CRO Luchthaven Rotterdam

Betreft : **Verslag bijeenkomst CRO luchthaven Rotterdam d.d. 8 oktober 2020**

Aanwezig:

Voorzitter	: dhr. J. van der Vlist
Secretaris	: dhr. E. Struch

Leden/ plaatsvervangende leden/ ambtelijke ondersteuning/ adviseurs:

Provincie Zuid-Holland	: mw. W. de Zoete (vanaf punt 5)
Provincie Zuid-Holland	: dhr. K. de Jong
Gemeente Rotterdam	: dhr. R. van der Bolt
Gemeente Schiedam	: dhr. J. Ooijevaar
Gemeente Schiedam	: mw. L. Voogelaar
Gemeente Lansingerland	: dhr. S. Fortuyn
Gemeente Lansingerland	: mw. T. Dronkers
Rotterdam The Hague Airport	: dhr. S. Liebeek
Luchtverkeersleiding Nederland	: dhr. P. van der Werf
Gebruikers Grote Luchtvaart	: dhr. H. Vos
Gebruikers Kleine Luchtvaart	: dhr. O. Bal
Bewonersvertegenw. Rotterdam	: dhr. J. Schendstok
Bewonersvertegenw. Schiedam	: dhr. J. Witjes
Bewonersvertegenw. Lansingerland	: mw. T. van de Coevering
Natuur en Milieufederatie ZH	: mw. N.Schuil
Bedrijfsleven (VNO-NCW)	: mw. P. Tiel
DCMR Milieudienst Rijnmond	: dhr. R. Algra

Agendalid:

BTV	: mw. M. Zwijnenburg *)

Afwezig:

Gemeente Rotterdam	: mw. J. Bokhove
	:

*) Een agendalid is geen lid van de CRO en neemt niet deel aan de vergadering.

---

1. Opening
De voorzitter opent de vergadering.

Er is een bericht van verhindering ontvangen van mw. Bokhove. Zij wordt vervangen door dhr. Van der Bolt. Dhr. Louwerse is als gast aanwezig in verband met agendapunt 5.

a. agenda
Op de vraag van mw. v.d. Coevering waarom de verslagen en ingekomen stukken naar het eind van de agenda zijn verhuisd, antwoordt de voorzitter dat dit is gedaan om te voorkomen dat de bespreekpunten telkens van de agenda worden gedrukt.

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Mededelingen
Er zijn geen mededelingen.

3. Terug/vooruitblik BRR
Dhr. Fortuyn geeft een korte terugkoppeling van het laatste overleg. Het is in elk geval een prettig overleg geweest. Er is nog een keer bekrachtigd dat draagvlak een belangrijk element voor het te nemen Luchthavenbesluit is. De financiering van de onafhankelijk projectmanager van het participatietraject is goed afgestemd.

4. Governance

a. terugkoppeling overleg voorzitters met ministerie I&W
De voorzitter geeft een terugkoppeling van het overleg op 7 september 2020 van de voorzitters van de CRO's van luchthavens van nationale betekenis met het ministerie van I&W. Centrale punt was hetgeen voortvloeit uit de Luchtvaartnota: het Rijk wil vasthouden aan de CRO's als platform om de ambities van de luchthaven te bespreken, en om dat goed te kunnen doen zouden de CRO's meer ondersteuning en professionalisering moeten krijgen. Voor dat laatste wil het Rijk twee instrumenten inzetten: extra subsidie (lees: een verdubbeling) en het organiseren van kennisbijeenkomsten. Het Rijk realiseert zich verder dat naast de gemeenten die reeds in de CRO vertegenwoordigd zijn, ook andere gemeenten geraakt kunnen worden door de luchthaven (zowel positief als negatief). Daarom staat in de Luchtvaartnota dat de CRO's gevraagd wordt om één keer per jaar een bredere bijeenkomst (CRO+) te organiseren. De voorzitters hebben voorgesteld om de invulling ervan over te laten aan de CRO's zelf. Verder hebben de voorzitters ingebracht de vraag hoe vanuit de CRO's en de regio's meer gestuurd kan worden op het luchtvaartbedrijf, niet bedrijfsmatig, maar bijvoorbeeld over de verdeling van vluchten over de dag. I&W herkent het probleem en zal zich beraden hoe hier handen en voeten aan kunnen worden gegeven. Verder is stilgestaan bij de rol van de voorzitters. Gezien de polarisatie in het luchtvaartdossier is het Rijk ervan overtuigd dat de voorzitter een aantal competenties moet hebben om de dialoog goed te kunnen leiden, zoals een goed bestuurlijk netwerk, goed kunnen verbinden en goede sensitiviteit. Daarnaast kwam nog aan de orde dat de voorzitter van de CRO tevens voorzitter van de Stichtingen Ondersteuning CRO is. Het zou raar zijn dat hij na zijn vertrek volgend jaar als voorzitter van de CRO wel voorzitter van de stichting blijft. I&W gaat in overleg met de secretarissen kijken of er op dit punt meer uniformiteit in de statuten kan worden gebracht. Als laatste punt m.b.t. de voorzitter kwam aan de orde dat weliswaar wettelijk is geregeld dat de minister de voorzitter benoemt, maar niet hoe en door wie deze wordt voorgedragen. Het ministerie zal zich hierop gaan beraden.

In het verlengde van deze discussie is nog stilgestaan bij de maximale zittingstermijn van de leden van de CRO. De voorzitters hebben aangegeven dat maatwerk mogelijk zou moeten zijn, bijvoorbeeld voor bestuurders die (op het luchtvaartdossier) een derde termijn doen voor hun provincie of gemeente, of organisaties die maar heel weinig mensen hebben om in te zetten. Uitgangspunt blijft twee termijnen (zeker voor de voorzitter, en ook voor de burgerleden kan dit goed), maar waarschijnlijk komt er voor de boven genoemde situaties de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken. Een ander punt is de begrenzing van de CRO's. Als de geldende wet- en regelgeving strikt wordt toegepast, dan zal na het in werking treden van het nieuwe Luchthavenbesluit (waarin meer en andere beperkingengebieden moeten worden opgenomen dan in de huidige Omzettingsregeling) het aantal gemeenten dat zitting zou moeten nemen in de CRO, sterk kunnen toenemen. Omdat dit niet praktisch is, is het voornemen om de 48 L_{den} contour te gebruiken als criterium. De voorzitters hebben daarbij aangegeven, dat als er een gemeente bij komt, dat er dan ook een vertegenwoordiger van de omwonenden in deze gemeente lid moet worden van de CRO. Verder zal het Rijk als bevoegd gezag bij alle CRO's aanschuiven om aanspreekbaar te zijn in discussies, maar nadrukkelijk niet om mee te doen aan de besluitvorming. Tenslotte werd onze Werkgroep Hinder Beperking genoemd als goed voorbeeld van intensivering van de betrokkenheid bij het gebeuren rond de luchthaven, en daar zouden dus ook de professionaliseringsgelden ingezet kunnen worden.

Mw. Tiel vraagt hoe dit gesprek met het ministerie zich verhoudt tot het rapport Cohen en de aanbeveling daarin dat de nieuwe overlegstructuur in Eindhoven (LEO) richtinggevend zou zijn voor de inrichting van de CRO's. Verder mist zij in Zuid-Holland een provinciale kerngroep. De voorzitter antwoordt dat met het ministerie niet is gesproken over de rapporten van Pieter van Geel en Job Cohen. Van Geel heeft de ORS geëvalueerd en is ook gevraagd als een soort informateur voor de Eindhovense situatie. Cohen heeft in algemene zin een advies gegeven, maar zijn rapport kwam uit net na het overleg met het ministerie. Uit hetgeen daarin besproken is, kan wel de denklijn van het ministerie worden afgeleid. Maar het kan best zijn dat op basis van het advies van Cohen en de ervaringen bij Eindhoven er in algemene zin nog een aantal discussies gaan komen die ook voor de CRO's relevant kunnen zijn. Wat betreft de kerngroep antwoordt de voorzitter dat er in Zuid-Holland wel degelijk een kerngroep is. Daarin zitten onder andere hijzelf, de provincie, een vertegenwoordiger van de ORS en de voorzitter van BTV. Het is vooral een afstemmingsoverleg. Er worden geen besluiten genomen.

Dhr. Witjes meldt dat ook de bewoners met het ministerie hebben gesproken, en wel in landelijk ABReL-verband. Daarbij is over dezelfde zaken gesproken. Hij wil twee punten benadrukken. Ten eerste is gepleit voor professionalisering van de bewonersondersteuning en daar hoort ook financiële ondersteuning bij. Ten tweede zijn ze voorstander van een onafhankelijk secretaris, dit overigens los van de huidige invulling (persoon) bij de CRO Rotterdam. De voorzitter wil op de bestemming van de extra gelden terugkomen bij de begroting. Wat betreft de onafhankelijk secretaris wijst hij erop dat de CRO Rotterdam dit vrij opportunistisch geregeld heeft. In de eerste plaats wordt dankbaar gebruik gemaakt van het aanbod van de provincie om die secretaris om niet beschikbaar te stellen. Doordat de CRO hierdoor geen secretaris hoeft in te huren, gaat dit niet van het budget af. Ten tweede heeft de voorzitter met de provincie afgesproken dat de onafhankelijkheid van de secretaris zo wordt geborgd, dat hij zich met de voorzitter kan verstaan zodra hij in gewetensnood zou komen, en dat de voorzitter dan met zijn leidinggevende of eventueel de gedeputeerde daarover kan discussiëren. Dhr. Witjes benadrukt dat zijn opmerking geen oordeel over de Rotterdamse situatie inhield, maar dat dit een landelijk overleg was en dat daarin is gepleit om dit voor alle CRO's op een uniforme manier structureel en goed te regelen.

Als nabrander meldt de voorzitter nog dat in het overleg met het ministerie door diverse CRO's is gepleit voor financiering door het Rijk van de klachtenafhandeling. Het Rijk wijst dit heel nadrukkelijk af en vindt dit een verantwoordelijkheid van de luchthaven en de regionale overheden eromheen, in feite zoals het nu in het Rotterdamse geregeld is.

Naar aanleiding van het punt zittingstermijn vraagt dhr. Schendstok wanneer de eerste termijn begint van een lid dat eerder plaatsvervangend lid is geweest. De voorzitter gaat er vanuit dat dit begint bij de benoeming als lid, en dat de eerdere periode als plaatsvervanger hierbij niet meetelt.

5. Luchthavenbesluit/verkenning RTHA: voortgang

Voordat hij een introductie geeft op de presentatie van dhr. Liebeek, doet dhr. Louwerse een mededeling over de vertegenwoordiging van de luchthaven in de CRO. Omdat dhr. Liebeek met de participatie aan de gang gaat, vindt de luchthaven het minder voor de hand liggen dat hij ook in de CRO blijft zitten, en dit wordt dan ook zijn laatste optreden als lid van de CRO. Met ingang van de volgende vergadering zal zijn plek worden ingenomen door dhr. Louwerse zelf.

Dhr. Louwerse geeft vervolgens een korte introductie op de presentatie van dhr. Liebeek. Mede aanhakend bij de Luchtvaartnota, waarin de vier publieke belangen worden geschetst, vindt de luchthaven dat deze ook input moeten zijn voor het Luchthavenbesluit. Dit heeft de luchthaven ertoe gebracht om niet zoals voorgaande keren eerst met een vooraf doorgerekend setje alternatieven te komen, waarop dan vanuit alle kanten zienswijzen kunnen worden ingediend, en de luchthaven daaruit vervolgens een voorkeursvariant kiest en voorlegt. De luchthaven wil nu al in de fase daarvoor de participatie gaan benutten. In het voor-voortraject zijn hiertoe al de nodige verkenningen gedaan.

Dhr. Liebeek geeft een presentatie over het participatietraject **(bijgevoegd)**. Onderweg neemt dhr. Medema het stokje over om nader in te gaan op het plan van aanpak. Deze heren vormen samen met dhr. Wesselink het projectteam, waarbij dhr. Liebeek de rol van integraal projectmanager heeft. Zijn functie bij RTHA eindigt dus.

Dhr. Schendstok vraagt hoe bepaald wordt wie er belang heeft en dus zou moeten participeren. Hij wil graag weten hoe die selectie gemaakt wordt en of er al enig idee is hoeveel mensen dan aan het proces moeten gaan deelnemen.

Mw. Tiel herkent zich na een half jaar zeer intensief gebakkelei in de ORS heel erg in het uitgangspunt dat je begrip moet krijgen voor elkaars belangen, Het kan dus zijn dat zij de branchevereniging transport en logistiek mee wil nemen naar een sessie of dat zij in overleg met het participatieteam nadenkt welke ondernemers heel goed kunnen vertellen wat de toegevoegde waarde van RTHA is. Ze is blij dat zo uitgebreid over participatie nagedacht wordt en ook over omgevingsmanagement. Ze voelt zich ook uitgenodigd om feedback te mogen geven gaande het proces.

Dhr. Witjes geeft aan dat de bewoners blij zijn met het ingezette traject zoals dat nu wordt voorgesteld door Rotterdam Airport, want dat geeft in ieder geval urgentie en snelheid aan het hele proces en het leidt er hopelijk toe dat in gezamenlijkheid tot een goed beleid voor de toekomst wordt gekomen. Een van de dingen die de bewoners ook heel belangrijk vinden is dat iedere partij die mee gaat doen, van tevoren ook aangeeft hoe hij in die discussie staat, bijvoorbeeld door middel van een position paper, zodat iedereen van elkaar kan weten dat er bijvoorbeeld geen verborgen agenda’s zijn. Mw. v.d. Coevering voegt hieraan toe dat ze het helemaal met Dhr. Witjes eens is.

De voorzitter constateert dat de hoofdvraag is hoe je komt tot een selectieproces van belanghebbenden. Hij denkt dat het goed is dit te combineren met de vraag hoe het participatieteam de rol van de CRO in dit proces ziet.

Dhr. Medema antwoordt op de vraag van dhr. Schendstok dat dit de terechte complexiteit van dit proces is en dat dit precies de reden is waarom hij met dhr. Liebeek besloten heeft om niet nu al te vertellen wie die belanghebbenden zijn, want ze weten het ook nog niet precies. Er zijn er al heel veel in beeld; de bewonersvertegenwoordigers zitten bijvoorbeeld niet voor niets in deze CRO. Het zou ook kunnen dat er nog belanghebbenden bij moeten. Hier worden onder andere de gesprekken met de individuele leden van de CRO voor gebruikt. Daarin wordt dan bijvoorbeeld gesproken over belangen, spelregels, over vragen die er mogelijk zijn, over de huidige knelpunten (dus waarom heb je last of lust van de luchthaven), en op basis daarvan of er ook andere partijen zijn die dat zo kunnen ervaren. Uiteindelijk is het voor het proces belangrijk dat alle belangen aan tafel zitten, maar daar hoeven dus niet alle individuele belanghebbenden te zitten.

Op de vraag m.b.t. de positie van de CRO antwoordt dhr. Medema dat in zijn proces de leden van de CRO individueel benaderd worden, maar dat het goed zou zijn om iedere vergadering van de CRO over de voortgang te rapporteren. Aldus wordt afgesproken.

Mede in verband met de lancering van de website en de woordvoeringslijn namens iedereen vraagt dhr. V.d. Bolt aandacht voor het hoofdstuk communicatie en met name dat hier goede afspraken over worden gemaakt, ook tussen de discussiërenden onderling. Vaak ontstaat er in dit soort gecompliceerde processen al de eerste wrijving als er dingen gecommuniceerd worden waarvan iemand zegt: hé het wordt wel namens mij gecommuniceerd, maar daar herken ik mij niet in. Dhr. Medema vindt dit een goede toevoeging en zal dit meenemen.

De voorzitter bedankt dhr. Medema voor zijn presentatie. Ook bedankt hij dhr. Liebeek voor zijn constructieve bijdrage aan de afgelopen vergaderingen en besluit “en passant” om dhr. R. Louwerse met onmiddellijke ingang te benoemen als lid van de CRO namens Rotterdam The Hague Airport.

6. Capaciteit

a. mogelijkheden om te sturen

De voorzitter constateert dat de luchthaven reeds heeft geschetst wat de huidige sturingsmogelijkheden zijn. Daar kunnen we het mee eens zijn of niet mee eens zijn, maar om het te wijzigen heb je een vergunning nodig en daarvoor zitten we in het proces dat bij het vorige agendapunt geschetst is. Zijn voorstel is daarom om dit punt te passeren.

Dhr. Schendstok wijst op de oplegnotitie, waarin staat dat er geen vragen van de leden van de CRO zijn ontvangen. Hij herinnert zich echter heel goed dat in de vorige vergadering is gezegd dat er best gestuurd kan worden op de capaciteitsdeclaratie, niet op slots, en dat dit zou worden onderzocht door dhr. Liebeek, maar dat hij hier nog geen antwoord op heeft gekregen. Op de vraag van de voorzitter of de luchthaven in een aanvullende memo de CRO kan informeren over de sturingsmogelijkheden, antwoordt dhr. Louwerse dat dit een herhaling van zetten wordt. De mogelijkheden om te sturen zijn heel beperkt. Uiteraard is er een wens zowel aan zijn kant als aan de kant van de bewoners om dat iets ruimer te kunnen doen, maar dat is niet een, twee, drie om te zetten in een realiteit. Afgesproken wordt dat dhr. Schendstok en dhr. Louwerse hier bij een kop koffie nog een keer over door zullen praten. **(actie: RTHA/ Schendstok)**

b. capaciteitsdeclaratie RTHA zomer 2021

Dhr. Schendstok ziet een discrepantie tussen de capaciteitsdeclaratie voor zomer 2021 en eerdere capaciteitsdeclaraties. In de eerdere capaciteitsdeclaraties stond namelijk onder het kopje “Distribution of aircraft movements over a 24 hours period” een onderscheid in Peak, Off Peak en Night restrictions, en in

die voor zomer 2021 is dit verdwenen. Omdat dhr. Louwerse hiervoor ter plekke geen verklaring kan geven, wordt afgesproken om dit mee te nemen bij het eerder genoemde kopje koffie en na afloop terug te koppelen naar de CRO. **(actie: RTHA/ Schendstok)**

7. Meldingen hinder Vliegtuigbewegingen rondom RTHA

a. DCMR jaarrapport gebruiksjaar 2019: aanvulling

Dhr. Algra geeft een korte toelichting. In het jaarrapport, dat de vorige vergadering is besproken, konden drie elementen niet worden opgenomen doordat de handhavingsrapportage van ILT dit jaar later beschikbaar is gekomen dan normaal. In de aanvullende notitie van de DCMR zijn deze gegevens alsnog verwerkt. Om te beginnen gaat het om de tabel met aantallen nachtvluchten per categorie. In de drie qua aantallen belangrijkste categorieën (2a. traumaheli, 4f. zakelijk verkeer, 4g/h vertraagde vluchten) is ten opzichte van het voorgaande jaar een lichte afname te zien. Verder zijn nu ook de berekende waarden voor de geluidbelasting op de handhavingspunten beschikbaar gekomen. In de buurt van handhavingspunt 3 in Bergschenhoek en 6 in Schiedam staan ook geluidmeetposten, waardoor de berekende waarden weer met de gemeten waarden vergeleken kunnen worden. De verschillen blijken weer binnen de meet- en rekenonnauwkeurigheid te vallen. Tenslotte is toegevoegd het uit het ILT rapport gekopieerde overzicht van berekende geluidbelasting, grenswaarden voor de geluidbelasting en percentage gebruikte geluidscapaciteit op de handhavingspunten.

Dhr. Schendstok vindt dat men met het niet toekennen van strafpunten voor commerciële nachtvluchten heel barmhartig is voor de luchtvaartmaatschappijen, terwijl de omwonenden hierdoor gemiddeld een keer per dag met een nachtvlucht te maken krijgen. Hij vraagt zich af of daar altijd voldoende aanleiding voor is. Hij vindt bijvoorbeeld dat als op de luchthaven van vertrek al kan worden voorzien dat er slecht weer op komst is, dan maar zo lang gewacht moet worden met opstijgen dat in Rotterdam niet in de nacht geland hoeft te worden. Dhr. Algra antwoordt dat als een vlucht binnenkomt in de nachtperiode, altijd een strafcorrectie van 10 dB wordt toegevoegd aan het geluid. Daarmee wordt het geluidemmertje waarover de luchthaven beschikt natuurlijk wel sneller gevuld, waardoor de kans op overschrijding van een grenswaarde toeneemt. Dus niemand is ermee gebaat dat dit gebeurt. Hij heeft als klachtenbureau geen mening wie je daarop aan zou moeten spreken. Wel wijst hij erop dat dat vliegtuig de volgende dag wel weer zijn dienst in Rotterdam moet beginnen. Dus als je het laat uitwijken naar bijvoorbeeld Schiphol, dan zal het de volgende ochtend tussen zes en zeven uur toch weer terug moeten komen, en krijgen de omwonenden alsnog een vlucht over zich heen.

Dhr. Witjes ziet in de rapportage van ILT de vluchten die geland zijn tussen 24.00 en 1.00 uur niet terug, en vraagt zich af of die er dan helemaal niet zijn geweest, of wellicht zijn vergeten. Dhr. Algra antwoordt dat kennelijk de periode tussen 23.00 en 1.00 uur is aangehouden*. (noot secretaris: landingen in de periode van 24.00 tot 01.00 uur door in onderdeel 4g genoemde vliegtuigen die volgens schema eerder dan 24.00 uur hadden moeten arriveren, worden vermeld in categorie 4h.)*

Mw. v.d. Coevering merkt nog op dat haar tuinmeubelen dit jaar lang zo vuil niet waren als andere zomers, en dat zegt waarschijnlijk ook iets over de lucht die zij inademt. De voorzitter wil dit punt even aanhouden, omdat dit eigenlijk hoort bij het volgende agendapunt (7.b).

b. DCMR rapport 3e kwartaal gebruiksjaar 2020

Dhr. Algra geeft een korte toelichting op het rapport. Er was natuurlijk een sterke afname te zien van het aantal vliegbewegingen als gevolg van de Corona crisis en dat is ook terug te zien in de meldingen en het aantal melders. Opvallend was verder het grotere aantal bewegingen van de kleine luchtvaart ten opzichte

van vorig jaar, met name in de maanden juni (+ 10%) en juli (+ 20%). Daarover zijn bijvoorbeeld in de maand juli maar liefst 5 keer meer meldingen ontvangen.

Naar aanleiding van de opmerking van mw. v.d. Coevering over de tuinstoelen vraagt de voorzitter of de DCMR dit op basis van metingen kan verklaren. Dhr. Algra wijst op het rapport over metingen in Corona-tijd dat bij de ingekomen stukken is gevoegd, en dat is opgesteld op verzoek van de provincie. Dit geeft inzicht in zowel geluid als luchtkwaliteit. Daaruit blijkt dat voor de luchtkwaliteit het wegverkeer toch een belangrijker factor is dan de luchtvaart. Op de vraag van de voorzitter of de provincie nog iets gaat doen met het rapport, antwoordt dhr. De Jong, nadat hij heeft gemeld dat mw. de Zoete inmiddels ook is aangeschoven, dat het rapport is aangeboden aan Provinciale Staten en dat het is besproken in de Commissie. De voorzitter verzoekt de secretaris om met de CRO te delen wat daar is gezegd. **(actie: secretaris**)

Dhr. Fortuyn wordt getriggerd door de opmerking over de toename van de kleine luchtvaart. De meldingen zijn fors toegenomen, en hij vraagt zich dan ook af of er een verschil wordt gemaakt in de vorm van melden. Hij weet dat bepaalde geluidsmeters automatisch een melding genereren en daarnaast zijn er degenen die ingelogd zijn op de website en de moeite hebben gedaan om een melding te doen. Hij heeft moeite om dit te adresseren. Dhr. Algra antwoordt dat melders altijd wordt gevraagd aan te geven waarvan ze overlast denken te hebben ervaren, zoals een indicatie van het type toestel, en er is natuurlijk de mogelijkheid om via de website flighttracking het toestel aan te klikken. Dus hij denkt dat het wel goed in beeld gebracht is. Verder heeft misschien meegespeeld dat het luchtruim in deze regio door het ontbreken van grote luchtvaart erg rustig was. Hij denkt dat hierdoor voor de kleine luchtvaart meer ruimte geweest is om te vliegen in gebieden waar ze normaal niet altijd toestemming voor krijgen, namelijk in het gebied waar het Schipholverkeer plaats vindt.

Mw. v.d. Coevering wil graag van dhr. Louwerse weten of het bij de toename van de kleine luchtvaart ging om “pretluchtvaart” of bijvoorbeeld taxivluchten voor zakenreizigers die geen lijnvlucht konden nemen. Dhr. Louwerse heeft de cijfers niet paraat, maar hij weet wel dat er niet extreem veel meer landingen geweest zijn. Dat is natuurlijk wat anders dan overvliegend verkeer. Dhr. Bal kan zich niet voorstellen dat er meer gevlogen is op andere plekken door het ontbreken van commercieel verkeer, omdat in de buurt van Rotterdam eigenlijk altijd wel ruimte is om vrijwel overal te vliegen, en er zijn plekken waar je sowieso nooit komt. Hij kan zich niet voorstellen dat vliegers hun gedrag hebben aangepast, omdat er meer mogelijk was. Op Schiphol is dat nadrukkelijk wel het geval geweest. Normaal gesproken is dat een plek waar je niet of nauwelijks kunt komen, en daar is er wel veelvuldig gebruik van gemaakt dat het asfalt helemaal niks lag te doen, “en daar hebben we dus wel wat lol gehad”.

De CRO neemt kennis van de rapportage.

8. Hinder beperkende maatregelen

a. voortgang

De secretaris geeft in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Werkgroep Hinder Beperking een korte toelichting op de stand van zaken. De vorige keer zijn veel producten opgeleverd, namelijk een aantal rapporten, en zijn er besluiten genomen. Nu is de werkgroep vooral hard aan het werk. Vermeldenswaard is dat inmiddels de rapportage van Adecs ontvangen is voor de aanvulling op de quick scan vertrekroute 06, waarin een berekening is gemaakt rekening houdend met de afwijkers en een berekening van de piekniveaus (LA_{max}). Dat levert interessante informatie op, want als je kijkt naar de L_{den} en LA_{max}, geeft dat verschillende effecten voor wie erop vooruit en wie erop achteruit gaat. Het is goed om die LA_{max} goed te

analyseren. De BTV heeft bijvoorbeeld onlangs in de Statencommissie weer benadrukt dat de bewoners vooral last hebben van piekgeluid en niet zozeer van gemiddeld geluid. De bedoeling is om in dat traject ook aan bewoners te vragen om naar een simulatie te luisteren (en eventueel te kijken), maar vanwege Corona maatregelen is het de vraag of dat allemaal zo georganiseerd kan worden.

Mw. v.d. Coevering merkt op dat in bijlage 8.a.2 officieel wordt gevraagd om akkoord te gaan met de voorgestelde aanpak. De voorzitter van de werkgroep antwoordt dat deze passage aan zijn aandacht was ontsnapt, dat dit eerst nog in de werkgroep besproken moet worden en dus nog niet bedoeld was voor de CRO.

Dhr. Witjes leest in de oplegger dat de verkenning naar eerder en/of scherper naar rechts draaien na opstijgen van baan 24 nog niet is gestart wegens drukte als gevolg van Covid-19. Hij stelt daar vraagtekens bij, want hij denkt dat zowel Transavia als LVNL het de afgelopen maanden toch niet veel drukker hebben gehad. De voorzitter van de werkgroep antwoordt dat er weliswaar niet veel gevlogen wordt, maar dat het om verschillende redenen logistiek wel heel ingewikkeld is geweest. Bedoeld wordt dus niet de drukte in de lucht maar de druk op de organisaties. Deze zelfde organisaties heeft de werkgroep weer nodig voor de verkenning. Dhr. Witjes vindt het belangrijk dat er wel enige vaart blijft zitten in dit soort verkenningen. De voorzitter van de werkgroep is het daar mee eens. Inmiddels heeft hij bericht gekregen dat er rond deze tijd wel weer capaciteit zou zijn, dus de werkgroep hoopt het nu op te gaan pakken met beide organisaties.

b. voorstellen 2020
Er zijn geen vragen of opmerkingen naar aanleiding van dit punt.

c. informeren potentiële kopers huizen gebieden met geluidsoverlast
Mw. Tiel memoreert dat VNO-NCW het actief informeren van aanstaande kopers van nieuwbouwwoningen bij luchthavens als hinder beperkende maatregel ziet. Zij wil graag van de provincie weten hoe bij nieuwbouwprojecten en vergunningverlening de nabijheid van een vliegveld aan de orde komt en de verplichting van bijvoorbeeld een projectontwikkelaar om daarover te informeren. Mw. de Zoete denkt dat deze vraag beter aan de gemeente gesteld kan worden, want zij maken de woningbouwplannen. De provincie heeft weliswaar een vergunningverlenende functie, maar de gemeente is als eerste aan zet. Mw. Tiel stelt daarom aan de gemeenten de vraag of dat nu al naar voren komt, en of zij dit gaan meenemen in de participatieprocessen waarin zij de Omgevingswet gaan toepassen. Dhr. V.d. Bolt antwoordt dat er bij nieuwbouwproject Park 16hoven een overeenkomst is met de projectontwikkelaars waarin zij verklaren bekend te zijn met de aanwezigheid van de luchthaven en de invloed hiervan op bewoners en omgeving, en dat ze zich ook inspannen om op de hoogte te blijven. Daarin is ook opgenomen dat het via een kettingbeding moet worden doorgelegd naar potentiële kopers. Rotterdam kan dit doen, doordat de gemeente zelf de grond aan de ontwikkelaar verkoopt. Als een bestaande woning van eigenaar wisselt, zal het echt de koper moeten zijn die zich ervan vergewist wat er zich in de omgeving van zijn woning bevindt. Dhr. Ooijevaar antwoordt dat Schiedam aan het kijken is of de gemeente hier ook iets mee moet gaan doen. In het verleden is dit niet gedaan. Achteraf gezien was het misschien verstandig geweest om dit wel te doen. In reactie op het antwoord van mw. de Zoete voegt hij toe dat weliswaar de verantwoordelijkheid bij de gemeenten ligt, maar dat de hele verstedelijkingsopgave en de ruimtelijke planning in het algemeen wel een provinciaal iets is. De gemeente wordt min of meer gedwongen om in gebieden te bouwen waar je, als je het echt voor het zeggen zou hebben, qua geluid liever niet zou bouwen. De voorzitter merkt op dat dit natuurlijk niet ontslaat van de verplichting om te informeren. De voorzitter van de werkgroep merkt op dat dit aansluit bij wat hij net vertelde de rapportage van Adecs. In de berekeningen is meegenomen de tot 2025 geprojecteerde nieuwbouw en Adecs signaleert dat Wilderszijde behoorlijke invloed heeft op het aantal woningen en gehinderden. Dhr. Fortuyn benadrukt in zijn reactie dat in hij in de vorige vergadering geprobeerd heeft te adresseren dat de gemeente haar eigen verantwoordelijkheid heeft en dat de

werkgroep zich met dit onderdeel niet hoeft te bemoeien. Dat ze het uitzoeken is verder prima. Specifiek over Wilderszijde: het is aan de verkopende partij om de koper te informeren. Deze heeft wettelijk vastgelegde informatieplicht. Los daarvan, moet je je natuurlijk ook eerst in een gebied gaan oriënteren als je ergens gaat wonen. Lansingerland heeft daar dus geen actief beleid in, maar ziet er wel op toe dat in brochures de juiste informatie staat, dus ook bij Wonen in Buyten. Als je daar nu op de website naar de factsheet kijkt, zal je zien dat er inderdaad een ander plaatje bijgevoegd is. Dat komt uit een conceptrapport dat op dit moment nog geen status heeft. Verder is het zo dat in Wilderszijde de grondposities niet van de gemeente zelf zijn. Tenslotte wil hij benadrukken dat de gemeente zich aan de wettelijke regels houdt, ook in de toekomstige Omgevingsvisie, en dat hij daar graag zelf over gaat. Over dat laatste zegt de voorzitter nog dat dit ook zo is en dat dit niet van hem wordt afgenomen, maar dit neemt niet weg dat de leden van de CRO er wel wat van mogen vinden. De CRO is bij wet ingesteld om een dialoog met elkaar te hebben over het vliegveld en zijn omgeving. Mw. v.d. Coevering kan zich volledig vinden in wat dhr. Fortuyn heeft gezegd en zij voegt hieraan toe dat daar niet alleen voor Lansingerland wordt gebouwd maar voor het hele Rijnmondgebied, met name Rotterdammers. Leg dus niet de zwarte piet bij Lansingerland. Ze benadrukt tenslotte dat het een opdracht van het Rijk is geweest in het kader van de Vinex. Dhr. Schendstok is het volstrekt niet eens met dhr. Fortuyn dat het onderwerp uitsluitend een aangelegenheid van bestuurders is en niet in de CRO past. Als je kijkt naar het wettelijk kader, prevaleert de Wet luchtvaart boven de Wet ruimtelijke ordening en boven de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dat betekent dat de RO-mensen zich hebben aan te passen aan hetgeen in de Wet luchtvaart staat. Hij wil daarom claimen dat dit wel degelijk een aangelegenheid voor de CRO is, want via de Wet luchtvaart is het de luchthaven die de contouren bepaalt. Wilderszijde is geprojecteerd in de 48 en ook een stukje in de 56 dB(A) L_{den} contour. Dat laatste mag niet eens, alleen bij hoge uitzondering, en over het eerste moet volgens hem al behoorlijk gesteggeld worden door het plaatselijk bestuur met de desbetreffende ministeries om dat voor elkaar te krijgen. Terugkijkend naar het voorstel van de indiener voor deze hinder beperkende maatregel zou je misschien niet de vraag moeten stellen of woningbouw moet wijken voor (pret)vluchten, maar of er minder gevlogen kan worden. Wat heeft prioriteit, wonen of voor een habbekrats op vakantie gaan?? De voorzitter constateert dat het nu een heel fundamentele beschouwing wordt. Hij stelt voor om dit punt nu even te parkeren en om er aan andere keer echt een agendapunt van te maken als daar behoefte aan ontstaat. Dhr. Fortuyn nodigt dhr. Schendstok uit om er onder het genot van een drankje over door te praten. **(actie: Lansingerland/ Schendstok)**

9. Planning & Control cyclus

a. jaarplan 2021

Dhr. Schendstok is heel blij met de verhoging van de subsidie van het ministerie met € 35.000. Hij wil echter wat meer nuancering aanbrengen in de onderbouwing van de post van € 10.000 (in de begroting) voor kennisontwikkeling CRO-leden. Hij vindt dat de leden hun behoefte aan deskundigheidsbevordering zouden moeten inventariseren, een soort curriculum maken en dat indienen met een begroting. De voorzitter vindt dat een prima idee. Het bedrag is nu voorlopig als een post in de begroting opgenomen en hij stelt voor om de invulling nog nader met de leden te bespreken. Als partijen in de CRO zeggen dat ze om die en die reden dat en dat aan cursus en opleiding willen hebben, wordt dat eerst geïnventariseerd en gekeken of dat gefaciliteerd kan worden (eventueel landelijk). Afgesproken wordt dat de leden hun specifieke wensen doorgeven aan de secretaris en dat de volgende vergadering dan een voorstel aan de CRO wordt voorgelegd. **(actie: allen/ voorzitter/ secretaris)**

Het jaarplan 2021 wordt ongewijzigd vastgesteld.

b. begroting 2021
De begroting 2021 wordt goedgekeurd.

10. Ingekomen stukken

Mw. v.d. Coevering heeft een vraag naar aanleiding van de brief van de BTV (stuk 10.f). Zij wil graag weten waarom de luchthaven niet prominent in de omgevingsvisie is meegenomen. Dhr. V.d. Bolt antwoordt dat hij dit niet weet en dat hij uiteraard niet kan vooruitlopen op de reactie van de gemeente op de zienswijzen. De BTV refereert aan bepaald VIP-gebieden. Dat zijn gebieden die de gemeente belangrijk vindt voor de ontwikkeling van de stad. Je kunt erover van mening verschillen of de luchthaven of de omgeving van de luchthaven daar bij zou moeten of niet. Blijkbaar was dit niet het geval, want het is al eerder vastgelegd in een strategische verkenning. Verder merkt hij op dat het hier gaat over een zienswijze op de Nota Reikwijdte en Detailniveau, die meer over het systematiek en methodiek gaat, terwijl de opmerkingen van de BTV vooral inhoudelijk van aard zijn. Mw. v.d. Coevering vraagt zich af of dan de luchthaven, daar waar de havens bijvoorbeeld wel prominent genoemd zijn, toch van wat ondergeschikt belang is. Dhr. V.d. Bolt bestrijdt dit. Het gaat om gebieden die (her)ontwikkeld moeten worden en dit is wat anders dan in het geval van de luchthaven, die er immers al is. De voorzitter voegt hieraan toe dat Rotterdam kennelijk geen plannen heeft om de luchthaven te verdubbelen of rond de luchthaven een grote flatwijk te gaan bouwen.

Er zijn verder geen opmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

11. Verslagen

a. concept verslag overleg 18 juni 2020

tekst:
Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

naar aanleiding van:
Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

b. actielijst
Mw. v.d. Coevering bedankt voor de duidelijke beantwoording van de vragen die zij de vorige vergadering gesteld heeft.

Er zijn verder geen opmerkingen n.a.v. van de actielijst.

c. vastgesteld verslag overleg 19 december 2019
Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het vastgesteld verslag.

12. Rondvraag

Dhr. Schendstok kaart aan dat volgens zijn eigen waarneming, en hij is hier ook door andere omwonenden op attent gemaakt, sinds enige tijd bij vrijwel elke start van baan 06 wordt afgebogen in zuidelijke richting (Hillegersberg, Schiebroek, 110-Morgen, …). Hij wil graag weten, wat de reden is, of dit gepland is en of luchtverkeersleiding hiermee te maken heeft. Er is volgens hem onderzocht dat dit waarschijnlijk niets te maken heeft met het ontwijken van Schipholverkeer. Hij vraagt zich ook af of er misschien een verband is

met de nieuwbouw in Lansingerland? De voorzitter stelt voor dat deze vragen schriftelijk beantwoord zullen worden. **(actie: LVNL/ DCMR)**

Mw. Schuil informeert naar de stand van zaken m.b.t. de Natuurvergunning. Dhr. Louwerse antwoordt dat de deadline van 1 oktober is gehaald. De aanvraag is ingediend.

Dhr. Witjes heeft op de website van de luchthaven een prachtig soort van jaarverslag gevonden “Ons Verhaal” getiteld. Twee dingen vielen hem daarin op: RTHA verklaart dat 18% van de reizigers een zakelijk reismotief heeft, en RTHA verdient per jaar € 13 mln. aan parkeren, ofwel € 6,47 per passagier. Voor zijn begrip wil hij graag weten of dat laatste klopt. Dhr. Louwerse antwoordt dat hij heeft afgeleerd om uit zijn hoofd getallen te noemen, maar de luchthaven verdient aan parkeren. Hij wijst er nog op dat niet alleen passagiers parkeren, maar ook wegbrengers en afhalers. Dus je moet voorzichtig zijn met dat bedrag per passagier.

13. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering.

postadres:
CRO luchthaven Rotterdam, t.a.v. E.R. Struch secretaris
p/a provincie Zuid-Holland, postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG

website:
www.cro-rotterdam.nl

Participatie traject

LUCHTHAVENBESLUIT RTHA

Presentatie Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Rotterdam

Oktober 2020

Rotterdam The Hague Airport

AANLEIDING EN OPGAVE →

WETTELIJK KADER →

INSPRAAK →

PARTICIPATIE →

PROJECTTEAM →

PLANNING →

AANLEIDING EN OPGAVE

Participatie traject | LUCHTHAVENBESLUIT RTHA| 2020

Rotterdam The Hague Airport

Aanleiding en opgave

Wat is een luchthavenbesluit?

In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd waar een luchthaven ligt, hoe lang en breed de landingsbaan is en welk luchtverkeer gebruik maakt van de luchthaven. In een luchthavenbesluit staan ook de regels en grenswaarden waaraan de luchthaven zich bij de exploitatie moet houden.

Waarom vraagt RTHA een nieuw luchthavenbesluit aan?

Tot 1 mei 2013 functioneerde Rotterdam The Hague Airport (RTHA) op basis van een aanwijzingsbesluit vanuit de Luchtvaartwet. Op 1 mei 2013 is het aanwijzingsbesluit vervangen door een zogenaamde 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.

Aanleiding en opgave

Wat kan men vastleggen in een luchthavenbesluit?

In het 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. De bepalingen die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens.

Wat wil RTHA bereiken met het luchthavenbesluit?

RTHA wil het proces naar een nieuw luchthavenbesluit 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 luchtvaartvisie.

WETTELIJK KADER

Participatie traject | LUCHTHAVENBESLUIT RTHA| 2020

Rotterdam The Hague Airport

Wettelijk kader

Algemene maatregel van bestuur

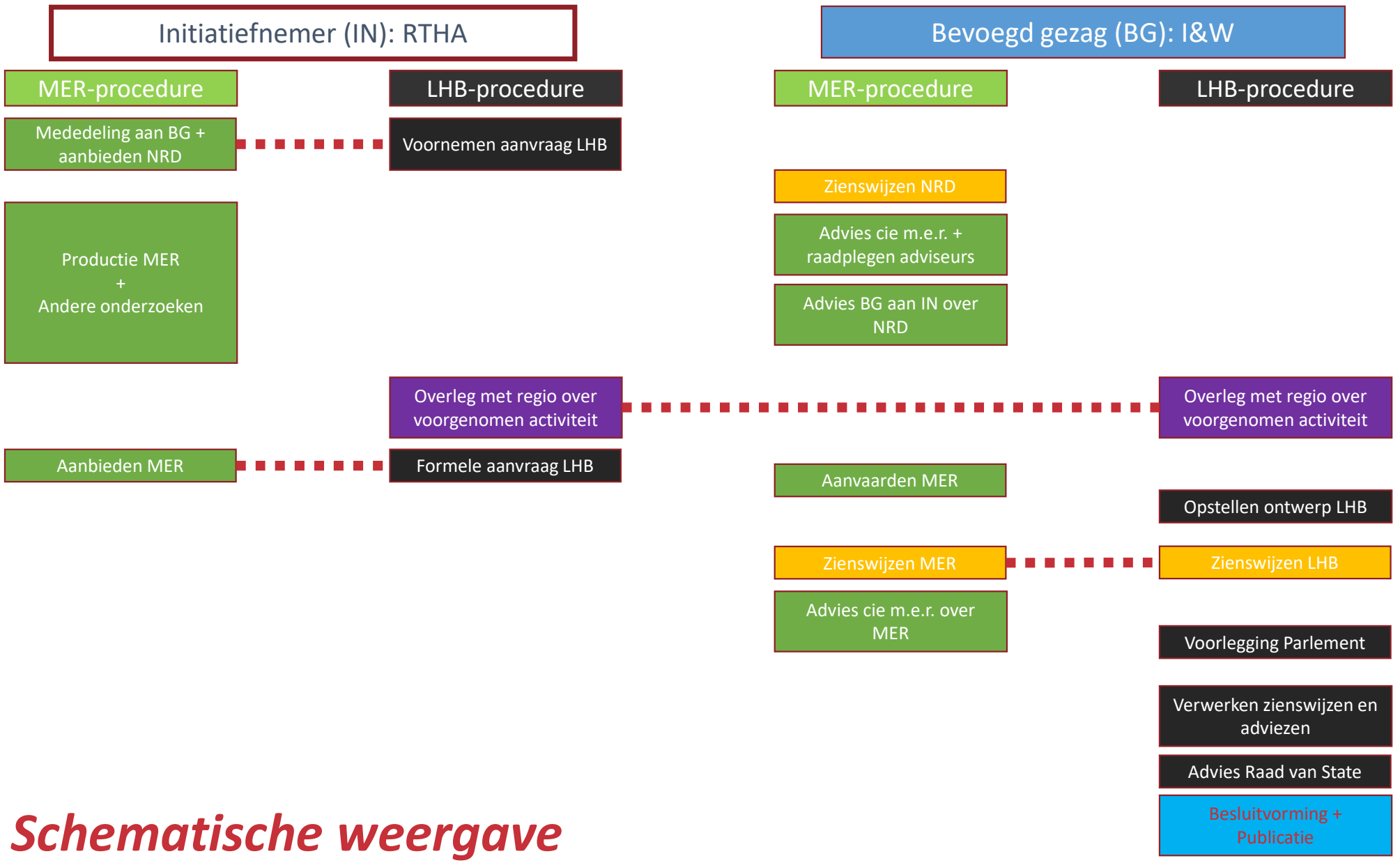
Het luchthavenbesluit is een zogenaamde Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Daarbij is het LHB MER-beoordeling plichtig conform de Wet en het besluit Milieubeheer. RTHA kiest er voor om een volledig MER uit te voeren.

MER-Procedure

De 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 volgt de procedure voor het LHB met bijbehorende MER met toetsing door het Ministerie , terinzagelegging en advisering van de Commissie m.e.r.

Vaststelling

Tot slot volgt voorhang van het LHB in Eerste en Tweede Kamer en advisering door de Raad van State. Na vaststelling vindt publicatie plaats in het Staatsblad. Momenteel staat hier dan geen beroep meer open bij de bestuursrechter (nb. wel onderwerp van gesprek vanuit de verkenningsfase rondom de Ontwerp-luchtvaartnota)



Schematische weergave

PARTICIPATIE

Participatie traject | LUCHTHAVENBESLUIT RTHA| 2020

Rotterdam The Hague Airport

Participatie

Input leveren

Er zijn gedurende het traject van RTHA twee vormen van participatie. Allereerst is bij wet bepaalt dat de NRD, MER en ontwerp luchthavenbesluit, op verschillende momenten, ter inzage gelegd worden en open staan voor indiening van zienswijzen. RTHA vindt deze vorm van inspraak echter te beperkt.

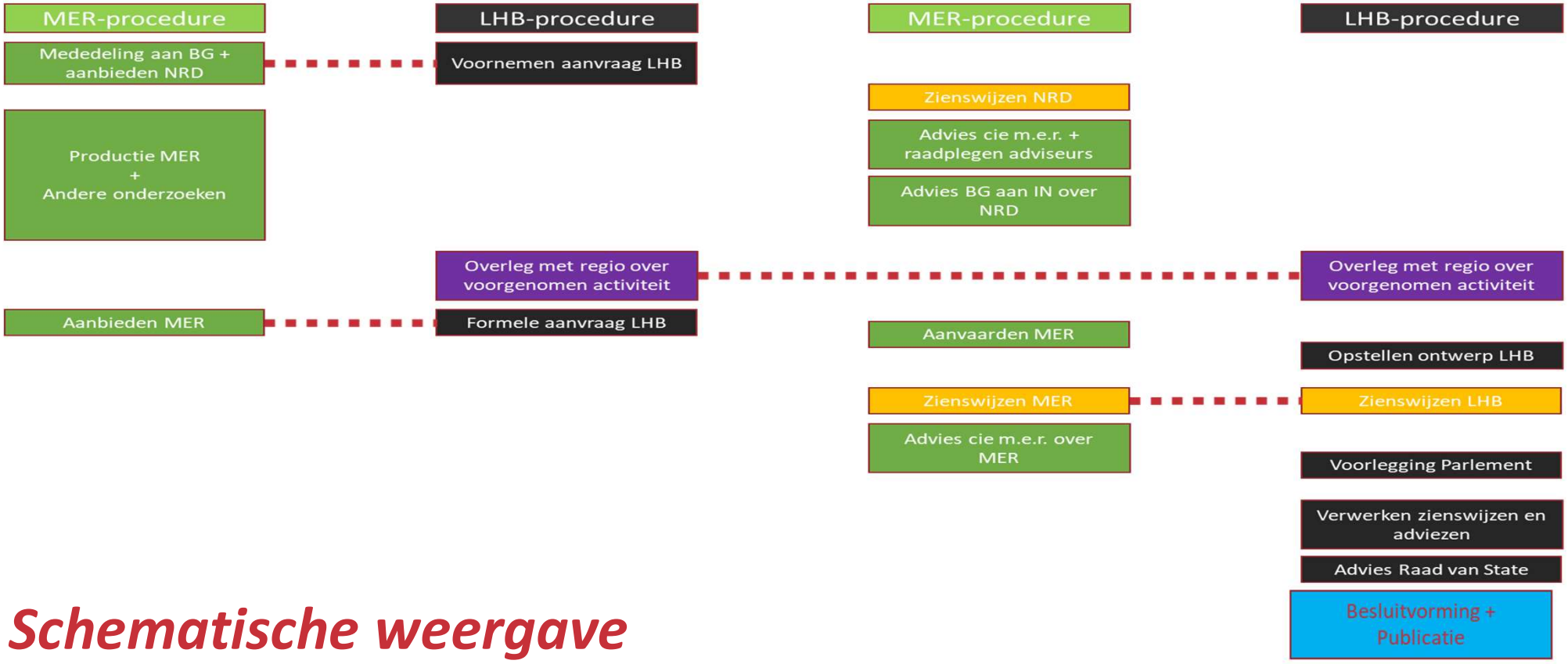
RTHA aanpak

Als initiatiefnemer wil de luchthaven daarom zorgen voor een zorgvuldig participatietraject voorafgaande aan de NRD/MER procedure. Met het oog op regionaal draagvlak en betere besluiten wil de luchthaven tijdig belangen, inzichten en feiten op tafel krijgen om tot goede afwegingen te komen met alle betrokkenen. Voordat er gestart gaat worden met het wettelijk traject en de formele momenten van ter inzage legging organiseert de luchthaven daarom een participatietraject met de ambitie om gezamenlijk tot een gedragen voorkeursscenario te komen.

Initiatiefnemer (IN): RTHA

Bevoegd gezag (BG): I&W

NIEUW!
PARTICIPATIE TRAJECT RTHA



Schematische weergave

Schematische weergave

Participatie

Aanpak

Om te komen tot een gedragen voorkeursvariant heeft RTHA de ambitie om deze variant samen met haar stakeholders op te stellen. Zij streeft daarbij naar een consensus oplossing. Het RTHA participatietraject is daarom 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

Investeren in een zorgvuldig proces

Deze aanpak vereist flinke investeringen van zowel initiatiefnemer als deelnemers;

- Goede begeleiding van het proces en van deelnemende stakeholders middels een onafhankelijk projectteam
- Heldere afspraken aan de voorkant qua proces, deelname, doelstellingen en besluitvorming
- Investeren in de onderhandelings-kwaliteiten 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.

PROJECTTEAM

Participatie traject | LUCHTHAVENBESLUIT RTHA| 2020

Rotterdam The Hague Airport

Projectteam

Project team

De zoektocht naar een duurzaam voorkeursscenario slaagt alleen wanneer de groep betrokkenen daarin professioneel begeleid wordt. Hiervoor zocht RTHA verschillende competenties:

- Kennis van de sector/problematiek
- Projectmanagement
- Omgevingsmanagement
- Communicatiemanagement

Met oog voor de gevraagde competenties en de wens om niet eigenhandig het participatietraject faciliteren is er voor gekozen om de begeleiding van het proces in handen te leggen van een samengesteld projectteam.

Het participatietraject en de begeleiding daarvan is een initiatief van Rotterdam The Hague Airport. Naast de initiatiefnemer zijn er momenteel nog vier partijen betrokken; de gemeenten Rotterdam, Lansingerland en Schiedam en de Provincie Zuid Holland. Zij onderschrijven het belang van participatie en dragen bij aan de bekostiging van het onafhankelijk projectteam.

Projectteam

Mutual Gains specialisme & Procesregie
WesselinkVanZijst

Marc Wesselink

Jeroen Medema

Integraal projectmanagement
VIRIDIS business advisory

Bas Liebeek

*De bovenstaande personen vertegenwoordigen gedurende het traject **geen** RTHA belang en bieden ondersteuning aan alle partijen.*

PLAN VAN AANPAK PROJECTTEAM

Participatie traject | LUCHTHAVENBESLUIT RTHA| 2020

Rotterdam The Hague Airport

INSCHATTING TIJDSPANNE	3mnd			6-9mnd								9-12mnd									6-12mnd (deels onbekend)							
	START FASE		Evaluatie	PARTICIPATIEVE FASE							Evaluatie	MER FASE								Evaluatie	BESLUITVORMING FASE							
	Voorgenomen proces schetsen	Communicatieplan ontwikkelen		Kennismaking, Spelregels en procesaanpak	Belangen in kaart brengen	Onderdelen LHB definiëren	Gezamenlijk feiten onderzoek	Selecteren en combineren	Toetsen en monitoring	Voorkeurs scenario documenteren		Voornemen LHB + Aanbieden NRD	Kennisgeving + Zienswijzen NRD	Commissie m.e.r. advies	Aanbesteding MER-rapporteur	Ontwerp van voorgenomen activiteit	Ontwerp referentiekader	Milieu effect onderzoek	Bijstellingen	Aanvraag LHB + Aanbieden MER		MER aanvaarding door Bevoegd Gezag	Opstellen ontwerp LHB	Kennisgeving + Zienswijzen MER/LHB	Commissie m.e.r. advies	Voorlegging Parlement	Verwerking zienswijzen + adviezen	Advies Raad van State	Besluitvorming + Publicatie
EINDPRODUCT	Plan van aanpak, Organisatie & Communicatie			Voorkeursscenario met breed draagvlak tbv verdere LHB aanvraag + MER procedure								Aanvraag Luchthavenbesluit van initiatiefnemer RTHA aan bevoegd gezag I&W inclusief alle wettelijke verplichtingen									Luchthavenbesluit RTHA als AMvB							
EIGENAAR	RTHA			PROJECTORGANISATIE "PARTICIPATIE LHB"								RTHA (Initiatiefnemer)									MINISTERIE I&W (bevoegd gezag)							
PARTICIPEREN	Participatie over de participatie		Evaluatie	Groepsvorming		Joint Fact Finding		Dialoog en Besluitvorming			Evaluatie	Participatieaanpak in ontwerpfase later te specificeren								Evaluatie	Fase onder verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag							
CONSULTEREN				Brede consulatie																								
				Klankbord rond Joint Fact Finding																								
				Tailor made gesprekken																								
INFORMEREN	Kick-off			Inhoudelijk communicatie								Ter visie legging	Inhoudelijk communicatie								Ter visie legging	Inhoudelijk communicatie						
				Verslaglegging voortgang									Verslaglegging voortgang									Verslaglegging voortgang						
				Kennisdeling									Kennisdeling									Kennisdeling						

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT
FASE 1
FASE 2
FASE 3
CO_2
NO_x

Plan van aanpak

Recept voor succes

In deze aanpak werkt de groep stap-voor-stap naar een voorkeursscenario. Het uiteindelijke succes staat of valt met de eerste stap. Met elkaar de juiste verwachtingen op tafel krijgen, duidelijk werkafspraken maken, de feiten kennen en alle belangen helder krijgen. Investeren vooraf betaalt zich altijd terug.

De participatieve fase bestaat grofweg uit de volgende stappen:

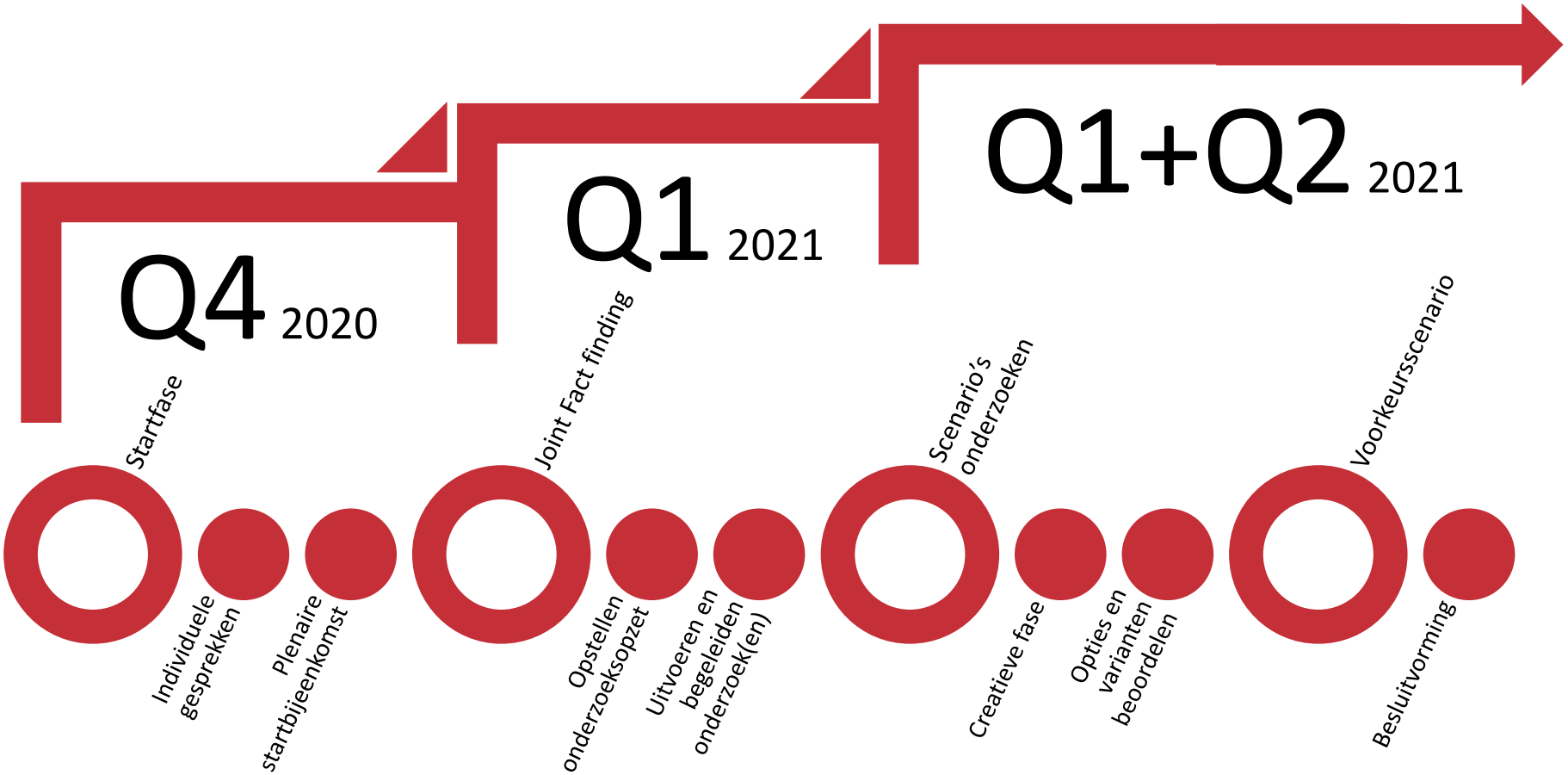
1. Kennismaken, spelregels en procesaanpak – investeren in begrip voor elkaars belangen, klaarheid over doel, aanpak, begeleiding en agenda
2. Gezamenlijk feitenonderzoek – samen eens worden over de feiten middels Joint Fact Finding
3. Uitwerken opties en kiezen voorkeursscenario – samen opties bedenken en een voorkeursscenario opstellen dat zoveel mogelijk belangen dient
4. Toetsen en monitoring - vooruitdenken over de toepasbaarheid en monitoring van het voorkeursscenario
5. Documentatie voorkeursscenario – vastleggen van voorkeursscenario ten behoeve van formele LHB-procedure

TIJDSPAD

Participatie traject | LUCHTHAVENBESLUIT RTHA| 2020

Rotterdam The Hague Airport

Tijdspad


Q4 2020
Q1 2021
Q1+Q2 2021
Startfase
Individuele gesprekken
Plenaire startbijeenkomst
Joint Fact finding
Opstellen onderzoeksopzet
Uitvoeren en begeleiden onderzoek(en)
Scenario's onderzoeken
Creatieve fase
Opties en varianten beoordelen
Voorkeursscenario
Besluitvorming

DEPARTURES
Welcome to
Rotterdam The Hague Airport
Departures
Vertrek
Welcome to
Rotterdam The Hague Airport
Departures
Vertrek

BIJLAGEN

Participatie traject | LUCHTHAVENBESLUIT RTHA| 2020

Rotterdam The Hague Airport

Participatietraject

- **LHB Participatietraject - Praatplaat**
- **LHB Participatietraject - Routekaart**

Contact

Team Participatietraject LHB:

Bas Liebeek

+31 (0)6 49 72 91 91

bas@viridis-business-advisory.nl

Jeroen Medema

+31 (0)6 22 91 85 57

jeroen.medema@wesselinkvanzijst.nl

Rotterdam The Hague Airport