiphol en/of Lelystad waardoor tussen deze luchthavens gedifferentieerd kan worden tussen bestemmingen en maatschappijen.
- Het sturen op zakelijke bestemmingen en het maken van afspraken tussen partijen hierover. Een voorbeeld hiervan zijn de afspraken ('Alders Akkoord') die in het kader van groei van Schiphol zijn gemaakt in combinatie met Eindhoven en Lelystad.

De BRR zal, eventueel gezamenlijk met het ministerie van IenM, een onafhankelijk expert op het gebied van luchtvaart vragen om te adviseren over de feitelijke mogelijkheden, wat de mogelijke consequenties daarvan zijn en de praktische haalbaarheid onderzoeken. Vervolgens zal de BRR haar standpunt bepalen over de (on)haalbaarheid om op deze sporen in te zetten. De BRR ziet zichzelf als trekkende partij voor dit verkennende onderzoek met ondersteuning van het ministerie van IenM, RTHA/Schiphol Group en KLM/Transavia.

4. *Regiodoel 3 (b): Verbetering communicatie door het instellen van een 'omgevingsmanager'*

Als eerste waardevolle stap met betrekking tot het verbeteren van de communicatie ziet de BRR het instellen van een 'omgevingsmanager'. Deze omgevingsmanager dient proactief een oor te luisteren te leggen in de regio waar het gaat om klachten. Verder dient hij/zij invloed uit te oefenen op de partijen om beter met klachten en klagers om te gaan en voorstellen te doen om de klachtenafhandeling en de communicatie over en met de luchthaven te verbeteren. De omgevingsmanager dient daarvoor gepositioneerd te worden naast partijen als RTHA en DCMR. De klachtenregistratie zelf blijft een taak van de DCMR en het is uitdrukkelijk niet de bedoeling deze taak over te nemen.

De eerste actie van de BRR is het aanstellen van een kwartiermaker. Het takenpakket van de kwartiermaker behelst onder andere het opstellen van een takenpakket en functieprofiel en -benaming van de omgevingsmanager en hierover afspraken te maken met partijen, mede in relatie tot de positionering van de omgevingsmanager. Het streven is om de kwartiermaker begin 2018 aan te stellen. De BRR stelt RTHA voor om hier gezamenlijk de trekkende partij te zijn. Ondersteunende partijen zijn de DCMR, CRO en het ministerie van IenM.

5. *Regiodoel 3 (c): opnemen emissienormen in het luchthavenbesluit*

In het luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol zijn bovenwettelijke normen opgenomen over emissies van onder andere roet, fijnstof en NOx. Aangezien de BRR gemerkt heeft dat het onderwerp luchtvervuiling veel omwonenden van de luchthaven zorgen baart, gaat de BRR nog dit jaar met het ministerie van Infrastructuur en Milieu in gesprek over het mogelijk opnemen van vergelijkbare normen voor luchtkwaliteit in het nieuwe luchthavenbesluit van Rotterdam The Hague Airport.

6. *Regiodoel 5: Versterken van de governance op RTHA via continueren van de dialoog*

De BRR ervaart de intensieve dialoog tussen belanghebbenden over RTHA en met RTHA, die door het verkenningproces op gang is gekomen, als waardevol en wil dit omzetten in een structurele samenwerking die richting geeft aan de ontwikkeling en regionale betekenis van de luchthaven. Het slagen van deze samenwerking vereist een vertrouwensbasis tussen de luchthaven, de directe omgeving en belanghebbenden.

De BRR wil een structurele vorm van samenwerking met relevante actoren - waaronder in ieder geval de luchthaven en het ministerie - waarin op basis van structureel overleg afstemming plaats vindt over de ontwikkeling van de luchthaven, besluitvorming en waarin de voortgang (uitvoering) van afspraken worden bewaakt.

Als eerste stap zal de BRR met in ieder geval RTHA en het ministerie van IenM in overleg treden over de inhoud en vorm van dit structureel overleg, evenals andere daar aan deel te nemen partijen. Het doel is afspraken te maken over de overlegstructuur, -agenda en frequentie. De BRR betreft hierbij de evaluatie van de CRO door het ministerie van IenM. Deze samenwerkingsagenda beschouwt de BRR daarbij als een vertrekpunt. De BRR streeft er als initiatiefnemer naar om medio 2018 de nieuwe overlegstructuur en samenwerkingsvorm te hebben 'staan' en de afspraken hierover met partijen te hebben vastgelegd.

7. *Regiodoel 4: Verbetering van de (ruimtelijke) leefomgevingskwaliteit*

De (ruimtelijke) leefomgevingskwaliteit is in het advies van de verkenner een punt van aandacht. Er doen zich verschillende ruimtelijke veranderingen voor in de noordrand van de Rotterdamse regio. De BRR acht dit buiten de scope van de luchthavenproblematiek vallen en ziet dit onderwerp als onlosmakelijk verbonden met het opgave- en omgevingsgericht werken van gemeenten, de Rotterdamse regio en de provincie Zuid-Holland. Daarom zal dit onderwerp ook worden verbonden aan de opgaven die op de daartoe bestemde tafels van de gemeenten, de Provincie Zuid-Holland en de MRDH aan de orde komen. De leden van de BRR gaan dit actief agenderen op deze tafels.

3. Samenvatting samenwerkingsagenda

In onderstaande tabel worden de regiodoelen en concrete maatregelen weergegeven. Ook worden gewenste partijen, activiteiten, beoogde resultaten en globale planning en een verwacht eerste resultaat benoemd.

Tabel 1. Samenvattend overzicht regiodoelen en concrete maatregelen samenwerkingsagenda RTHA

Regiodoelen	Gewenste partijen	Activiteit	Beoogd resultaat	Gereed, streven in overleg met partners
Versterking economische meerwaarde van RTHA voor de regio	MRDH, RTHA, VNO-NCW	Meerjarig programma samenstellen voor vergroting economische meerwaarde	Regionaal programma	K3 2018
Verder beperken van hinder	CRO, RTHA, LVNL, DCMR, IenM	(Doen) uitvoeren van hinderbeperkende maatregelen	Plan van aanpak	K1 2018
Regiodoelen / maatregelen	Gewenste partijen	Activiteit	Beoogd resultaat	Gereed, streven in overleg met partners
1. Onderzoek instellen naar mogelijkheden versterken zakelijk profiel luchthaven	IenM, RTHA/Schiphol Group en KLM/Transavia	Haalbaarheidsonderzoek instellen naar mogelijkheden versterken zakelijk profiel luchthaven	Uitkomst haalbaarheidsonderzoek	K2 2018
2. Instellen van een 'omgevingsmanager'	CRO, DCMR, RTHA, IenM	Omgevingsmanager aanstellen die de rol van "bemiddelaar" oppakt	Kwartiermaker geïnstalleerd	K1 2018
3. emissienormen in het luchthavenbesluit	BRR, IenM, RTHA	Overleg met ministerie voor het opnemen van emissienormen in het luchthavenbesluit	Principe toezegging ministerie	K4 2017
4. Versterken governance via continueren van de dialoog	BRR, IenM, RTHA	Continueren en intensiveren dialoog	Dialoog ingericht	K2 2018