

Geachte leden van de CRO,

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft tijdens de CRO vergadering van december 2019 aangegeven graag het initiatief te nemen tot een informele verkenning richting een Luchthavenbesluit (LHB). Dit omdat RTHA de wettelijke aanvrager van een nieuw LHB is en wij willen beantwoorden aan de wens om draagvlak in de regio te zoeken en van daaruit te spreken over de toekomst van de luchthaven. Met deze notitie lichten wij onze aanpak graag nader toe.

### **Inleiding**

Om een luchthaven in Nederland te exploiteren is op grond van de Wet Luchtvaart een luchthavenbesluit (LHB) nodig. Op dit moment functioneert RTHA op basis van een omzettingsregeling die geldt als een (onvolledig) luchthavenbesluit. De Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) schrijft voor dat deze omzettingsregeling moet worden vervangen door een nieuw en volledig luchthavenbesluit.

Het LHB is geen op zichzelf staande klus. Zo zijn bijvoorbeeld de kaders vanuit het Rijk -via de aanstaande luchtvaartnota- belangrijk. Ook spelen de aanstaande herinrichting van het luchtruim en de daarbij te ontwerpen vliegroutes een rol van betekenis. Hoewel veel van deze zaken nog in ontwikkeling zijn willen wij ten behoeve van een goede participatie al wel starten met het bespreken van het te volgen proces voor het LHB traject. Dit wordt hieronder nader toegelicht. Daarom zijn wij inmiddels gestart met een ronde van verkennende gesprekken met betrokkenen.

### **Omgeving**

Een luchthaven heeft impact op de omgeving. Niet alleen qua werkgelegenheid, connectiviteit en inkomende passagiersstromen, maar ook vanwege effecten op ruimtelijke ordening en leef kwaliteit. RTHA is van mening dat zij haar bestaansrecht mede ontleent aan haar bijdrage aan de ontwikkeling van de regio. Deze bijdrage gaat verder dan het faciliteren van luchtvaart, omdat RTHA ook een rol vervult als werkgever, opleider, innovator, verbinder, vestigingsklimaatfactor, business partner en toegangspoort/visitekaartje van de regio. De toegevoegde waarde van de luchthaven is daarbij voor iedereen anders. De stem van betrokkenen in de regio is daarom van belang voor de besluitvorming over de verdere ontwikkeling van de luchthaven. In de ogen van RTHA is een zorgvuldig participatie traject dan ook essentieel.

### **Aanpak**

De zoektocht naar draagvlak kan mogelijk leiden tot verschillende verwachtingen. Het is onze ervaring dat het -abrupt- starten met een uitwisseling van verschillende standpunten en belangen mogelijk snel zal uitmonden in polarisatie en daarmee een constructief dialoog in de weg staat. Als luchthaven gaan wij liever eerst met de betrokken partijen in gesprek over het proces. RTHA neemt daarbij het initiatief, maar heeft de wens om na een eerste procesverkenning, in overleg met betrokkenen, een onafhankelijk en neutrale facilitator aan te stellen om het participatietraject verder te begeleiden. Wij hebben daarbij de gedachte dat deze facilitator ook zorgt dat er tot procesafspraken wordt gekomen. RTHA blijft uiteindelijk wel eigenaar van de LHB aanvraag, maar is gedurende het proces ook simpelweg belanghebbende aan tafel.

Naast die eerste informele verkenning menen wij dat het cruciaal is om vanuit het bevoegd gezag te vernemen wat per definitie in een LHB geregeld dient te worden, wat daar eventueel aan toe te voegen is en wat elders besloten wordt. We willen tenslotte geen participatietraject doorlopen op een onderwerp waarvan later blijkt dat wij er niets over te zeggen hebben.

**Tijdspad**

Na een gedegen participatietraject zal de uiteindelijke opbrengst vertaald worden in een officiële aanvraag voor een LHB als Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Daarbij is het LHB MER-beoordeling plichtig conform de Wet en het besluit Milieubeheer. De luchthaven kiest er echter voor om een volledig MER uit te voeren. Deze MER-procedure omvat een procedure ter vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) met advies van wettelijke adviseurs, terinzagelegging en een advies van de Commissie m.e.r. Hierna volgt een advies van het Ministerie aan de luchthaven met betrekking tot de uitvoering van de MER. Aansluitend de procedure voor het LHB met bijbehorende MER met toetsing door het Ministerie, terinzagelegging en advisering van de Commissie m.e.r. Tot slot volgt voorhang van het LHB in Eerste en Tweede Kamer en advisering door de Raad van State.

Praktisch gezien is het echter nog lang niet zo ver. RTHA verwacht tot het najaar nodig te hebben om twee inventariserende gespreksrondes te doorlopen. Daarna willen wij de eerdergenoemde onafhankelijk facilitator aantrekken. Vervolgens kan deze partij, in samenwerking met de betrokkenen, een verdere uitwerking van het traject op papier zetten inclusief procesafspraken en communicatieplan. Bij het bovenstaande verkiest RTHA zorgvuldigheid boven snelheid.

**Tenslotte**

Wij zijn er van overtuigd dat een goede procesverkenning zal leiden tot (I) heldere stroomlijning van het proces, (II) beter bruikbare inbreng van de omgeving, (III) minder vertraging onderweg, (IV) meer tevredenheid over het proces nadien en (V) meer draagvlak voor het uiteindelijke besluit.

Qua procesverkenning zien wij een zeer divers veld met stakeholders. De individuele leden van de CRO vormen daarin een belangrijke kopgroep, maar zijn niet limitatief voor de verkenning. RTHA vindt het uit oogpunt van draagvlak belangrijk om met een brede groep betrokkenen de contouren van het proces nader te verkennen. Vanzelfsprekend houden wij de CRO graag op de hoogte van het proces.

Met deze notitie ga ik ervan uit de CRO voldoende geïnformeerd te hebben en stel voor het openstaande actiepunt als afgedaan te beschouwen.

Bas Liebeek  
*Adviseur Stakeholdermanagement*  
Rotterdam The Hague Airport