

LUCHTHAVENBESLUIT

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT



ECONOMISCHE ONDERBOUWING GROEIAMBITIE



Inhoud

1	Introductie.....	3
2	Ontwikkeling RTHA.....	4
2.1	Historisch perspectief.....	4
2.2	Huidige situatie: grens van de groei bereikt	5
2.3	Ontwikkeling RTHA in verhouding tot de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland	7
2.4	Vlootsamenstelling.....	7
2.5	Aanleiding voor een nieuw luchthavenbesluit.....	9
2.6	Inzet voor nieuw Luchthavenbesluit	9
3	Kaders voor de ontwikkeling van RTHA.....	11
3.1	Beleidskaders.....	11
3.2	Operationele kaders.....	12
4	Missie, Ambitie en Doelstellingen	15
5	Marktverkenning	17
5.1	Karakteristiek economische activiteiten Zuidwest Nederland.....	17
5.2	Regionale binding van de passagiers.....	20
5.3	Reisbehoefte van de regio via RTHA	21
5.4	Netwerkontwikkeling	24
5.5	Invulling van de marktvraag door luchtvaartmaatschappijen	25
6	Propositie voor luchthavengebruikers	27
6.1	Positionering van de luchthaven.....	27
6.2	Beperkte sturing van de ontwikkeling.....	27
6.3	Invulling van de marktvraag	29
7	Ontwikkelingsplan luchthaveninfrastructuur.....	33
8	Regionaal economische spin off.....	36
8.1	Economische effecten	36
8.2	Werkgelegenheidseffecten voor de regio	37
9	Maatschappelijk verantwoord ondernemen	39
10	Risico's en beheersmaatregelen.....	41

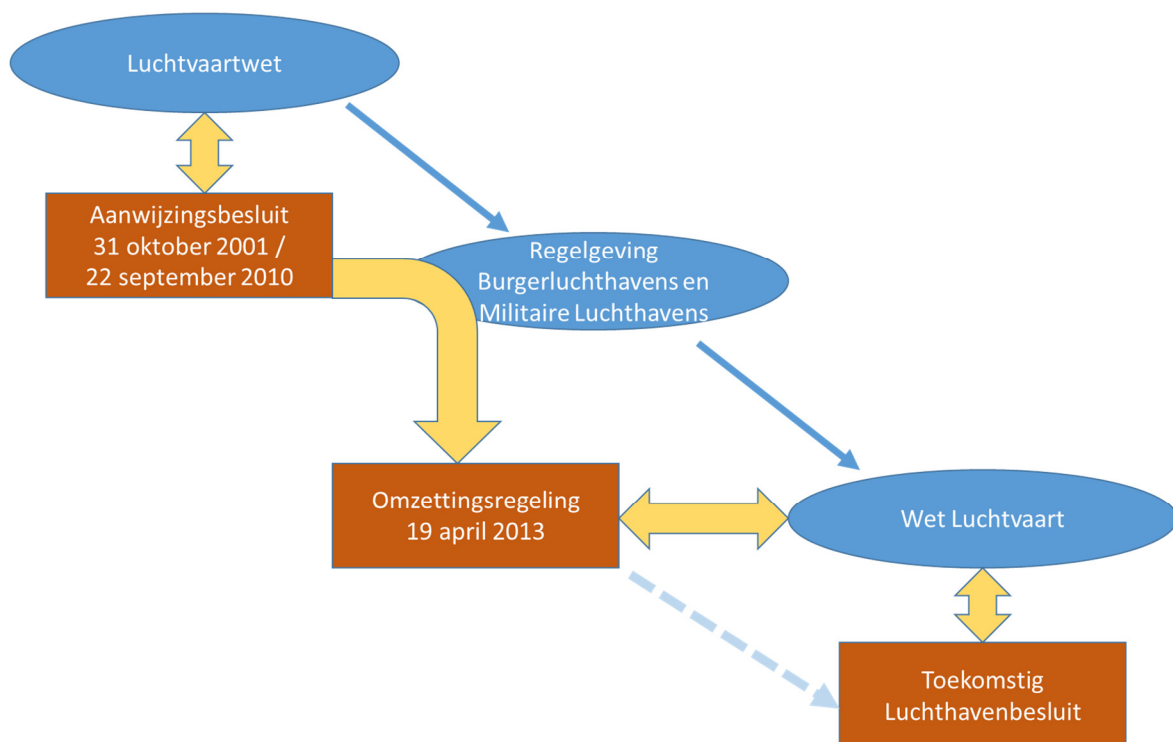
1 Introductie

Verdere ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport voor het verkeer van en naar de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) is bedoeld¹ als luchthaven die gedeeltelijke invulling geeft aan de regionale vraag naar luchtvervoer vanuit de Rotterdamse/Haagse regio.

Op dit moment moet een nieuw (eerste) luchthavenbesluit voor RTHA genomen worden welke volledig gebaseerd wordt op de Wet Luchtvaart. Hiermee wordt de transitie van de (oude) Luchtvaartwet naar de (nieuwe) Wet Luchtvaart zoals beschreven in de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) voltooid.

Omdat de regionale vraag naar luchtvervoer zowel voor commercieel verkeer als voor maatschappelijk verkeer de komende jaren naar verwachting toeneemt en de grens van vergunde milieucapaciteit bereikt is/wordt, wordt onderzocht of een verdere ontwikkeling van de luchthaven (buiten de thans vergunde randvoorwaarden) mogelijk en wenselijk is.



¹ Zie Luchtvaartnota

Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

2 Ontwikkeling RTHA

2.1 Historisch perspectief

Voor de Tweede wereldoorlog beschikte Rotterdam over een luchthaven gelegen bij de Waalhaven aan de zuidzijde van de stad. Na de Tweede wereldoorlog is besloten deze luchthaven niet te herbouwen maar een nieuwe luchthaven aan de noordkant van de stad in te inrichten.



Figuur 1: Luchthaven in 1960

In 1956 is de luchthaven in de polder Zestienhoven geopend. In 1971 en 1972 is door de gemeente Rotterdam (toenmalig exploitant van de luchthaven) bepaald dat de luchthaven (op termijn) verplaatst dan wel gesloten zou moeten worden. Deze (lange tijd als een zwaard van Damocles boven de luchthaven hangende) sluitingsdreiging heeft tot 1998 een verdere ontwikkeling van de luchthaven sterk bemoeilijkt c.q. belemmerd. Als direct gevolg hiervan heeft de luchthaven zich niet kunnen ontwikkelen zoals vergelijkbare luchthavens in Europa zich in bedoelde periode (1972-1998) ontwikkeld hebben. Vergelijkbare Europese luchthavens hebben in dezelfde tijd een forse groei doorgemaakt waar het passagiersaantal van de Rotterdamse luchthaven juist een forse teruggang liet zien. Als de luchthaven zich normaal ontwikkeld zou hebben (dus zonder de sluitingsdreiging) dan zou de luchthaven naar verwachting 4 miljoen passagiers² vervoerd hebben in het jaar 2000.

In 1990 is de exploitatie van de luchthaven overgegaan van de gemeente Rotterdam naar Schiphol Group. Doel was om de luchthaven te verplaatsen naar een nieuwe locatie even ten noorden van de huidige locatie. Dit plan is uiteindelijk door onvoldoende politiek draagvlak in 1996 gesneuveld.

² Zie onder meer "Een nieuwe toekomst voor de luchthaven Rotterdam", Openbaar lichaam Rijnmond, juli 1981 Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

In 1998 hebben de gemeente Rotterdam en Schiphol Group overeenstemming bereikt over voorzetting van Rotterdam The Hague Airport op de huidige locatie. Gemaakte afspraken zijn gebaseerd op verkeersgegevens van de luchthaven over 1996. Bedoelde afspraken hebben de basis gevormd voor een nieuw aanwijzingsbesluit dat eind 2001 van kracht geworden is³. Zowel de afspraken als het luchthavenbesluit hebben in de tussentijd kleine aanpassingen gehad. In hoofdlijnen vormen zij (overeenkomst en aanwijzingsbesluit) nog steeds de kaders waarbinnen de luchthavenontwikkeling moet plaatsvinden.

2.2 Huidige situatie: grens van de groei bereikt

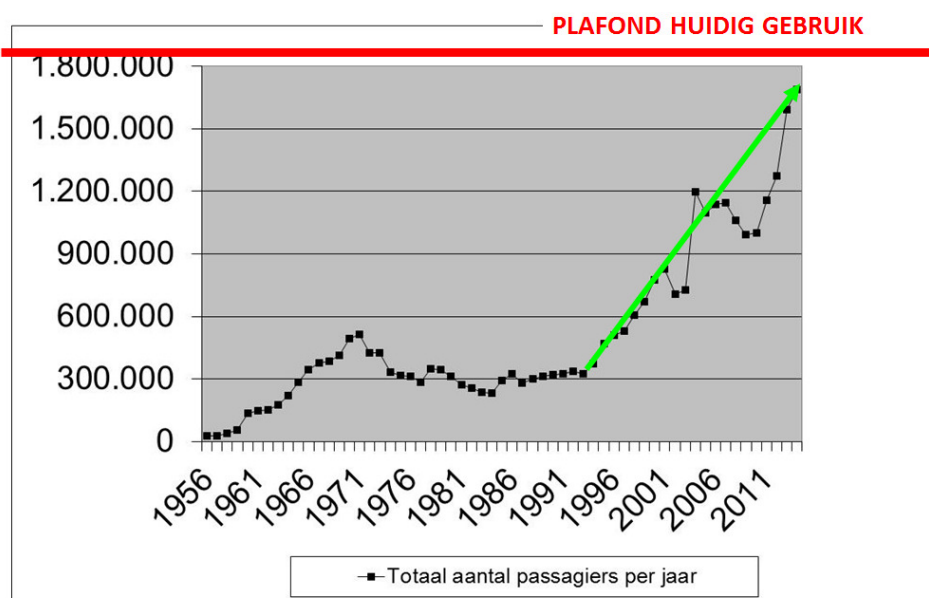
De afgelopen 20 jaar is de luchthaven gemiddeld met 60.000 passagiers (circa 4%) per jaar gegroeid. Op dit moment loopt RTHA aan tegen de grenzen van de vigerende milieucapaciteit (geluidsruimte) zoals vastgelegd in de omzettingsregeling.

Ondanks de vraag van luchtvaartmaatschappijen naar het kunnen ontwikkelen van nieuwe routes blijkt dat RTHA op dit moment

onvoldoende perspectief kan bieden als direct gevolg van de beperkte capaciteit. Zolang er geen bestaande verbindingen gestaakt worden (of op andere wijze geluidsruimte beschikbaar komt), kunnen er niet of nauwelijks nieuwe verbindingen van en naar RTHA toegevoegd worden.

Vergunde capaciteit

De vergunde capaciteit is vastgelegd in de omzettingsregeling op basis van de maximaal toegestane geluidsbelasting in zes handhavingspunten. Er zijn geen restricties vastgelegd voor maximum aantal vliegtuigbewegingen of passagiers per jaar. Om de grens te visualiseren is gekozen voor een vertaling van de geluidsruimte in aantal passagiers per jaar conform het huidig gebruik.



Figuur 2: Passagiersontwikkeling Rotterdam The Hague Airport

In het gebruiksplanjaar 2015 (lopend van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015) en 2016 heeft Rotterdam The Hague Airport slotcapaciteit aan de slotcoördinator ter beschikking gesteld met

³ De historie van de luchthaven is na te lezen in "Woorden en Daden in de Rotterdamse luchtvaart"
Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

een maximaal gebruik van de beschikbare ruimte in de zes handhavingspunten zoals vastgesteld in de omzettingsregeling. Deze ruimte is voor het overgrote deel door de slotcoördinator ook daadwerkelijk uitgegeven waarbij in sommige gevallen gewacht moest worden met uitdelen van slots op teruggave van teveel aangevraagde slots door andere luchtvaartmaatschappijen.



De geluidsruimte van Rotterdam The Hague Airport wordt gebruikt door vluchten uit verschillende categorieën. Het gebruik van de uitgegeven geluidscapaciteit conform de prognose voor gebruiksplanjaar 2015 is grofweg als volgt:

Categorie	Aandeel
Commerciële luchtvaart (lijndienst, vakantie en ad hoc vluchten)	78%
Spoeisende hulpverlening en politievluchten⁴	12%
Business aviation (airtaxi en zakenvluchten)	5%
Kleine luchtvaart (MTOM <= 6 ton)	3%
Reservering overheidsverkeer⁵	2%

Het uiteindelijk gebruik van de geluidsruimte zal, naar verwachting, iets lager uitkomen dan geprognoseerd. Dit is een gevolg van annuleringen als gevolg van weersomstandigheden, vakantieperioden en feestdagen. Anderzijds moet er ook ruimte zijn om veranderingen in baangebruik⁶ (met name als gevolg van de windrichting) te kunnen opvangen. Het baangebruik heeft, naast het verkeersvolume, invloed op de vulling van de handhavingspunten. Omdat geen van de handhavingspunten meer dan 100% gevuld mag worden is het nooit mogelijk (omdat de windrichting over een geheel jaar vooraf niet te voorspellen is) enig handhavingspunt voor 100% te benutten. Derhalve kan de vergunde ruimte nooit volledig gebruikt worden.

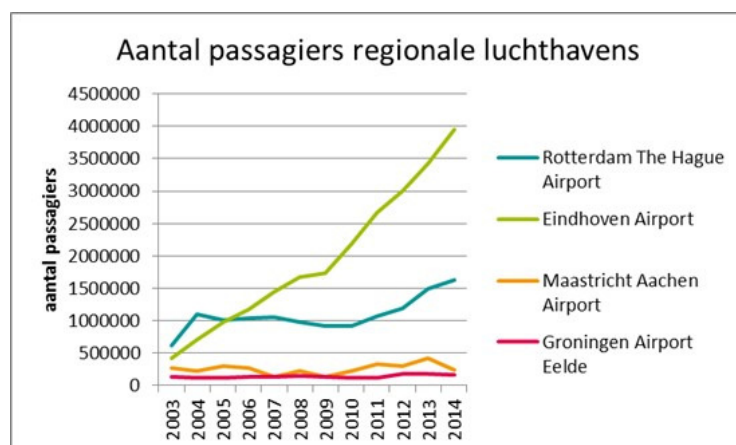
⁴ als bedoeld in artikel 8.44 lid 2 Wet Luchtvaart

⁵ Lees "regerings- en militaire vluchten" als bedoeld in artikel 8 van de Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport van 19 april 2013 nr. IENM/BSK-2013/72460

⁶ De start/landingsbaan 06/24 van RTHA kan vanaf twee zijden worden aangevlogen, bij meer dan 5 knopen wind zal een vliegtuig tegen de wind moeten landen en opstijgen

2.3 Ontwikkeling RTHA in verhouding tot de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland

De ontwikkeling van andere regionale luchthavens laat de afgelopen 10 jaar een wisselend beeld⁷ wat betreft ontwikkeling zien. Eindhoven groeit zeer sterk, Rotterdam The Hague Airport beperkt als gevolg van de beperkte geluidsruimte en Maastricht Aachen Airport en Groningen weten zich in deze periode nauwelijks te ontwikkelen.



Figuur 3: Ontwikkeling regionale luchthavens

Luchthaven	Passagiers 2014	Groei absoluut 2013-2014	Groei Index
passagiers x 1.000			
Amsterdam Airport Schiphol	54.491	2.413	+4,6%
Eindhoven Airport	3.926	529	+15,6%
Rotterdam The Hague Airport	1.687	97	+6,1%
Overige luchthavens	828	-154	-18,6%
Totaal luchthavens NL	60.932	2.885	+4,7%

Bron: CBS, Schiphol Group

Uit het bovenstaande valt op te maken dat RTHA de afgelopen jaren in absolute zin een zeer bescheiden groei heeft door gemaakt in verhouding tot de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland.

2.4 Vlootsamenstelling

Het gebruik van de geluidsruimte heeft, vanzelfsprekend, ook te maken met de gebruikte vliegtuigtypen. Over de jaren heen heeft RTHA ernaar gestreefd een zo stil als mogelijke vloot op de luchthaven te faciliteren. Dit is gerealiseerd door gesprekken met gebruikers van de luchthaven, ondersteund door tariefsmaatregelen en beperkingen welke zijn vastgelegd in de capaciteitsdeclaratie en die uitgifte van slots aan minder stille vliegtuigen beperken of onmogelijk maken.

⁷ CBS 2003-2014, Ecorys



RTHA geeft (behoudens enige specifieke incidentele uitzonderingen) alleen nog slots voor commercieel verkeer aan maatschappijen die de modernste en stilste hoofdstuk-4 vliegtuigen gebruiken. Hierdoor is de vloot die nu van RTHA gebruikt maakt één van de stilste die met de huidige techniek haalbaar is. Stillere vliegtuigen zijn wel aangekondigd maar bestaan op dit moment alleen nog op de tekentafel of als testvliegtuigen, het zal nog enige jaren duren voordat deze gecertificeerd zijn voor commercieel gebruik en vervolgens duurt het nog een aantal jaar voordat deze nieuwe vliegtuigen (zoals de Airbus A320Neo en de Boeing 737Max) door luchtvaartmaatschappijen op RTHA worden ingezet.

Vliegtuigtype categorie	Aandeel vliegtuigbewegingen	Aandeel geluid
Lichte luchtvaart	47%	2%
Helikopters	8%	17%
Zakenvliegtuigen	9%	3%
Propellorvliegtuigen < 35 stoelen	1%	0%
Propellorvliegtuigen > 35 stoelen	1%	1%
Straalvliegtuigen < 120 stoelen	12%	19%
Straalvliegtuigen > 120 stoelen	22%	58%

Daarnaast is er binnen één generatie vliegtuigen altijd de volgende tegenspraak:

- Aan de ene kant zal een groter vliegtuig altijd meer geluid maken per passage dan een kleiner vliegtuig, hierdoor zouden kleinere vliegtuigen dus te prefereren zijn boven grotere vliegtuigen
- Aan de andere kant is het geluid per vliegtuigstoel bij een groter vliegtuig lager dan bij een kleiner vliegtuig.

2.5 Aanleiding voor een nieuw luchthavenbesluit

Op 1 november 2009 is de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) in werking getreden. De RBML regelt voor alle luchthavens (met uitzondering van de luchthaven Schiphol) de overgang van de luchtvaartwet naar de wet luchtvaart. Hierbij is besloten dat het bevoegd gezag voor de luchthavens van nationale betekenis (waar onder andere RTHA toe hoort) bij het rijk blijft en voor de andere vliegvelden gedecentraliseerd wordt naar de provincies.

Op grond van de RBML moet voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) een (geheel nieuw) luchthaven besluit worden vastgesteld. Dit luchthavenbesluit vervangt dan de omzettingsregeling (op basis van de Wet Luchtvaart) waar RTHA op dit moment geëxploiteerd wordt. Een nieuw Luchthavenbesluit regelt de luchthavenontwikkeling in de komende 10 jaar.

De vergunde milieucapaciteit is op dit moment vastgelegd in de vigerende omzettingsregeling. In het gebruiksplanjaar 2015 (lopend van 1 november 2014 tot en met 31 oktober 2015) bedroeg de gerealiseerde geluidsbelasting om het meest kritische handhavingspunt ruim 97%. De resterende ruimte is niet realistisch bruikbaar voor commercieel verkeer omdat er ook een buffer gehouden moet worden voor afwijkend baangebruik en onvoorzien spoedeisend verkeer.

2.6 Inzet voor nieuw Luchthavenbesluit

RTHA zet in op een verdere ontwikkeling van de luchthaven conform het gewenste, zakelijke profiel. Verwacht wordt dat de komende jaren een verdere groei van de markt zal plaatsvinden, enerzijds voor het commercieel verkeer naar economisch relevante steden en regio's binnen Europa en anderzijds een toenemende vraag van maatschappelijk relevant verkeer zoals de vluchten van de politie- en traumahelikopters.

De luchthaven kan zich, op dit moment, niet verder ontwikkelen binnen de grenzen van de huidige milieucapaciteit. Optimalisaties zoals verder verstillen van de vloot, verder aanpassen van route om hinder te voorkomen et cetera bieden (op korte termijn) geen adequate oplossingen meer voor de luchthaven om meer bestemmingen aan te kunnen bieden. Hierdoor zal het noodzakelijk zijn, wil de luchthaven zich verder kunnen ontwikkelen, dat een verruiming van de milieucapaciteit vergund wordt. De regionale en nationale economische aspecten van een uitbreiding worden in een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) beschreven. De milieuaspecten worden beschreven in de Milieueffect rapportage die eveneens in dit kader is opgesteld.

In deze onderzoeken zijn de alternatieven meegenomen zoals weergegeven in onderstaande tabel.

RTHA zet in op:

- Extra milieucapaciteit voor een beheerst en gefaseerd groeipad (conform alternatief 3c) in de komende 10 jaar naar circa 39.000 vliegtuigbewegingen en 2,9 miljoen passagiers per jaar voor commercieel verkeer (ten opzichte van circa 22.000 vliegtuigbewegingen en 1,7 miljoen passagiers in 2015);
- Aparte en grotere geluidsruimte voor maatschappelijk relevant (spoedeisend) verkeer (zoals traumaheli) en politievluchten (geen kannibalisatie in toekomst op commercieel verkeer)

	2015	3c	1	2	3a	3b	3d
Lijndienst bestemmingen	22	9-11			3-4	6-7	13-15
Passagiers (miljoenen per jaar)	1,69	2,94	1,84	2,04	2,34	2,64	3,24
Vltb's Groot verkeer (> 6 ton MTOM)	21.684	38.580	23.254	25.778	30.003	34.355	42.805
Vltb's Helikopters		6.288	5.503	6.288	6.288	6.288	6.288
-vv maatsch.		5.428	4.443	5.428	5.428	5.428	5.428
Vltb's Klein verkeer		40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000

Alternatieven MER en MKBA

3 Kaders voor de ontwikkeling van RTHA

3.1 Beleidskaders

Luchtvaartnota 2009

In 2009 is de Luchtvaartnota vastgesteld als basis voor het luchtvaartbeleid in Nederland. Hier wordt over Rotterdam (The Hague) Airport onder meer het volgende gesteld:

“Rotterdam Airport draagt bij aan de internationale bereikbaarheid van Nederland. Allereerst door haar eigen zakelijke profiel en bestemmingen en tevens als uitwijkmogelijkheid van Schiphol in het geval van calamiteiten en mogelijk in een (ondersteunende) rol in relatie tot de inzet van het kabinet voor Eindhoven en Lelystad. Rotterdam Airport is als gespecialiseerde zakenluchthaven van regio-overstijgend belang, niet alleen voor de Zuidvleugel van de Randstad, maar voor heel West- en Zuidwest Nederland. (...) “Gegeven de beperkte milieucapaciteit van de luchthaven in deze dichtbevolkte regio zal het beleid van de exploitant zich primair moeten richten op het optimaliseren van de operatie binnen de geldende contour. Dit proces zal plaats moeten vinden in goede afstemming met omwonenden, regionale (bestuurlijke) partners en het Rijk”.

De ontwikkeling van RTHA dient derhalve primair de regionale vraag naar luchtvaart te accommoderen. In de Luchtvaartnota is dit als volgt verwoordt: *“Naast Schiphol zijn de overige luchthavens van nationale betekenis van primair belang voor de bereikbaarheid van regio’s en voor de versterking van de regionale economie”*. Strikt genomen heeft RTHA geen rol in het kader van de selectieve ontwikkeling van de mainport Schiphol. In het Advies van de Alderstafel wordt alleen voor Eindhoven en Lelystad een rol gezien voor het accommoderen van (maximaal 70.000) niet-mainport gebonden verkeer indien Schiphol tegen zijn grenzen in zicht komen. In de luchtvaartnota is dit overgenomen.

Regionaal bestuurlijk draagvlak

Door het Rijk is aangegeven dat bij de besluitvorming van een aanvraag voor een nieuw Luchthavenbesluit, indien om verdere groei wordt gevraagd, regionaal bestuurlijk draagvlak een belangrijke voorwaarde is. Dit is (onder meer) verwoord in een brief van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de voorzitter van de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR) d.d. 23 april 2013 waarin het volgende gesteld wordt: *“Wanneer deze aanvraag (hierbij wordt bedoeld op de aanvraag van een luchthavenbesluit) een gewijzigd gebruik van de luchthaven bevat, hecht ik zeer aan regionaal bestuurlijk draagvlak”*.

Gelet hierop zal RTHA op basis van het MER, aangevuld met aanvullende onderzoeken, met de regio (via de BRR bestaande uit de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Lansingersland, Rotterdam en Schiedam) verder in overleg treden of en voor welke van de onderzochte alternatieven voldoende draagvlak bestaat in de regio om de aanvraag van de exploitant te ondersteunen.

Overeenkomst met de gemeente Rotterdam

In het onderhandelaarsakkoord⁸ dat in 1998 werd gesloten tussen de gemeente Rotterdam en de Schiphol Group is onder meer het profiel en de rol van de luchthaven gedefinieerd. In latere overeenkomsten⁹ is de rol verder gepreciseerd.

In de (op het onderhandelaarsakkoord aanvullende) overeenkomst uit 2007 is de verkeerontwikkeling als volgt (artikel 4.1) beschreven:

“Als uitgangspunt voor verdere verkeersontwikkeling op Rotterdam Airport (als “zakenluchthaven”) geldt dat van en naar Rotterdam Airport uitgevoerde lijndienst- en incidentele vluchten een positieve bijdrage dienen te leveren aan de economische structuur (aspect vestigingsplaatsfactor) danwel behoud van (of toename van economische relevante) activiteiten in de stad Rotterdam en de regio Zuidwest Nederland (indirecte economische bijdragen).”

Het accommoderen van bovenstaand verkeer wordt dan ook gezien als het politiek draagvlak waarop de luchthaven rust en het levert een positieve bijdrage aan de economische ontwikkeling van de regio. Daarnaast kunnen op beperkte schaal vakantievluchten plaatsvinden. Deze vluchten dragen bij aan maatschappelijk draagvlak onder de omwonenden van de luchthaven (zo hebben zij ook persoonlijk profijt van de nabijheid van de luchthaven). Tevens is dit verkeer noodzakelijk om voldoende volume te generen om de luchthaven op lange termijn rendabel te kunnen exploiteren.

Partijen zijn voornemens bedoelde overeenkomsten opnieuw vorm en inhoud te geven. Uitgangspunt is hierbij dat bovenstaand profiel in hoofdlijnen ongewijzigd zal blijven.

3.2 Operationele kaders

RTHA heeft een aantal operationele uitgangspunten vastgelegd die, ten opzichte van de referentiesituatie, ongewijzigd zullen blijven bij verdere ontwikkeling van de luchthaven. Hierbij gaat het om de volgende punten:

- Oriëntatie van de start/landingsbaan
- Baanlengte en configuratie
- Geen additionele start/landingsbaan
- Het vigerende nachtregime
- Routestructuur (grote en kleine luchtvaart)¹⁰
- Gebruikte vliegtuigtypes

Vigerend Nachtregime

RTHA is 24 uur per dag en alle dagen van het jaar geopend maar kent wel een stringent nachtregime voor de periode 23.00-07.00 uur lokale tijd. Dit nachtregime is vastgelegd in de thans vigerende

⁸ “Inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven”, ondertitel “Onderhandelaarsakkoord tussen Rotterdam en NV Luchthaven Schiphol”, 19 januari 1998, N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport B.V. en gemeente Rotterdam

⁹ “Overeenkomst betreffende Ontwikkeling Rotterdam Airport tot zakenluchthaven”, 26 februari 2007, N.V. Luchthaven Schiphol/Rotterdam Airport B.V. en gemeente Rotterdam

¹⁰ Eind 2015 zal één van de vertrekroutes (TULIP/REFSO) gewijzigd worden, deze wijziging is echter geheel onafhankelijk van het besluit over het Luchthavenbesluit en zal altijd plaats gaan vinden.

Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

omzettingsregeling van Rotterdam The Hague Airport (IENM/BSK-2013/72460) welke functioneert als Luchthavenbesluit.

Dit betekent dat in deze periode alleen luchtvaartuigen gebruik mogen maken van de luchthaven als zij voldoen aan de volgende criteria:

- Ingezet ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening
- Spoedeisende medische vluchten
- Zakenvluchten met kleinere vliegtuigtypen (maximaal 45 ton MTOW)
- In nood verkeren of uitwijkers vanaf een andere luchthaven
- Luchtvaartuigen die gebruikt worden ten behoeve van Politie en/of Kustwacht
- Landingen tussen 23.00 en 24.00 uur indien de vlucht gepland was voor 23.00 uur
- Geplande landingen met stille vliegtuigen tussen 23.00 en 24.00 uur.
- Landingen met stille vliegtuigen tussen 0:00 en 1:00 uur indien de vlucht voor 24.00 uur gepland was
- Starts tussen 23.00 en 24.00 uur indien de vlucht gepland was voor 23.00 uur
- Landende positievluchten na 06.00 uur
- Regeringsvluchten ten behoeve van personenvervoer
- Militaire luchtvaartuigen
-

Bovenstaande regels ten aanzien van het nachtregime gelden onverkort als uitgangspunt. De bepalingen zoals deze nu zijn vastgelegd zullen dan ook terugkomen in het nieuw te nemen luchthavenbesluit. In het kader van het rapport “Minimaliseren van de geluidshinder” (opdrachtgever: BRR, voormalig Commissie van Heijningen) is gevraagd om te onderzoeken of er een vermindering van de hinder kan optreden door anders om te gaan met positievluchten.

Luchtruim

In het kader van deze procedure is overleg gevoerd met betrokken partijen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Luchtverkeersleiding Nederland) over de inpassing van een eventuele verdere groei van de luchthaven in het luchtruim. Partijen zijn tot de conclusie gekomen dat er geen significante problemen verwacht worden wanneer met een nieuw Luchthavenbesluit een verdere groei van het luchtverkeer wordt toegestaan. Naar huidige inzichten is deze mogelijke groei in te passen in de bestaande luchtruimstructuur voor RTHA. Wel wordt het wenselijk geacht om meer helderheid te krijgen over de omvang van de afwijkingen van de bestaande vastgestelde routes. Vervolgens is het relevant om in kaart te brengen wat de oorzaken, gevolgen en mogelijk oplossingen zijn voor de frequentie afwijkingen van de bestaande, vastgestelde routes en indien mogelijk een doorkijk hoe zich dit zou kunnen gaan ontwikkelen als zowel RTHA als andere luchthavens in Nederland verder gaan groeien. Hiertoe is, separaat van het MER, een onderzoek uitgevoerd naar vliegpatronen van vliegtuigen die van of naar RTHA vliegen. De conclusie van het rapport is verder dat er in sommige gevallen wordt afgeweken van de gepubliceerde routes maar dat deze afwijkingen vrijwel uitsluitend plaatsvinden om het vliegverkeer veilig te laten plaatsvinden en derhalve onvermijdelijk zijn.

Uitkomsten ten aanzien van de (onvermijdelijke) afwijkingen van de routes zijn meegenomen worden in het MER. Er is in dit onderzoek geconcludeerd dat de inpassing van een eventuele groei zoals in het MER onderzocht wordt niet tot problemen zou kunnen leiden voor de inpassing van het RTHA verkeer in het luchtruim.

4 Missie, Ambitie en Doelstellingen

In dit hoofdstuk beschrijft Rotterdam the Hague Airport (RTHA) haar missie, ambitie en strategische doelen.

Missie

Als regionale luchthaven biedt RTHA (zaken-)reizigers rechtstreekse verbindingen met economische centra en regio's binnen en aan de randen van Europa, welke voor zuidwest Nederland, de Zuidvleugel van de Randstad en in het bijzonder voor de metropoolregio Rotterdam-Den Haag van belang zijn. Daarmee levert RTHA - als belangrijke vestigingsplaatsfactor - een duurzame, significante en daarmee relevante bijdrage aan de versterking van de regionale economie en werkgelegenheid en vormt zij een aantrekkelijke vestigingslocatie voor internationaal georiënteerde ondernemingen en internationale organisaties en instellingen op en rond de luchthaven en in de regio.

RTHA voorziet eveneens in de regionale behoefte aan verbindingen met toeristische steden en regio's en speelt een steeds belangrijker rol bij de regionale bereikbaarheid voor inkomend toerisme. De regionale economie en werkgelegenheid profiteren hiervan. Daarnaast faciliteert de luchthaven Business Aviation en maatschappelijk relevant verkeer.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is nadrukkelijk verweven in de algehele bedrijfsvoering van RTHA. Nauw contact en een goede relatie met de omwonenden en omliggende gemeenten en het zoveel mogelijk beperken van de nadelige effecten van luchtvaart staan daarbij centraal.

Visie 2025

RTHA profileert zich - als onderdeel van het stelsel van samenwerkende luchthavens binnen Schiphol Group - als sterke, primair op Europese bestemmingen met een zakelijk karakter georiënteerde luchthaven met een groeiend netwerk van verbindingen met voor de regio belangrijke bestemmingen, werkend in het krachtenveld van de mainport en zoveel mogelijk complementair aan het bestemmingsnetwerk van Schiphol. RTHA ondersteunt en bevordert hiermee de regionaal-economische ontwikkeling, het vestigingsklimaat en het internationale imago van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

De luchthaven wordt verder ontwikkeld en vernieuwd en biedt voldoende capaciteit om de marktvraag te kunnen accommoderen bij een bij het zakelijke karakter passend kwaliteitsniveau. Voldoende adequate parkeervoorzieningen en verbeterde landzijdige ontsluiting via weg en openbaar vervoer maken daar onlosmakelijke deel van uit.

De luchthaven zet zich actief in voor een goede relatie met de bestuurlijke omgeving en omwonenden. Geïntegreerd deel van het beleid vormt de inzet om eventuele nadelige gevolgen van een verdere groei van het luchtverkeer zoveel als mogelijk en bedrijfseconomisch verantwoord te beheersen.

Strategische doelstellingen

Om haar visie voor 2025 te kunnen realiseren heeft RTHA een aantal strategische doelstellingen geformuleerd:

- Uitbreiding van het netwerk van bestemmingen met voor de regio relevante (zakelijke) bestemmingen, waarbij enerzijds de regionaal-economische ontwikkeling maximaal wordt bevorderd en de belangrijkste economische sectoren worden ondersteund en anderzijds de (mogelijk) nadelige effecten voor de mainportfunctie van Schiphol geminimaliseerd worden.
- Uitbreiding en vernieuwing van de luchthaven om de toenemende marktvraag te kunnen accommoderen en om het bij het zakelijke karakter van luchthaven passende (hoge) ambitie en kwaliteitsniveau te kunnen blijven bieden. Daarbij gaat niet alleen om het zakelijke verkeer, maar ook om het uitgaande en inkomende toerisme.
- Draagvlak met omwonenden en gemeenten in de omgeving wordt vergroot, door:
 - Regelmatige en constructieve dialoog met omwonenden en regionale/lokale overheden
 - Maatregelen te treffen (preventief) voor het zoveel mogelijk beperken van nadelige effecten
 - Een impuls te geven aan de regionale economische ontwikkeling en werkgelegenheid
 - Duurzame inrichting en ontwikkeling van het luchthaventerrein
- Realiseren van een luchthaven die aantrekkelijk is als zowel als vertrek/aankomstpunt als als vestigingsplaats voor het bedrijfsleven. Om de kracht en kwaliteit van de luchthaven te versterken is een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijven, kantoren en voorzieningen rondom de luchthaven van groot belang. Het maakt de luchthaven aantrekkelijk als vestigingsplaats voor het bedrijfsleven en voegt ruimtelijke kwaliteit toe aan de omgeving.
- Verbeterde bereikbaarheid via rijkswegen, provinciale wegen en openbaar vervoer.

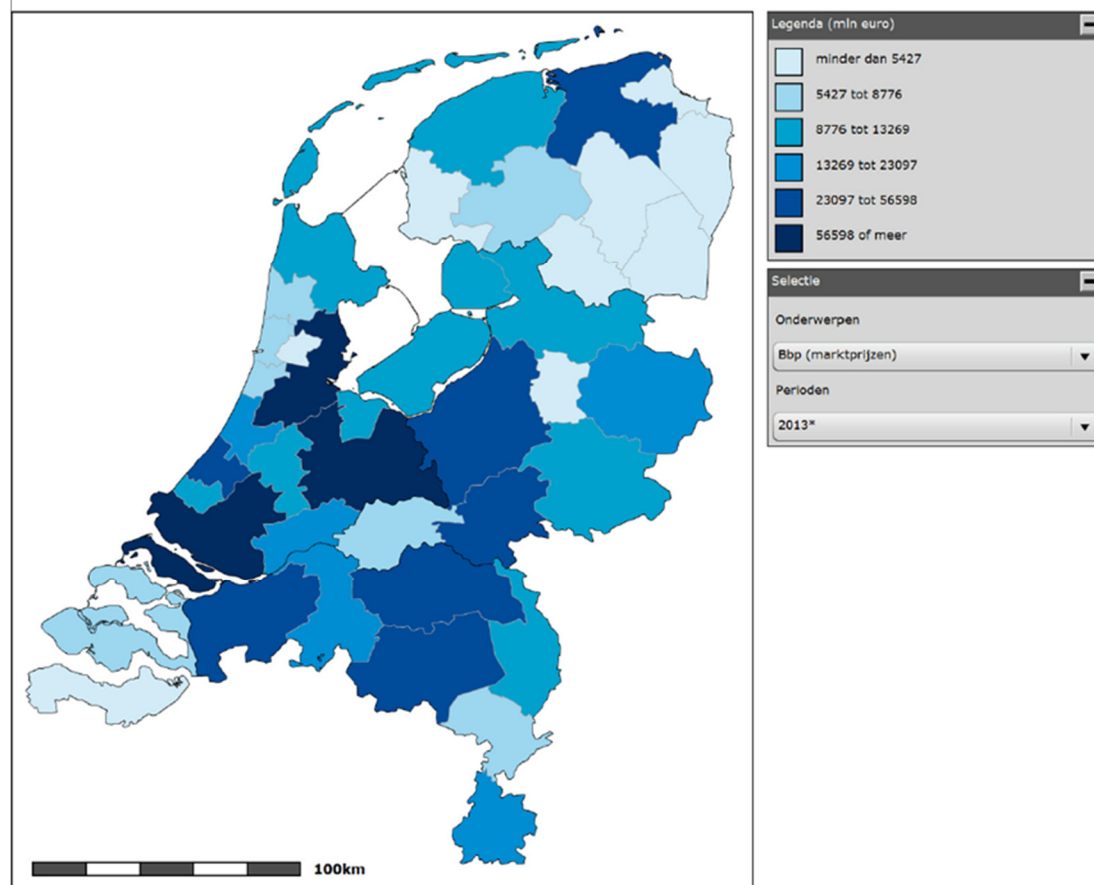
5 Marktverkenning

5.1 Karakteristiek economische activiteiten Zuidwest Nederland

Rotterdam The Hague Airport is de regionale luchthaven voor Zuidwest Nederland. De regio is internationaal georiënteerd, met de metropoolregio Rotterdam Den Haag daarbinnen als stedelijk centrum van het gebied.

De economie van de regio is divers, met sterke concentraties in de internationaal opererende logistiek-industriële economie en de kenniseconomie, en in de op consumenten gerichte vrijetijdseconomie, detailhandel en zorg. In de MKBA ¹¹ is berekend dat circa 9,5 miljoen passagiers binnen één uur de luchthaven kunnen bereiken, dit aantal sluit aan bij een eerder onderzoek (11 jaar geleden) uitgevoerd het Ruimtelijk Planbureau ¹² waaruit blijkt dat er in de omgeving van de luchthaven bijna 9 miljoen mensen wonen die binnen één uur met de auto de luchthaven kunnen bereiken.

Macro-economie; kerncijfers, regio



Figuur 4: Bruto Binnenlands Product (BBP,2013) per COROP gebied¹³

¹¹ Ecorys 2015

¹² Ruimtelijk planbureau: Atlas of Airports in Northwest Europe, 2004

¹³ Bron: statline, website CBS, 29-5-2015

Groot Rijnmond is één van de drie meest belangrijke gebieden wat betreft bijdragen aan het Bruto binnenlands product (BBP) binnen Nederland. Het verzorgingsgebied van Rotterdam The Hague Airport is goed voor circa 30% van het bruto binnenlands product en daarmee een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Een dergelijk economische actief gebied heeft significante marktvraag naar (internationale) bereikbaarheid.

Voor wat betreft de belangrijkste sectoren voor de gemeente Rotterdam heeft recent specifiek onderzoek¹⁴ uitgevoerd door de Erasmus Universiteit uitgewezen dat dit voor wat betreft Rotterdam met name gaat om de volgende sectoren:

- Maritiem (zeevaart/ off-shore/overslag)
- (Petro)chemie
- Voeding
- Verzekeringen
- Groothandel



Figuur 5: Rotterdam gezien vanaf de luchthaven (KLM Jetcenter)

Dit wordt aangevuld met een vraag naar verbindingen vanuit de Haagse regio met name ten behoeve van bestemmingen in het kader van Den Haag als stad van Vrede en Recht en verbindingen die een directe band hebben met de rol van Den Haag als zetel van de regering en daarmee de aanwezigheid van ambassades en andere internationale instellingen. Bovendien is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een belangrijke locatie voor een groot aantal Europese hoofdkantoren of belangrijke

¹⁴ Economische perspectieven voor Rotterdam The Hague Airport, Erasmus University Rotterdam RMV, februari 2014

vestigingen van multinationals. Deze worden alle op hun beurt bediend door een keur aan MKB bedrijven, waarvan vele ook een internationaal karakter hebben.¹⁵

Als gevolg van het bovenstaande zijn alle topsectoren uit het nationaal economisch beleid zijn in ruime mate aanwezig in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en hebben een sterke internationale dimensie:

- Haven gerelateerde bedrijvigheid: transport en logistiek, energie, (petro)chemie, maritieme en delta technologie
- Greenport: agri & food (voeding), tuinbouw
- Kennisintensieve sectoren: life sciences & health, clean tech, ICT, security, high tech instrumentatie, universiteiten en kennis instellingen
- Internationale instellingen op het gebied van vrede, recht en veiligheid alsmede ambassades



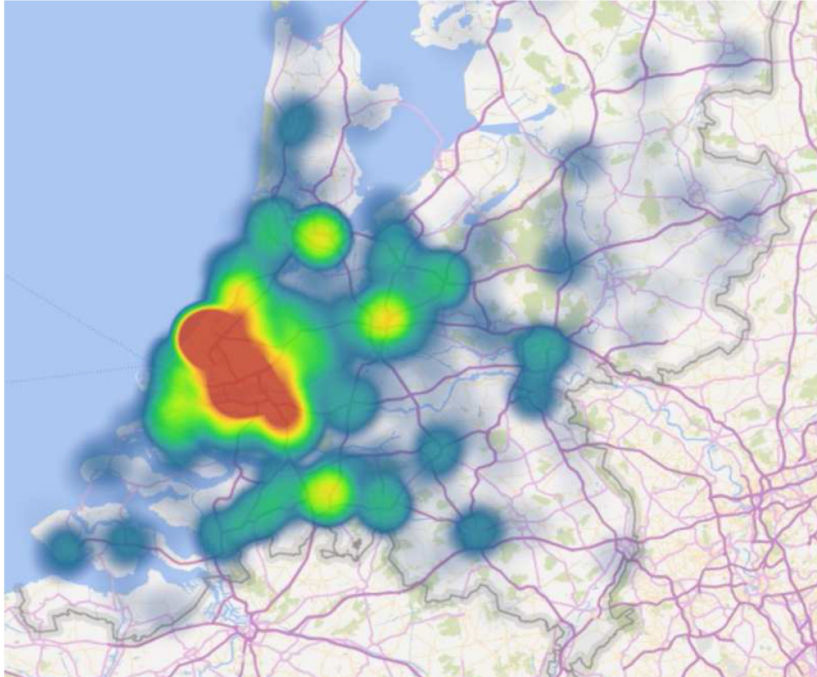
Mede als gevolg van de aanwezigheid van een hoge mate van kennis en specialisatie op een groot aantal vakgebieden zijn de steden Den Haag en Rotterdam meer en meer in opkomst als locaties voor grootschalige internationale congressen, in de acquisitie waarvan veel wordt geïnvesteerd. Ook kleinere gemeentes als Delft zijn zeer actief en in toenemende mate succesvol op dit gebied.

¹⁵ Metropoolregio Rotterdam Den Haag | Agenda Economisch Vestigingsklimaat, april 2014

¹⁶ Adaptieve ontwikkelagenda Internationale connectiviteit zuidelijke Randstad, 9 november 2015, eindrapportage

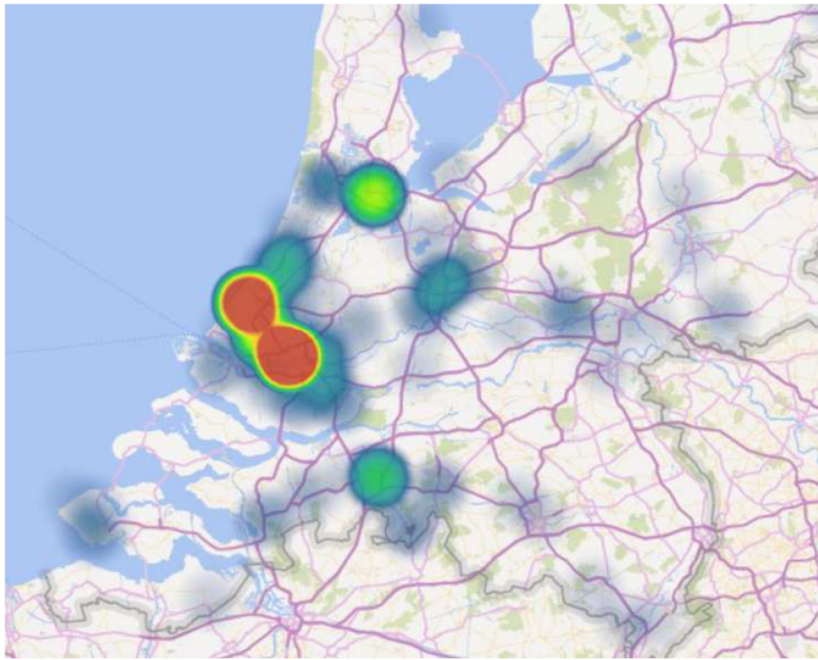
5.2 Regionale binding van de passagiers

De passagiers die van RTHA gebruik maken zijn voornamelijk afkomstig uit het verzorgingsgebied van de luchthaven. In onderstaande figuren¹⁷, afgeleid uit passagiersonderzoek die gehouden is van juli 2014 tot en met juni 2015, is duidelijk de regionale binding van de luchthaven te zien. Hierbij valt op dat de inkomende reizigers vrijwel alleen als reisdoel Den Haag, Delft, Rijswijk of Rotterdam hebben. Bij de vertrekkende reizigers ligt de kern ook in dit gebied, maar een relatief groter deel ook afkomstig is vanuit de omliggende regio.



Figuur 6: Oorsprong Nederlandse uitreizende passagiers

¹⁷ Bron: passagiersonderzoek RTHA en Onderzoek naar verkeersstromen Goudappel Coffeng en SEO. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de reizigers die vanuit België via RTHA reizen niet zichtbaar zijn in deze afbeeldingen.



Figuur 7: Bestemming buitenlandse inreizende passagiers

5.3 Reisbehoefte van de regio via RTHA

Zakelijk segment

Bezien vanuit de markt (zoals hierboven omschreven) vormt de reisbehoefte van en naar Zuidwest Nederland, in de eerste plaats gebaseerd op de marktvraag van reizigers met een zakelijk reismotief, een basis voor internationale verbindingen.

Het regionaal karakter van Rotterdam The Hague Airport, en de daarmee gepaard gaande voordelen van snelheid en reisgemak (zich feitelijk vertalend in tijdsbesparing) levert toegevoegde waarde aan de kwaliteit van de internationale bereikbaarheid van de regio. Als direct gevolg hiervan hebben de verbindingen van en naar Rotterdam The Hague Airport invloed op de aantrekkelijkheid van de regio als vestigingsplaats en van de verdere versterking of verbreding van bepaalde bedrijfsclusters.

Rotterdam The Hague Airport is daarmee complementair aan Schiphol. Immers, bij intercontinentale verbindingen wordt de totale reisduur in veel geringere mate door de infrastructuur van de luchthaven bepaald dan wanneer sprake is van vluchten binnen Europa (waarbij de duur van de vlucht over het algemeen minder dan 2 uur bedraagt).

Reizigers die zakelijk van of naar Zuidwest Nederland reizen maken graag gebruik van Rotterdam The Hague Airport om redenen van snelheid en reisgemak. Zij beschouwen de luchthaven als hun eerste keuze op het moment dat de juiste verbindingen en bijbehorende schema's worden aangeboden.¹⁸ Voor het regionale bedrijfsleven is de combinatie van RTHA en Schiphol optimaal waarbij Schiphol voor de vluchten naar verre bestemmingen in de directe nabijheid aanwezig is, terwijl voor de kortere Europese vluchten RTHA (en vluchten met zakenvliegtuigen) als een snel en gemakkelijk alternatief beschikbaar is.

¹⁸ Rotterdam The Hague Airport | Passagiersonderzoek 2015

Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

Uit onderzoek¹⁹ uitgevoerd door SEO in opdracht van het Samenwerkingverband Zuidvleugel blijkt dat de Zuidvleugel van de Randstad relatief slecht scoort wat betreft internationale bereikbaarheid voor passagiers door de lucht in vergelijking met 50 andere vergelijkbare economische regio's in Europa. Door de onderzoekers werd in de conclusies aangegeven dat door het aantrekken van nieuwe verbindingen naar RTHA relatief eenvoudig op korte termijn deze achterstand kan worden ingelopen.

De vraag naar meer Europese verbindingen binnen het zakelijk segment is dan ook duidelijk aanwezig en RTHA wil hierop anticiperen.

Beurzen en congressen

Het internationaal circuit van beurzen en congressen is zowel inkomend als uitgaand een belangrijke pijler onder de marktvraag. Enkele Europese steden zoals Berlijn, Londen of München hebben een sterk expositieproduct waar bezoekers vanuit deze regio ook veelvuldig gebruik van maken. Omgekeerd zijn Ahoy in Rotterdam en het World Forum in Den Haag ook plaats van handeling voor internationale exposities waar geïnteresseerden vanuit Europa naartoe reizen.

De internationale congres markt is om redenen van rendement – in termen van hotel overnachtingen en bovengemiddelde bestedingen in de lokale economie – een markt waarin door een aantal steden in Zuidwest Nederland in geïnvesteerd wordt. De Metropoolregio (in het bijzonder) Rotterdam, Den Haag en Delft zet in ²⁰ op de acquisitie van (grotere) internationale congressen (500-1.000 deelnemers).

Toerisme naar en vanuit de regio

Rotterdam en Den Haag zijn respectievelijk bestemming nummer 2 en 3 voor de internationale toerist die Nederland bezoekt. Beide steden hebben ambitieuze doelstellingen om hun marktaandeel verder te vergroten en ook belangrijke stappen gezet om deze te realiseren. Zo is in Rotterdam de moderne architectuur van onder meer de Markthal, het nieuwe Centraal Station en De Rotterdam reden voor stijgende aantallen van internationale toeristen en in Den Haag is het onlangs vernieuwde Mauritshuis één van de belangrijkste trekkers. Ook het kusttoerisme mag zich in stijgende bezoekersaantallen verheugen.²¹

¹⁹ SEO: Benchmark internationale connectiviteit Zuidelijk Randstad, september 2014

²⁰ Metropoolregio Rotterdam Den Haag | Agenda Economisch Vestigingsklimaat, april 2014

²¹ NBTC | Onderzoek Inkomend Toerisme 2014

Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport



Het inkomend toerisme vormt in aanvulling op de zakelijke bestemmingen een steeds belangrijker segment in het scala aan industrieën dat de regio rijk is. Secundaire steden zoals Rotterdam en Den Haag mogen zich verheugen in een groeiende populariteit en in de concurrentie met soortgelijke steden in Europa is de bereikbaarheid een belangrijke onderscheidende factor. Zo is Rotterdam recent geplaatst op de vijfde plaats in de categorie 'top cities in the world' van de Lonely Planet's Best in Travel 2016. Buitenlandse reizigers kiezen voor hun stedentrip voor een bestemming die eenvoudig bereikbaar is. Tegen de achtergrond van de stijgende bezoekersaantallen in zowel Rotterdam als Den Haag als gevolg van belangrijke ontwikkelingen in de steden zijn goede verbindingen essentieel om op het gebied van inkomend verblijfstoerisme van deze positieve ontwikkelingen te profiteren.

De vrijetijdsmarkt vanuit Nederland, in casu Zuidwest Nederland, naar het buitenland bestaat uit een aantal segmenten. In de metropoolregio wonen zo'n 2,3 miljoen mensen (en in het verzorgingsgebied van de luchthaven totaal circa 9 miljoen mensen) die ook zelf met vakantie willen gaan. De vraag naar stedenreizen neemt sterk toe (een ontwikkeling waarvan dus in internationaal opzicht ook het inkomend toerisme profiteert), daarnaast vormen met name de zon- en sneeuw bestemmingen een belangrijk aspect van deze markt. Omwonenden van de luchthaven willen ook gebruik kunnen maken van hun eigen luchthaven voor hun vakantie of stedentrip, waardoor het draagvlak voor de activiteiten op de luchthaven toeneemt als gevolg van een hogere mate van betrokkenheid.

Marktgeneratie of substitutie?

In al deze segmenten vinden reizigers ook nu al tot op zekere hoogte hun weg. Op basis van eerder opgedane ervaringen ligt het in de lijn der verwachting dat het aanbieden van nieuwe verbindingen van of naar Rotterdam The Hague Airport een aantal effecten zal hebben:

- passagiers besluiten om (vaker) te reizen nu de totale reistijd afgenomen is, marktgroei wordt gerealiseerd
- passagiers substitueren andere vervoersmodaliteiten (auto, trein, veerboot), marktgroei wordt gerealiseerd

- passagiersbewegingen verplaatsen zich van andere luchthavens naar Rotterdam The Hague Airport, de (landelijke) marktgroei is neutraal maar wel positief voor Rotterdam The Hague Airport

Daarnaast wordt de komende jaren een autonome ontwikkeling verwacht van de reisbehoefte met het vliegtuig. De IATA²² verwacht voor de periode 2014-2034 voor de passagiersontwikkeling in Europa een groei van gemiddeld 2,7% per jaar. Indien deze groei zich gedurende de planperiode zich op Rotterdam The Hague Airport zou voordoen dan zou het passagiers in gedurende de planperiode alleen al op basis van autonome marktontwikkeling groeien van circa 1,7 miljoen passagiers in 2014 naar bijna 2,3 miljoen passagiers in 2025.

5.4 Netwerkontwikkeling

Rotterdam The Hague Airport richt zich (als gevolg van profiel, omvang, baanlengte en indeling van de terminal) uitsluitend op zogenoemde point to point passagiersvluchten (rechtstreekse vluchten tussen twee luchthavens) binnen of met de randen van Europa. Voor vrachtluchten en intercontinentale commerciële passagiersvluchten is (mede als gevolg van de beschikbare beperkte baanlengte) in principe geen ruimte.

Luchtvaartmaatschappijen

Aanbieders van regionaal luchtvervoer in Europa zijn grofweg te verdelen in netwerkmaatschappijen (de grote, veelal nationale maatschappijen die van en naar hun eigen hub vliegen), low cost carriers (aanbieders van rechtstreekse vluchten op routes met een relatief groot passagiersvolume) en regionale luchtvaartmaatschappijen (niche markten).

Voor Rotterdam The Hague Airport zijn alle drie de bovenstaande segmenten van belang, waarbij ieder segment op zijn eigen wijze invulling zal geven aan de aanwezige marktvraag. Een netwerkmaatschappij of low cost carrier kan een goed product aanbieden dat zich primair richt op de rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam The Hague Airport en de luchthaven in kwestie. De marktvraag voor dit soort bestemmingen is vrijwel zonder uitzondering hybride, een evenwichtige mix van zakelijke reizigers enerzijds en vrijetijds passagiers (zowel inkomend als uitgaand) anderzijds, hierdoor zullen bestemmingen die zowel zakelijk als niet zakelijk interessant zijn naar verwachting het eerst worden ontwikkeld.

Voor verbindingen met niche markten, die vrijwel altijd gebaseerd zijn op een zakelijke marktvraag en de daarbij behorende hoge prijselasticiteit kennen, is de regionale luchtvaartmaatschappij van belang.

De low cost carriers in Europa breiden hun netwerk steeds verder uit en zijn daarbij, als gevolg van hun sterke distributiepositie in de consumentenmarkt, in staat om bestaande markten verder te vergroten dan wel geheel nieuwe markten te creëren. Bovendien is de trend dat de low cost carriers

²² IATA: press release 2014-57, 11 oktober 2014

Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

zich met een aangepast productaanbod steeds meer richten op de zakelijke markt, waardoor de hybride doelgroep in toenemende mate wordt aangesproken.

Potentiele netwerkuitbreiding

De sectoren aanwezig in het verzorgingsgebied zijn alle internationaal georiënteerd en hebben als gevolg van de aard van hun activiteiten behoefte bindingen met andere steden en regio's in Europa. Deels worden deze verbindingen door het bestaande netwerk ondersteund, maar voor een aanzienlijk deel is dit nog geheel niet of slechts in beperkte mate het geval.

Gewenste verbindingen en markten zijn onder andere (let op de lijst is niet limitatief ook andere bestemmingen kunnen zakelijk relevant zijn dan wel in de tijd worden):

	Maritiem	Petrochemie	Voeding	Verzekeringen	Groothandel	Organisaties	Steden trips
Hybride							
Oslo	Ja	Ja				Ja	Ja
Kopenhagen	Ja					Ja	Ja
Stockholm	Ja						Ja
Geneve	Ja				Ja	Ja	Ja
Lissabon	Ja						Ja
Manchester	Ja		Ja				Ja
Milaan					Ja		Ja
Warschau						Ja	Ja
St. Petersburg	Ja						Ja
Moskou	Ja	Ja				Ja	Ja
Frankfurt				Ja			Ja
Niche-markt							
Aberdeen		Ja					
Stavanger		Ja					
Bergen		Ja					
Zurich				Ja		Ja	
Birmingham			Ja				

5.5 Invulling van de marktvraag door luchtvaartmaatschappijen

Een ontwikkeling van circa 9-11 nieuwe bestemmingen (wat de inzet is van de luchthaven) gedurende de komende 10 jaar zou neer kunnen komen op een geleidelijke groei van het aantal passagiers met circa 1,2 miljoen (indicatief) in de periode tot 2025.

Luchtvaartmaatschappijen maken zelfstandig een afweging of een bepaalde route voor hen een toegevoegde waarde heeft. Hierbij is de noodzaak voor een vraag vanuit de markt een belangrijk maar zeker niet het enige criterium dat van belang is voor de besluitvorming over een nieuwe route. De besluitvorming wordt door vele factoren bepaald waaronder:

- Beschikt de luchtvaartmaatschappij over een vliegtuigtype (zitplaatsen, snelheid) dat aansluit bij de marktomvang en vereiste frequentie van de route (servicelevel)?
- Welke concurrerende vervoermodaliteiten zijn er en wat is hun impact op de levensvatbaarheid van de route?
- Is er voldoende capaciteit (zowel milieu als fysiek) beschikbaar op de te ontwikkelen route?

- Hoe verhouden de te verwachten ticketprijzen (yield) zich ten opzichte van de kosten van de operatie?
- Past de ontwikkeling van de route binnen de strategie van de luchtvaartmaatschappij of eventueel binnen de luchtvaartgroep waarbinnen deze zich bevindt?
- Conjunctuur van een specifieke regio, verwachte huidig en toekomstig potentieel en ontwikkeling van een bestemming.
- Algemene wereldwijde conjunctuur.

6 Propositie voor luchthavengebruikers

Rotterdam The Hague Airport is een volledig operationele luchthaven. Thans maken diverse gerenommeerde Nederlandse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er continue gesprekken gaande met potentiële nieuwe gebruikers die RTHA in hun netwerk willen opnemen, waarbij echter wel geldt dat concretisering van deze plannen mede afhankelijk is van een adequate beschikbaarheid van capaciteit.

6.1 Positionering van de luchthaven

Zoals in hoofdstuk 4 aangegeven is overeengekomen RTHA primair te ontwikkelen als “zakenluchthaven”. Dit betekent dat de nadruk ligt op passagiersvluchten, enerzijds uitgevoerd door lijndienstvluchten op zakelijk relevante bestemmingen anderzijds uitgevoerd door air taxi/zakenvluchten met kleinere vliegtuigen van of in opdracht van het bedrijfsleven.

Daarnaast hebben ook andere vluchten zoals ad hoc vluchten (bijvoorbeeld voor olie en gaswinning), overheidsvluchten en spoedeisend verkeer een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid en economie van de regio.

Ten aanzien van vrachtluchten is besloten dat dit geen (of een zeer beperkte) rol speelt bij de verdere ontwikkeling van RTHA. Reden hiervoor is dat de start/landingsbaan van RTHA voor veel vrachtluchten te kort is. Alleen in zeer specifieke, incidentele gevallen zullen derhalve vrachtluchten incidenteel vanaf de luchthaven plaatsvinden.

6.2 Beperkte sturing van de ontwikkeling

RTHA is aangewezen als een volledig gecoördineerde (level 3) luchthaven. Dit betekent dat een onafhankelijke partij (de slotcoördinator) de beschikbare capaciteit verdeelt onder de luchtvaartmaatschappijen. De luchthaven geeft aan de slotcoördinator de beschikbare capaciteit aan (capacity declaration), die vervolgens door de coördinator volgens daarvoor geldende regels

verdeeld wordt. Als gevolg van bedoelde (inter)nationale wet en regelgeving is het zeer beperkt mogelijk voor een luchthaven om invloed te hebben op de wijze waarop luchtvaartmaatschappijen de beschikbare capaciteit (lees slots) in praktijk invullen.

Luchthavens dienen (conform EU-regelgeving ten aanzien van slotcoördinatie) transparant en non-discriminatoir de beschikbare capaciteit aan luchtvaartmaatschappijen ter beschikking te stellen. Discriminatie door een luchthaven op bestemming, vluchtsoort of luchtvaartmaatschappij is in deze context niet toegestaan. Wel kan een luchthaven, middels bijvoorbeeld overleg en marketinginstrumenten, luchtvaartmaatschappijen proberen “te verleiden” om zo de door de regio gewenste ontwikkeling te bewerkstelligen. Het verbieden van door de regio ongewenste (route)ontwikkelingen is toegestaan en dus ook niet mogelijk.

Wél kan een luchthaven discrimineren op basis van specifieke milieucomponenten zoals het beperken c.q. weren van minder stille vliegtuigen of het beperken van vluchten op bepaalde tijdstippen die meer hinder zouden kunnen veroorzaken. Dit dient dan echter wel op een transparante, objectieve en non-discriminatoire wijze te gebeuren zónder dat er verschil gemaakt wordt tussen luchtvaartmaatschappijen en/of bestemmingen waarop gevlogen wordt.

Zakelijk relevante bestemmingen en zakelijk profiel

Een verdere definiëring van het begrip “zakelijk profiel” kan niet onbesproken blijven. Hierbij wordt vaak ook aangedrongen op het vaststellen van (absolute) lijsten met (voor de steden en de om- en tussenliggende regio’s in Zuidwest-Nederland) zakelijk relevante bestemmingen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid hiervan.

Definitie van het begrip “zakelijk relevante bestemmingen”

Het zal moeilijk worden om op een objectieve en transparante wijze te bepalen welke bestemming als zakelijk relevant kan/mag worden aangemerkt. Feitelijk moet hiervoor een onderzoek gestart worden onder alle bedrijven in het verzorgingsgebied met de vraag waarheen ze zouden willen vliegen en hoe vaak men dit per jaar verwacht te gaan doen als de bestemming vanaf RTHA wordt aangeboden. Dit zal een zeer kostbare en tijdrovende exercitie zijn die ook nog eens regelmatig geactualiseerd dient te worden omdat de marktvraag in de loop der jaren zal veranderen. Dit is derhalve niet vast te leggen in een besluit. Daarnaast is een sturing op bestemmingen conform de regelgeving rondom slotcoördinatie niet toegestaan.

Haalbaarheid van op basis van zuiver zakelijk relevante bestemmingen

De haalbaarheid van een nieuwe verbinding met een specifieke zakelijk relevante bestemming is niet alleen afhankelijk van het zakelijk potentieel op een route. Voor regionale niche maatschappijen zal het in sommige gevallen mogelijk zijn om met kleinere vliegtuigen voor het merendeel passagiers met een zakelijk reismotief (en bijbehorende ticketprijzen) aan te bieden als er weinig concurrentie op een verbinding is. Voor veel bestemmingen zal inzet van grotere vliegtuigen die zowel zakelijke als niet-zakelijke passagiers vervoeren een keuze zijn die beter aansluit bij de marktvraag.

In praktijk is gebleken dat een combinatie van verschillende reismotieven zowel voor zakelijke als vrije-tijds passagiers een goede basis vormt het ontwikkelen van de gewenste verbinding. Door bedoelde combinatie van verschillende groepen van passagiers kan een luchtvaartmaatschappij voldoende passagiers trekken om een route op een zowel op een goede (frequenties en jaarrond) als op een kostentechnisch verantwoorde wijze te bedienen. Bijkomend voordeel van een dergelijke verbinding is dat ook het inkomende toerisme ontwikkeld kan worden waarbij meer buitenlandse bezoekers naar de regio komen en zodoende omzet kunnen genereren voor de lokale toeristische industrie en daarnaast beurzen en congressen in de metropool regio.

Sturing richting luchtvaartmaatschappijen

Zoals aangegeven is niet toegestaan om slots aan een luchtvaartmaatschappij te weigeren omdat een bestemming niet in een vooraf vastgesteld lijstje past of aan criteria voor zakelijk relevante bestemming voldoet. Dergelijke overzichten zijn alleen relevant voor actieve, gerichte acquisitie vanuit de luchthaven van nieuwe luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen.

Luchtvaartmaatschappijen maken uiteindelijk hun eigen afweging om een bepaalde bestemming al dan niet te willen ontwikkelen en laten zich hierbij meer door de marktvraag dan door de luchthaven sturen.

6.3 Invulling van de marktvraag

Geregelde vluchten

Vanuit deze regio is dan voldoende (regionale) vraag naar luchtvervoer (zie hoofdstuk 5). Met name voor kortere afstanden is het wenselijk om vanuit de regio te vertrekken. De vluchttijd is relatief kort (tot circa 2 uur) en de tijd van voor en na transport telt dan relatief zwaar mee in de totale (deur tot deur) reistijd. Een luchthaven dichtbij is dan gewenst om de totale reistijd zo beperkt mogelijk te houden. Dit geldt met name voor de zakelijke passagiers waarvan extra reistijd resulteert in extra kosten voor bedrijven en instellingen. Voor langere afstanden geldt dit veel minder omdat dan de vluchttijd langer wordt terwijl de tijd van voor en na transport nauwelijks toeneemt.



De infrastructuur van RTHA (met een baanlengte van 2.200 meter) uitermate geschikt voor lijndienstvluchten op kortere afstanden, vluchten naar bestemmingen die verder gelegen buiten Europa liggen krijgen al vrij snel te maken met beperkingen in het gebruikte vliegtuigtype en/of vluchttuitvoering vanwege de baanlengte.

RTHA heeft derhalve de meeste toegevoegde waarde bij point to point vluchten binnen Europa tot de randen van Azië en Afrika.

Business Aviation

RTHA biedt ruimte Business Aviation (BA). Een goede accommodatie van dit verkeer is voor de regionale economie van Zuid-West Nederland van groot belang. Verdringing van het BA-segment ligt bij een te krappe geluidruimte voor commercieel verkeer op de loer.

Het Business Aviation segment wordt in hoofdzaak (zeker wat betreft vulling van de geluidruimte) gevormd door zakenvliegtuigen (al dan niet commercieel vliegend) en ander commercieel verkeer (zoals bijvoorbeeld foto- en milieu inspectievluchten). Voor (in het bijzonder) de grotere intercontinentaal vliegende zakenvliegtuigen is het, mede als gevolg van tijdzones, noodzakelijk dat er zowel overdag als 's nachts geland of vertrokken kan worden.

Vliegtuigbewegingen ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken

RTHA faciliteert naast commercieel verkeer in nog steeds toenemende mate maatschappelijk relevant verkeer, waaronder vliegtuigbewegingen ten behoeve van spoedeisende hulpverlening en politietaken. De Wet Luchtvaart maakt het mogelijk om voor dergelijke vluchten separate luchthavencapaciteit vast te stellen. Bedoelde capaciteit mag niet door ander verkeer gebruikt worden, maar is wel meegenomen bij de vaststelling van de beperkingsgebieden rondom de luchthaven en moet dus meegenomen worden in het MER bij bepaling van de milieueffecten. Onder vluchten ten behoeve van spoedeisende hulpverlening worden verstaan (zie memorie van toelichting op bedoeld artikel) vluchten:

- Van de traumahelikopter
- Ten behoeve van brandbestrijding (komt op dit moment niet op RTHA voor)
- Ten behoeve van Search And Rescue (SAR) acties (kustwacht)
- Ten behoeve van (orgaan) transplantaties

Gezien het belang van dit segment wil RTHA voldoende ruimte hebben om maatschappelijk relevant en spoedeisend verkeer ook in de toekomst goed te kunnen accommoderen. Betrokken partijen (Traumacentrum Zuid-West Nederland en Landelijke Politie, dienst Luchtvaart) hebben aangegeven dat verwacht wordt dat dit verkeer de komende jaren in beperkte mate verder zal gaan toenemen. Om ook deze groei te kunnen blijven accommoderen wil RTHA dat ook voor dit verkeer extra ruimte aan de vergunde geluidsruimte voor de luchthaven wordt toegevoegd.



Overheidsvluchten

Vanwege de ligging van de luchthaven ten opzichte van het regeringscentrum wordt RTHA regelmatig gebruikt voor het vervoer van onder meer leden van regeringen en militaire vertegenwoordigers (dan wel in hun directe opdracht) van en naar Den Haag. Hiervoor worden hetzij regeringsvluchten hetzij militaire vluchten uitgevoerd. Voor de bereikbaarheid van het regeringscentrum is het wenselijk dat dergelijke vluchten dag en nacht kunnen worden uitgevoerd. Hierbij is het nachtelijke gebruik in praktijk overigens beperkt.

Uitwijkvluchthaven

RTHA zal de rol als eerste uitwijkvluchthaven voor Schiphol blijven vervullen. Voor iedere vlucht geldt dat, naast de bestemming waarheen gevlogen wordt, er minimaal een tweede vluchthaven beschikbaar moet zijn in geval van operationele verstoring. Om deze tweede (uitwijk)vluchthaven te bereiken moet een vliegtuig voldoende brandstof meenemen. Deze uitwijkvluchthaven bevindt zich dan ook bij voorkeur op een zo kort mogelijke afstand van de vluchthaven waarheen gepland gevlogen wordt. Zolang op Schiphol dag en nacht geland mag worden zal ook RTHA dag en nacht open moeten zijn om eventuele uitwijkers te kunnen ontvangen.



Het komt echter slechts zeer beperkt voor dat een vluchthaven ook daadwerkelijk als uitwijkvluchthaven gebruikt wordt. Met name in de nacht wordt er nauwelijks daadwerkelijk gebruik van gemaakt omdat er minder vliegtuigen vliegen en daardoor minder risico is op congestie als gevolg van bijvoorbeeld weersomstandigheden. Dit laat echter onverlet dat de uitwijkvluchthaven wel volledig operationeel beschikbaar dient te zijn.

Vakantievluchten

Rotterdam The Hague Airport is gelegen tussen agglomeraties waarin veel mensen wonen. Dit leidt naast de vraag naar zakelijke bestemmingen ook naar een vraag naar vakantievervoer. Voor de acceptatie van de vluchthaven onder de bewoners in haar omgeving is het goed om gedeeltelijk aan de vraag te kunnen (blijven) voldoen. Dergelijke vluchten geven de vluchthaven daarnaast relatief veel volume wat bijdraagt aan de continuïteit van de vluchthaven. Een internationale trend is dat het segment vakantievlucht aan het afnemen is en alleen nog op specifieke bestemmingen (zoals Griekse eilanden en Turkse Riviera) worden uitgevoerd.

Vakantievluchten zijn vluchten die door reisorganisatie worden verkocht in combinatie met accommodatie. (zogenoemde pakketreizen)

Vrachtvluchten

Zoals eerder aangegeven zullen vrachtvluchten (net als nu het geval is) zich beperken tot incidentele, specialistische vluchten met relatief kleinere vliegtuigen.

General Aviation

Op RTHA zal op beperkte schaal ruimte moeten blijven voor licht (recreatief) verkeer (GA) van onder meer particulieren, vliegclubs en kleine luchtvaartbedrijven. In het verleden (begin jaren 90 van de vorige eeuw) is geprobeerd dit verkeer uit te plaatsen naar een andere (eventueel nieuw te ontwikkelen) vliegveld. Uiteindelijk is geconstateerd dat dit niet haalbaar was. Er is geen reden aan te nemen dat dit thans anders zou kunnen zijn. Nu uitplaatsing niet mogelijk is zal ook voor dit verkeer ruimte op de luchthaven behouden moeten blijven. Overigens is het aandeel van dit GA-verkeer in het totale gebruik van beschikbare milieucapaciteit verwaarloosbaar.

7 Ontwikkelingsplan luchthaveninfrastructuur

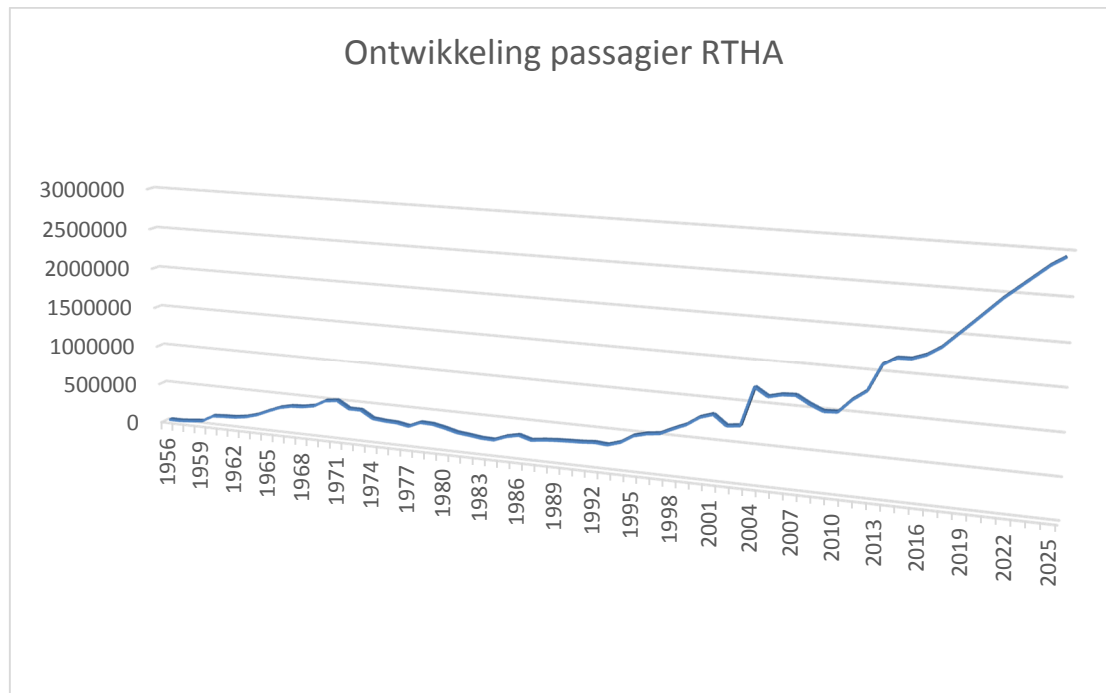
Rotterdam The Hague Airport is een volledig operationele luchthaven waarvan de infrastructuur door de jaren heen ontwikkeld is. Indien de luchthaven niet boven de thans vergunde ruimte kan/mag groeien zullen de investeringen beperkt worden tot vervangingsinvesteringen om het noodzakelijke/gewenste veiligheids- en kwaliteitsniveau te kunnen blijven handhaven en te kunnen blijven voldoen aan nieuwe wensen en eisen van luchtvaartmaatschappijen en reizigers aan de luchthaven. Zo worden (los van eventuele verdere ontwikkeling van de luchthaven) op dit moment aanpassingen aan de terminal om het huidige verkeersaanbod beter te kunnen verwerken en renovatie aan het platform in verband met veroudering uitgevoerd.



Figuur 8: Terminal en platform in 2013

Bij verdere groei van de luchthaven zal met name de capaciteit van de passagiersafhandeling evenredig moeten toenemen. Dergelijke investeringen kunnen zo gepland worden dat deze pas plaatsvinden op het moment dat er concrete vraag is naar deze extra capaciteit. De verwachting is dat op aanpassing van de infrastructuur met name op twee punten zal moeten plaatsvinden, te weten:

1. Vergroten van de capaciteit van de terminal, zowel voor vertrekkende als aankomende passagiers alsmede de bagageafhandeling.
2. Uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen voor passagiers en werknemers. Dit kan in beperkte mate door het bestaande oppervlakte parkeren uit te breiden maar zal deels ook gerealiseerd moeten worden door een parkeergarage te gaan bouwen.



Figuur 9: Ontwikkeling passagiers RTHA

Capaciteit van de terminal

In 2015/2016 wordt de bestaande tweede aankomsthal van RTHA vervangen door een definitieve voorziening. Dit zal een beperkte capaciteitsuitbreiding geven om de huidige capaciteit beter te laten aansluiten bij het aanbod van aankomende passagiers in de pieken. Deze geplande (ver)nieuwbouw biedt echter geen ruimte voor een eventuele toekomstige groei van het aantal passagiers.

Zodra een Luchthavenbesluit verdere groei van de luchthaven mogelijk maakt en er concreet zicht is op deze verdere groei zal de capaciteit van de terminal vergroot moeten worden. Dit is mogelijk door het aankomstproces en het proces van de uitgaande bagage te verplaatsen naar (te realiseren) nieuwbouw aan de noordzijde van de huidige terminal. De vrijgekomen ruimte in de terminal (waar nu aankomst en uitgaande bagage plaatsvindt) wordt, na een verbouwing, bij de huidige vertrekhal gevoegd waarna de bestaande terminal dan uitsluitend voor vertrekkende passagiers gebruikt wordt.

Bij deze uitbreiding van de terminal zal ook het Airportplein voor de terminal moeten worden aangepast om de landzijdige ontsluiting mogelijk te maken. De luchtzijdige kant van de terminal, het platform, zal naar verwachting vrijwel ongewijzigd kunnen blijven.

Parkeergarage

Op termijn zal het lang parkeren op RTHA geconcentreerd worden op de locatie van het huidige P1 parkeerterrein. Als de vraag naar parkeerplaatsen verder toeneemt dan zal hierop, gefaseerd, een parkeergarage ontwikkeld moeten worden. Als eerste zal een parkeergarage voor circa 700 plaatsen

Economische Onderbouwing Groeiambitie Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

op P1 aan de kant van de terminal gerealiseerd worden. De verwachting is dat dit in de planperiode voor voldoende capaciteit zal zorgen.

Openbaar vervoer

Verdere groei van RTHA zal kunnen leiden tot een verbetering van het openbaar vervoer van en naar de luchthaven. Indien het openbaar vervoer verder zal verbeteren zal dit tot gevolg hebben dat relatief minder passagiers met de auto naar de luchthaven komen. In de aannames ten aanzien van de realisatie van de parkeergarage is hiermee al rekening gehouden. Werknemers die in het operationele proces van de luchthaven werkzaam zijn zullen, ook op termijn, slechts zeer beperkt van openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Reden hiervoor is dat deze werknemers voor een groot deel variabele werktijden hebben en op tijden reizen waar onvoldoende openbaar vervoer van en naar de luchthaven beschikbaar zal zijn waardoor de eigen auto het enige alternatief is. Onderzoek²³ heeft aangetoond dat het niet te verwachten is dat in de planperiode een tram of lightrail verbinding gerealiseerd zal kunnen worden. Er worden dan ook geen investeringen op dit vlak verwacht.

Landzijdige ontwikkeling

De landzijdige ontwikkeling rond RTHA vindt plaats via het AirportCity-concept, waarbij de luchthaven haar eigen schaal kent ten opzichte van Schiphol. Daarin vormt de luchthaven een integraal onderdeel van het ruimtelijk en economisch netwerk in de regio. Om de kracht en kwaliteit van de luchthaven verder te versterken is een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijven, kantoren en voorzieningen rondom de luchthaven van groot belang. Het maakt de luchthaven aantrekkelijk als vestigingsplaats voor het bedrijfsleven en voegt ruimtelijke kwaliteit toe aan de omgeving.

RTHA wil koploper zijn als het gaat om duurzame gebieds- en gebouwontwikkeling op en rond de luchthaven. Daarnaast heeft RTHA de ambitie om ook met de landzijdige ontwikkelingen een bijdrage te leveren aan de werkgelegenheid in de regio.

²³ Bron: Verkennende studie naar de OV-bereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport, Vervoerautoriteit MRDH, 19.12.2014

8 Regionaal economische spin off

8.1 Economische effecten

In het kader van de besluitvorming rondom het luchthavenbesluit is door Ecorys een Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd, dit zowel ten aanzien van de regionale als de nationale effecten van een mogelijke verdere ontwikkeling van de luchthaven. Dit hoofdstuk beperkt zich tot de regionale effecten.

Uit de MKBA blijkt dat alle groeivarianten (alternatieven 3a-d, zie paragraaf 2.6) een positieve uitkomst geven: de regionale economie profiteert van een groeiende luchthaven. De variant waarin alleen ruimte gegeven wordt aan maatschappelijke relevant verkeer (alternatief 2) laat een negatieve uitkomst zien. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door het feit dat de positieve bijdragen van deze categorie vluchten niet gekwantificeerd kan worden terwijl met name de kosten als gevolg van uitbreiding op het gebied van geluid significant zijn.

Bij verdere ontwikkeling zijn met name de reistijd en doorlooptijd effecten voor de zakenreizigers uiterst positief alsmede de arbeidsmarkt. De uitstralingseffecten zijn niet gekwantificeerd en dienen dus hierbij nog extra te worden meegewogen.

De keerzijde van een verdere ontwikkeling zijn voornamelijk de kosten als gevolg van extra geluidsbelasting.

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook bij wijziging van de aannames de bovenstaande resultaten voor het grootste deel ongewijzigd zullen blijven.

Regionale scenario's		NCW in mln. EUR, prijspeil 2015				
		2	3a	3b	3c	3d
Directe effecten						
Kosten:	investeringen	€ - 9,1	€ - 19,0	€ -36,0	€ - 43,4	€ - 49,2
Baten:	netto exploitatieresultaat	€ 18,3	€ 46,0	€ 82,5	€ 106,4	€ 127,2
	reistijdeffect reiziger	€ 2,8	€ 26,5	€ 42,2	€ 57,7	€ 103,8
	processing time effecten	€ 27,3	€ 67,9	€ 95,3	€ 129,8	€ 163,7
	maatschappelijke vluchten	++	++	++	++	++
Indirecte effecten						
	arbeidsmarkt	€ 2,5	€ 16,5	€ 20,8	€ 30,0	€ 39,1
	uitstralingseffecten	0	+	+	++	++
Externe effecten						
	geluidshinder	€ -39,1	€ -58,6	€ -79,5	€ -101,7	€ -123,3
	veiligheid	0	0	0	0	0
	emissies	0	0	0	0	0
	luchtkwaliteit	€ -7,6	€ -10,3	€ -14,5	€ -18,7	€ -23,2
	bereikbaarheid	€ 0,5	€ 1,5	€ 2,4	€ 3,2	€ 4,1
	gezondheid	0	0	0	0	0
	ruimtelijke ordening	0	--	--	--	--
	Natuurbehoud/cultuurhistorie	PM	PM	PM	PM	-
Uitkomsten MKBA						
	Saldo van kosten en baten	€ -4,4	€ 70,5	€ 113,1	€ 163,3	€ 242,1
	Baten-/kostenverhouding	0,92	1,80	1,87	2,00	2,24

8.2 Werkgelegenheidseffecten voor de regio

In onderstaande tabel is de werkgelegenheids effecten weergegeven in 2025, uitgaande van de groeiscenario's van RTHA. Daarmee vormt 2025 het zichtjaar waarin de maximale werkgelegenheidspotentie op de luchthaven wordt bereikt. De cijfers die hier getoond worden zijn exclusief de ontwikkeling van de vastgoedlocaties op de luchthaven voor zover ze niet gebruikt worden voor het primaire proces. Daarnaast worden ook de afgeleide werkgelegenheid voor de regio (het vestigingsplaatseffect) in de ze berekeningen niet meegenomen. Ook na 2025 zal er nog verdere vastgoedontwikkeling op RTHA plaatsvinden die een groei van het aantal werknemers op de luchthaven zal doen toenemen.

De effecten zijn berekend middels zogenoemde multipliers gerelateerd aan het aantal passagiers dat de luchthaven vervoert.

Directe en indirecte achterwaarts werkgelegenheid (wgh) in zichtjaar 2025, bruto

Scenario	Directe wgh (fte)	Indirecte achterwaarts wgh (fte)	Totaal (fte)	Totaal (banen) ²⁴
Scenario 1	1385	690	2075	2490
Scenario 2	1535	765	2300	2760
Scenario 3a	1760	880	2640	3165
Scenario 3b	1985	995	2980	3575
Scenario 3c	2210	1105	3315	3980
Scenario 3d	2435	1220	3655	4385

Bovenstaande werkgelegenheid zal naar verwachting voor het overgrote deel regionaal worden ingevuld. In de regio is voldoende aanbod van arbeidskrachten om deze groei te kunnen invullen.

Deze werkgelegenheid laat zich als volgt kwantificeren:

Arbeidsmarkteffect per scenario (Netto contante waarde)

	Arbeidsmarkteffect t.o.v nulalternatief Regionaal
Scenario 2	€ 2,5 miljoen
Scenario 3a	€ 16,5 miljoen
Scenario 3b	€ 20,8 miljoen
Scenario 3c	€ 29,9 miljoen
Scenario 3d	€ 39,1 miljoen

²⁴ Op basis van CBS-sectorgegevens voor Zuid-Holand is een ratio gehanteerd van 1 fte staat gelijk aan 1,2 banen (combinatie van alle economische activiteiten, handel en zakelijke dienstverlening).

Zoals eerder aangegeven is in de MKBA is de totale bijdrage van de luchthaven aan de regionale werkgelegenheid niet onderzocht. Hiervoor is gekozen omdat er te veel onzekerheden zitten om hier heldere uitspraken over te kunnen doen. Er bestaan wel globale kentallen totale werkgelegenheid om de totale werkgelegenheid als gevolg van een luchthaven te kunnen bepalen. Het meest gebruikte kengetal is circa 3.000 arbeidsplaatsen²⁵ per 1 miljoen passagiers. Dit zou neerkomen op een totale werkgelegenheid als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven 8.850 arbeidsplaatsen bij alternatief 3c dit is een groei 73% of te wel 3.750 arbeidsplaatsen ten opzichte van 2015).

²⁵ Bruinsma et. al., 2001, Indirecte effecten van de uitbreiding van Schiphol na 2010; verkenning vanuit een welvaarts-economisch perspectief, RLD/VU.

9 Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geen losstaand begrip maar is onlosmakelijk verweven met de bedrijfsvoering van Rotterdam The Hague Airport. Het beleid is enerzijds gericht om de hinder en belasting van omgeving en grondstoffen te beperken en anderzijds gericht om een maximaal positieve bijdrage van de luchthaven aan haar omgeving te bewerkstelligen.

Verder beperken van de impact van de luchthaven voor haar omgeving

RTHA streeft ernaar zoveel als mogelijk een goede buur te zijn voor haar omgeving. Echter, vliegverkeer zal altijd enige vorm van milieubelasting met zich meebrengen. Deze belasting moet plaatsvinden binnen gestelde kaders en met als uitgangspunt “zo weinig als realistisch haalbaar is”. Dit heeft tot gevolg dat constant gekeken moet worden welke hinder of belasting er plaatsvindt en in welke mate deze vermijdbaar is zonder dat de exploitatie van de luchthaven of haar gebruikers hier onevenredig door geschaad wordt. Door voortschrijdende technologische ontwikkelingen en een constant wijzende vraag naar luchtverkeer is het noodzakelijk deze ontwikkelingen op de voet te volgen en waar mogelijk positieve ontwikkelingen te stimuleren dan wel activiteiten die (te) veel hinder of belasting veroorzaken te ontmoedigen of zelfs uiteindelijk onmogelijk te maken.

Primair wordt hier gekeken naar (ook in de toekomst) steeds stiller wordende vliegtuigen. RTHA zal (samen met haar partners zoals luchtvaartmaatschappijen) op de voet volgen welke ontwikkelingen hier plaatsvinden en hoe deze gestimuleerd kunnen worden. Verder zal het gebruik tussen 23.00 en 07.00, net als nu het geval, ook in de verdere toekomst op de voet gevolgd worden.

Daarnaast zal onderzocht worden op welke wijze de belasting verder beperkt kan worden als dit niet bij de bron mogelijk is. Te denken valt aan afschermen van grondgeluid en verder optimaliseren van routes en vertrekprocedures speciaal bij de introductie van nieuwe navigatiehulpmiddelen.

Verder optimaliseren van de bijdrage van de luchthaven aan de omgeving

RTHA draagt bij aan economische ontwikkeling van (met name) de zuidvleugel van de Randstad. Dit gebeurt door het aantrekken van nieuwe verbindingen die goed zijn voor de internationale bereikbaarheid van de regio. Hierdoor wordt de vestigingsplaats in de regio rondom de luchthaven aantrekkelijker voor bedrijven. Daarnaast zorgt de luchthaven voor inkomend toerisme naar de regio zuidwest Nederland.

Maar de bijdrage van de luchthaven gaat verder dan het bovenstaande. Zo biedt de luchthaven werkgelegenheid (op alle niveaus) die zoveel als mogelijk in de directe regio van de luchthaven geworven wordt. Daarnaast biedt RTHA op diverse niveaus stageplaatsen aan scholen en instellingen en initieert werkgelegenheidsprojecten zoals “Startbaan”.

Openbaar vervoer

Om het autoverkeer van en naar Rotterdam The Hague Airport te beperken en zodoende de leefbaarheid aan de noordrand verder te verbeteren streeft RTHA naar een verdere verschuiving van de modaliteit van haar gebruikers van auto en taxi naar het openbaar vervoer. RTHA is in overleg met de vervoersautoriteit, vervoersbedrijven en andere partijen die daar een rol in spelen om zoveel als mogelijk passagiers middels het openbaar vervoer van of naar de luchthaven te laten reizen. Dit kan enerzijds door goede communicatie, uitstraling en verkoop van tickets anderzijds door het verder verbeteren van het openbaar vervoer van of naar de luchthaven.

10 Risico's en beheersmaatregelen

Onderwerp	Risico	Beheersmaatregel
Verkeer en vervoer	Niet verkrijgen van de gewenste uitbreiding	Beperken van verdere investeringen, verdere ontwikkeling pas mogelijk bij beschikbaar komen stillere vliegtuigen
	Terugval in vraag	Uitstellen van investering tot het moment dat de vraag weer aantrekt
Operationeel	Problemen in het luchtruim agv interfererende vliegpaden	In overleg met betrokkenen het luchtruim zo indelen dat voor alle partijen voldoende ruimte is
	Verplichting tot invoering additionele (security) maatregelen die een negatieve impact hebben op de beschikbare capaciteit van bv terminal	Middels additionele investeringen oplossen van knelpunten die op dat moment ontstaan
Financieel	Lagere opbrengsten uit havengelden door mondiale druk van luchtvaartmaatschappijen	Een goede product/markt combinatie bieden aan luchtvaartmaatschappijen zodat het aantrekkelijk blijft (tegen handhaving van voldoende inkomsten) om op RTHA te blijven vliegen
	Lagere opbrengsten uit parkeren door concurrerende aanbieders	Zorgen dat RTHA de optimale prijs/kwaliteitsverhouding kan blijven bieden en zodoende het concurrenten lastig maakt. Goede marketing inspanning zelfstandig en samen met andere partijen.
Politiek	Overheidsmaatregelen zoals onverwacht opgelegde heffingen of maatregelen	Permanent in gesprek zijn met belangrijke organen binnen Nederland, EU en regio om dit te voorkomen dan wel te beperken.
	Uitblijven politieke besluitvorming	In overleg blijven met regio en Rijk om besluitvorming mogelijk te maken. Lobby met name bij de regionale stakeholders.