

Rotterdam The Hague Airport

Concept Notitie reikwijdte en detailniveau voor planMER



Rotterdam The Hague Airport

Concept Notitie reikwijdte en detailniveau voor planMER

identificatie

projectnummer:

RBOI 190313.16568.00

projectleider:

mw. mr.drs. M.C. Lammens

auteur(s):

mw. drs. J.C. Barrois

datum:

April 2013

opdrachtgever:

Rotterdam Airport Vastgoed

Inhoud

1. Inleiding	1
1.1. Aanleiding	1
1.2. Hoe zit het met planmer en het bestemmingsplan RTHA?	3
1.2.1. Hoe zit het met de mer-verplichtingen?	3
1.2.2. Bestemmingsplan: geen mer-plicht, toch planmer-procedure	3
1.2.3. Geen relatie met projectmer-procedure voor nieuw Luchthavenbesluit	3
1.3. Wat is het doel van het planMER?	4
1.4. Hoe ziet de mer-procedure eruit?	4
1.5. Wat is de functie van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)?	5
1.6. Hoe kunt u reageren op deze NRD	5
1.7. Hoe is de NRD verder opgebouwd?	5
2. Uitgangspunten ontwikkeling RTHA	6
2.1. Visie, ambitie en strategie voor RTHA	6
2.2. Doorwerking naar ruimtelijke ontwikkeling	7
2.2.1. Deelgebieden	8
2.2.2. Programma en alternatieven in het MER	11
3. Reikwijdte en detailniveau planMER en onderzoek	13
3.1. Rolverdeling tussen bestemmingsplan en planMER	13
3.2. Te onderzoeken alternatieven in het planMER	13
3.3. Gevoeligheidsanalyse doorkijk 2,4 miljoen passagiers	14
3.4. Vaststaande en variabele elementen van de ontwikkeling RTHA	15
3.5. Aanpak milieuonderzoek	15

1.1. Aanleiding

Masterplan met ontwikkelingsambities voor RTHA

Rotterdam The Hague Airport (hierna: RTHA) richt zich primair op de eigen regionale marktvraag naar luchtvervoer. Hierbij ligt de nadruk op zakelijk relevant verkeer aangevuld met maatschappelijk relevant verkeer (onder andere trauma- en politievluchten alsmede militair en overheidsverkeer) en in beperkte mate leisure verkeer (inkomend en uitgaand toerisme). Ontwikkelingen als Science Port Holland, Maasvlakte II en de verdere versterking van mainport Rotterdam en Den Haag als internationale stad van Vrede en Recht zijn gebaat bij een sterke regionale luchthaven die de regio verbindt met andere economisch relevante steden en regio's binnen Europa. Het bieden van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op de luchthaven zal voor deze ontwikkelingen een versterkende en aantrekkende werking hebben. Daarnaast vervult RTHA de rol van uitwijkvluchthaven voor (met name) Schiphol en ondersteunt zo de continuïteit van die mainport.

RTHA heeft de ambitie om zich zowel luchtzijdig als landzijdig verder te ontwikkelen. Luchtzijdig wil zeggen: de luchtvaart (het vliegen) zelf en de infrastructuur (landingsbaan en gebouwen zoals terminal) die daarvoor nodig is. Landzijdig betekent: het ruimtelijk programma dat rondom de landingsbaan en bijbehorende gebouwen op het terrein van RTHA aanwezig is. De ontwikkelingsambities van RTHA zijn opgenomen in het Masterplan¹. Dit Masterplan vormt het ruimtelijke ontwikkelingskader voor de luchthaven voor de komende 10 jaar. Het masterplan richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven op de grond uitgaande van een passagiersvolume conform het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit van 1,5 miljoen passagiers. Daarnaast geeft het een doorkijk van de ambities van de luchthaven om verder te groeien naar 2,4 miljoen passagiers.

Op te stellen bestemmingsplan en planMER

Alleen de ontwikkelingen zoals beschreven in het Masterplan die passen binnen het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit van de luchthaven met 1,5 miljoen passagiers worden in een nieuw bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan geldt formeel geen mer-verplichting. Gemeente en RTHA hechten echter groot belang aan een verantwoorde milieusituatie. In het kader van een zorgvuldige planvoorbereiding en belangenafweging hebben gemeente en RTHA daarom gezamenlijk besloten om planmer-procedure te doorlopen voor de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de luchthaven. Verwezen wordt naar paragraaf 1.3.

Plangebied

De ligging van het plangebied is in figuur 1.1 weergegeven.

¹ Masterplan Rotterdam The Hague Airport 2023, april 2013

1.2 Wat regelt het bestemmingsplan wel en wat niet?

Zoals vermeld heeft RTHA de ambitie om zich zowel luchtzijdig als landzijdig verder te ontwikkelen. Maar wat regelt het nu op te stellen bestemmingsplan eigenlijk wel, en wat niet?



Figuur 1.1 Ligging plangebied

Luchtzijdige ontwikkeling niet in het bestemmingsplan

De luchtzijdige mogelijkheden en ontwikkelingen van RTHA zijn geregeld in separate wetgeving: tot 1 mei 2013 is dit de Luchtvaartwet en het daarop gebaseerde Aanwijzingsbesluit, vanaf 1 mei 2013 is dit de Wet Luchtvaart en het daarop gebaseerde Luchthavenbesluit. Het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit biedt RTHA de ruimte om verder te groeien naar een passagiersvolume van circa 1,5 miljoen passagiers per jaar. De luchthaven heeft de ambitie om het netwerk van de luchthaven verder te versterken. Het Masterplan biedt een doorkijk in de luchtzijdige en landzijdige ontwikkelingen die samenhangen met een groei naar 2,4 miljoen passagiers per jaar.

Echter: zowel het Masterplan en het bestemmingsplan kunnen beiden nadrukkelijk niet een mogelijk verdere groei van de vliegtuigbewegingen regelen. Het Luchthavenbesluit is de wettelijke basis waarin de luchtzijdige ontwikkeling wordt vastgelegd. Een verdere groei van circa 1,5 miljoen naar 2,4 miljoen passagiers moet in een nieuw Luchthavenbesluit worden geregeld. Voor deze mogelijke groei naar 2,4 miljoen passagiers is dus separate besluitvorming nodig, gebaseerd op andere wetgeving dan de Wet ruimtelijke ordening.

Landzijdige ontwikkeling in het bestemmingsplan die past binnen het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit

In het bestemmingsplan worden kort gezegd de ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die doorgang kunnen vinden onder het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit: het passagiersvolume van 1,5 miljoen vormt het uitgangspunt van dit bestemmingsplan. Het

gaat dan onder andere om de ontwikkeling van kantoorruimte, bedrijfsruimte, een hotel, retail, terminaluitbreiding, hangars- en luchthavengerelateerde activiteiten en parkeerplaatsen.

Het bestemmingsplan biedt geen ruimte aan ruimtelijke ontwikkelingen die rechtstreeks te maken hebben met een groei naar 2,4 miljoen passagiers.

1.2. Hoe zit het met planmer en het bestemmingsplan RTHA?

1.2.1. Hoe zit het met de mer-verplichtingen?

In het vigerende Besluit m.e.r. zijn verschillende activiteiten vermeld waarvoor een vorm van mer-verplichting kan gelden. Afhankelijk van de activiteit is deze mer-verplichting gekoppeld aan verschillende soorten (wettelijke) besluiten die de overheid moet nemen.

1.2.2. Bestemmingsplan: geen mer-plicht, toch planmer-procedure

Stedelijke ontwikkelingsproject

De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt vallen onder de categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' uit het Besluit m.e.r. Een dergelijke ontwikkeling is conform Besluit m.e.r. nooit rechtstreeks projectmer-plichtig, hooguit mer-beoordelingsplichtig. De beoogde ontwikkelingen voldoen formeel niet aan de plandrempels² (waardoor alleen sprake is van een vormvrije mer-beoordeling). Tussen gemeente en RTHA is afgesproken dat in ieder geval een formele mer-beoordelingsprocedure doorlopen zal worden.

Mogelijke vestiging projectmer-plichtige bedrijven

In het plangebied wordt tevens de vestiging/uitbreiding/wijziging van bedrijven mogelijk gemaakt die mogelijk projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn voor de omgevingsvergunning voor milieu (voorheen milieuvergunning). Een bestemmingsplan dat dit toestaat, is volgens de mer-wetgeving daardoor planmer-plichtig³.

Planmer-procedure

De gemeente en RTHA willen zorgvuldig het milieuaspect in de belangenafweging meenemen. Gelet op het feit dat voor het bestemmingsplan een mer-beoordelingsplicht geldt vanwege het stedelijk ontwikkelingsproject en een planmer-plicht vanwege het toestaan van bedrijvigheid (die voor de omgevingsvergunning voor milieu mer(beoordelings)plichtig zijn) hebben zij dan ook besloten om een planmer-procedure te doorlopen.

1.2.3. Geen relatie met projectmer-procedure voor nieuw Luchthavenbesluit

In de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), dat de overgang voor RTHA van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart regelt, is bepaald dat binnen 5 jaar na in werking treden (dit was 1 november 2009) een nieuw luchthavenbesluit voor RTHA moet worden vastgesteld. Dit luchthavenbesluit is mer-beoordelingsplichtig, echter gezien de politieke en maatschappelijke gevoeligheid van een dergelijk besluit is vooraf vastgesteld dat voor dit (wettelijk verplichte) besluit een projectMER zal worden gemaakt. Een verdere

² De relevante plandrempels zijn een oppervlak van 100 ha of meer of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer.

³ Een dergelijk ruimtelijk plan vormt in dat geval namelijk het kader voor mogelijke mer-beoordelingsplichtige of projectmer-plichtige activiteiten.

doorgroei naar 2,4 miljoen passagiers kan geregeld worden in dit nieuwe Luchthavenbesluit indien blijkt dat er voldoende marktvraag en regionaal politiek en maatschappelijk draagvlak voor aanwezig is. In het projectMER voor deze doorgroei zal te zijner tijd onder andere ingegaan worden op de effecten van de luchtzijdige ontwikkelingen (zoals onder meer geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid). Vooruitlopend op dit geheel nieuwe Luchthavenbesluit zal op 1 mei 2013 een omzettingsregeling in werking treden dat het vigerende Aanwijzingsbesluit omzet in een tijdelijk Luchthavenbesluit op basis van de Wet Luchtvaart. Deze omzettingsregeling regelt enkel de overgang tussen de twee wetgevende kaders, maar de vergunde mogelijkheden veranderen hierdoor niet. Deze omzettingsregeling is (omdat de milieugevolgen ongewijzigd blijven) niet m.e.r.-plichtig.

Het bestemmingsplan biedt geen ruimte aan ruimtelijke ontwikkelingen die rechtstreeks te maken hebben met een groei naar 2,4 miljoen passagiers. Ook is in de mer-wetgeving voor de groei van een luchthaven geen mer-verplichting gekoppeld aan een ruimtelijk plan zoals een bestemmingsplan. Het op te stellen milieueffectrapport (MER) voor het bestemmingsplan heeft inhoudelijk dan ook geen relatie met de projectmer-procedure voor de mogelijke verdere groei van RTHA naar 2,4 miljoen passagiers.

1.3. Wat is het doel van het planMER?

Doel van een MER is het integreren van milieuoverwegingen in de voorbereiding van een bestemmingsplan. Het milieueffectrapport (planMER) wordt tezamen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. De inhoud van een planMER is afhankelijk van het abstractieniveau van het bestemmingsplan. In een planMER:

- wordt voor alle milieuaspecten systematisch ingegaan op de huidige situatie en de eventuele autonome ontwikkelingen (referentiesituatie, zie hoofdstuk 3);
- wordt nagegaan of er specifieke milieuraandvoorwaarden gelden voor de beoogde ontwikkelingen in het bestemmingsplan, gelet op de onderzochte milieueffecten.

Het planMER zal zodanig worden opgezet dat het tevens een belangrijke basis biedt voor het op te stellen bestemmingsplan.

1.4. Hoe ziet de mer-procedure eruit?

De procedure voor het planMER en het bestemmingsplan bestaat uit de volgende stappen:

stap	planMER	Bestemmingsplan
1	openbare kennisgeving opstellen planMER en bestemmingsplan	
2	raadpleging bestuursorganen & wettelijke adviseurs over reikwijdte en detailniveau planMER	
3	opstellen planMER	opstellen ontwerpbestemmingsplan
4	Terinzagelegging MER en ontwerpbestemmingsplan met mogelijkheid zienswijzen voor een ieder + advies over MER van de Commissie m.e.r.	
5		vaststellen bestemmingsplan

1.5. Wat is de functie van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)?

Met deze notitie geeft het gemeentebestuur van de gemeente Rotterdam het volgende aan:

- Wat zijn de beoogde ontwikkelingen?
- Wat is de referentiesituatie (situatie waarmee de milieueffecten van de ontwikkeling wordt vergeleken)?
- Worden er alternatieven onderzocht?
- Welke milieuaspecten ten behoeve van het planMER worden onderzocht (oftewel, wat is de reikwijdte van het MER)?
- Wat de onderzoeksomvang per milieuaspect is (oftewel, wat is het detailniveau van het MER)?

Op basis van de NRD worden betrokken bestuursorganen en adviseurs geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het MER (stap 2). Er wordt tevens de gelegenheid aan derden geboden om zienswijzen in te dienen.

1.6. Hoe kunt u reageren op deze NRD

Wat kunt u naar aanleiding van deze NRD kenbaar maken?

In de inspraakperiode kan een ieder zienswijzen op de NRD naar voren brengen. De inspraak is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER waar nodig scherper te maken. U kunt aangeven of u nog onderzoek naar bepaalde milieueffecten mist of zaken mist in de aanpak van de onderzoeken.

Wanneer kunt u uw visie kenbaar maken?

U heeft tot ... weken na de start van de terinzagelegging van deze NRD de tijd om uw (schriftelijke) zienswijze aan de gemeente Rotterdam kenbaar te maken.

Indien uw een schriftelijke zienswijze op de Notitie reikwijdte en detailniveau kunt u deze zenden naar ..., onder vermelding 'Zienswijze Notitie reikwijdte en detailniveau planMER RTHA'.

De notitie wordt ook voorgelegd aan betrokken overheidsinstanties (provincie, waterschap, rijksdiensten). Alle zienswijzen, reacties en adviezen worden door het gemeentebestuur beoordeeld en meegewogen bij het opstellen van het planMER.

1.7. Hoe is de NRD verder opgebouwd?

In deze NRD worden achtereenvolgens de volgende onderwerpen behandeld.

- In hoofdstuk 2 worden de voornemens voor het gebied RTHA toegelicht.
- Hoofdstuk 3 bevat de reikwijdte en het detailniveau van het planMER.

2. Uitgangspunten ontwikkeling RTHA

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de ontwikkeling van RTHA centraal.

- Paragraaf 2.1 beschrijft de visie, ambitie en strategie voor RTHA.
- In paragraaf 2.2 wordt dit doorvertaald naar de ruimtelijke opgaven voor RTHA.

Aan de hand van deze uitgangspunten beschrijft het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 3) de wijze waarop in het planMER RTHA om wordt gegaan met reikwijdte, detailniveau en alternatiefontwikkeling.

2.1. Visie, ambitie en strategie voor RTHA

In het Masterplan is de volgende visie, ambitie en strategie voor de ontwikkeling van RTHA geformuleerd.

Visie: RTHA als duurzame motor van regionale ontwikkeling

RTHA speelt een belangrijke rol in de toekomstige ontwikkeling van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag. Een sterke regionale ontwikkeling vraagt om een goed, snel en efficiënt netwerk van Europese verbindingen. RTHA onderscheidt zich als luchthaven door een sterke regionale verbondenheid, de korte afstand tot haar doelgroepen en de mogelijkheden van 'naadloos reizen'. RTHA wil deze regionale identiteit verder benutten als imagooversterkend element voor de metropoolregio op nationaal en Europees niveau.

Ambitie: RTHA als zakenluchthaven in integraal AirportCity concept

RTHA wil de komende 10 jaar uitgroeien tot dé zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterkt netwerk van hoogfrequente (point to point) zakelijke bestemmingen in Europa. De belangrijkste markten voor het zakenverkeer zijn internationale handel en dienstverlening, gouvernementele centra en kennisintensieve sectoren. De primaire functie als zakenluchthaven wordt aangevuld door maatschappelijk verkeer zoals trauma- en politievvluchten en andere overheidsvluchten, Europese vakantiebestemmingen en uitwijkverkeer.

De landzijdige ontwikkeling rond RTHA vindt plaats via het AirportCity concept. De luchthaven vormt een integraal onderdeel van het ruimtelijk en economisch netwerk in de regio. 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. Tot slot is een snelle en efficiënte landzijdige bereikbaarheid met auto en OV van essentieel belang om de ontwikkelingspotenties van RTHA ook daadwerkelijk te realiseren. RTHA wil koploper zijn als het gaat om duurzame gebieds- en gebouwontwikkeling op en rond de luchthaven.

Strategie: uitbreiding netwerk, duurzame gebiedsontwikkeling en regionale verknoping

Om voorgaande ambitie te realiseren zet RTHA in op een ontwikkelingsstrategie langs drie lijnen:

1. Uitbreiding van het netwerk: groei bestemmingen en passagiersaantallen in twee fasen

Om de internationale positie van RTHA te versterken breidt de luchthaven haar netwerk de komende jaren uit met non-stop verbindingen in Europa. De groei van het netwerk wordt mogelijk gemaakt via twee sporen:

- In de eerste fase wordt de huidige milieuruimte - onder het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit biedt - maximaal benut.
- In de tweede fase zet RTHA in op aanpassing van het Luchthavenbesluit, om uitbreiding van het aantal slots en daarmee vliegbestemmingen mogelijk te maken. Dit zal zoveel mogelijk binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen plaatsvinden. Zoals beschreven in paragraaf 1.2 maakt het bestemmingsplan dit niet mogelijk en is hiervoor aparte besluitvorming nodig.

2. Duurzame gebiedsontwikkeling, gericht op identiteit en onderscheidende kwaliteit

De tweede pijler richt zich op een hoogwaardige gebiedsontwikkeling op de luchthaven. Het AirportCity-concept gaat uit van een geïntegreerde ontwikkeling van de luchtzijde en landzijde, waarbij een duurzame ontwikkeling van vastgoed bijdraagt aan het creëren en versterken van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven. De ontwikkeling vindt plaats binnen de bestaande randvoorwaarden van milieu, geluid en externe veiligheid. RTHA onderscheidt zich van andere regionale ontwikkellocaties door uit te gaan van de eigen identiteit, duurzaamheid en kleinschalige kantoorlocaties in een groene omgeving. Daarmee richt de luchthaven zich nadrukkelijk op een andere segment dan andere locaties in de regio. Duurzaamheid is het uitgangspunt door het toepassen van de BREEAM-methodiek en aan te sluiten op het Rotterdam Climate Initiative waarin overheid, bedrijfsleven en burgers streven naar een 100% klimaatbestendig Rotterdam in 2025.

3. Versterken van de regionale verknoping: bereikbaarheid en draagvlak

De derde pijler richt zich op het beter verknopen van de luchthaven met de regio. Een goede verknoping zorgt ervoor dat de bedrijven en consumenten in de regio snel en efficiënt met de luchthaven worden verbonden. De OV-bereikbaarheid wordt versterkt langs de as van de Randstadrail (station Meijersplein) van Rotterdam Centraal naar Den Haag Centraal.

De bereikbaarheid per auto wordt op regionale schaal verbeterd door de aanleg van de A4 door Midden-Delfland, en de mogelijk nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 op het tracé van de huidige N209. Op het niveau van de luchthaven wordt de bereikbaarheid verbeterd door de tweede ontsluitingsweg vanaf de luchthaven naar de G.K. van Hogendorpweg in oostelijke richting.

2.2. Doorwerking naar ruimtelijke ontwikkeling

De visie, ambitie en strategie hebben gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van RTHA. Het heeft belangrijke opgaven voor de toekomstige ruimtelijke structuur van de luchthaven tot gevolg.

Faciliteren luchtzijdige ontwikkelingen

Om groei van het aantal passagiers mogelijk te maken moet de 'hardware' op de grond in de toekomst meegroeien. Het gaat dan om de infrastructuur en de gebouwen in de overslagzone (terminals, hangars etc.). Het huidige banenstelsel kan de verwachte groei

voorlopig aan en behoeft geen aanpassing. In het overgangsgebied tussen lucht- en landzijde is op hoofdlijnen sprake van twee ruimtelijke opgaven:

- Het ontvlechten van luchtvaartfuncties. Met de groei van het aantal passagiers groeit de behoefte om de verschillende functies (zakenluchthaven, recreatie, overheid, vracht) functioneel en ruimtelijk van elkaar te scheiden;
- Reservering voor nieuwe terminal. De huidige terminal heeft de capaciteit om mee te groeien tot circa 1,5 miljoen passagiers. Op dit moment is sprake van 1,3 miljoen passagiers. Mogelijke wijzigingen in kwaliteitseisen zullen mede bepalend zijn voor vernieuwing of uitbreiding van de bestaande terminal. Het masterplan bevat dan ook een ruimtelijke reservering naast de bestaande terminal.

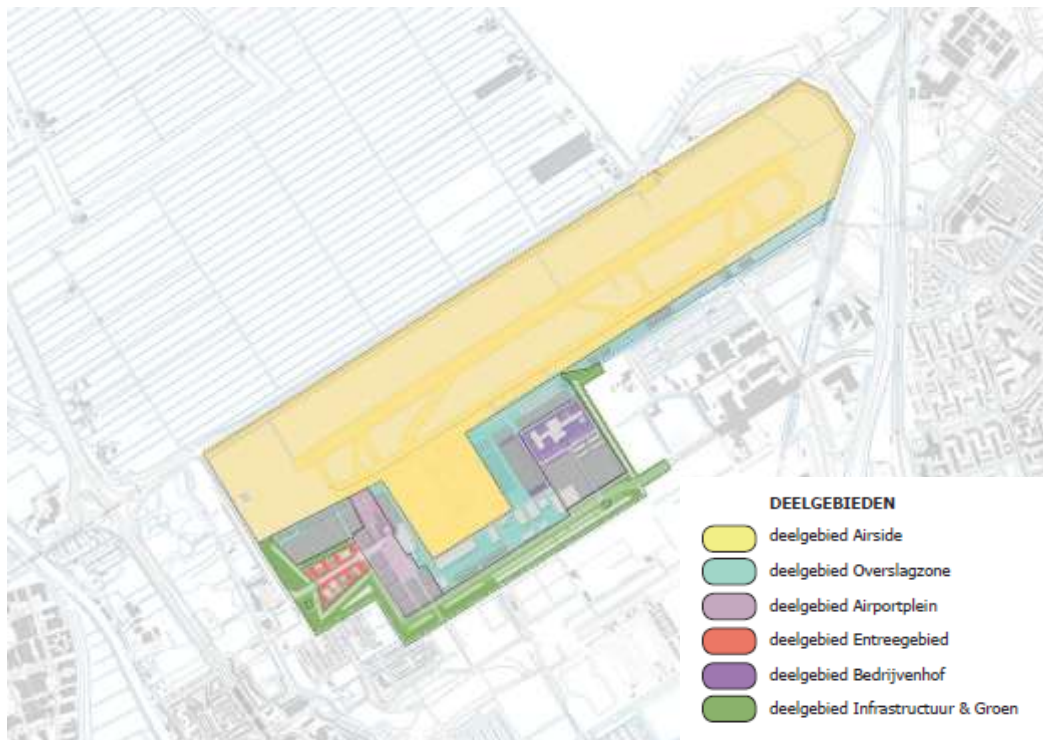
Gebiedsontwikkeling die de toekomstige functie van RTHA ondersteunt

Om te kunnen concurreren met andere economische kernregio's in Europa en een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan het internationale vestigingsklimaat van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag is een hoogwaardige en duurzame gebiedsontwikkeling op het luchthaventerrein van groot belang. De huidige ruimtelijke kwaliteit van de luchthaven is onvoldoende om de Europese concurrentie goed aan te gaan. De functies op de luchthaven hebben te weinig ruimtelijke samenhang, het stedenbouwkundig beeld van de luchthaven is niet eenduidig en dat levert onvoldoende aantrekkingskracht om internationale bedrijven naar RTHA Business Park te halen. RTHA zet daarom in op een sterke, hoogwaardige gebiedsontwikkeling die recht doet aan de genoemde ambities en complementair is aan andere ontwikkelingen in de regio (zie kader).

Gebiedsontwikkeling RTHA	
De gebiedsontwikkeling gaat uit van de volgende kwaliteiten:	
- Dynamiek en uitstraling van een luchthaven - Internationale ontmoetingsplek - Kleinschaligheid en eigen identiteit van gebouwen en het gebied - Koploper in duurzaamheid - Multifunctionaliteit en voorzieningen - Goede bereikbaarheid	- Ruimtelijke kwaliteit - Veiligheid - Parkmanagement

2.2.1. Deelgebieden

In deze paragraaf komen de ruimtelijke ontwikkelingen per deelgebied aan bod. Het plangebied is ingedeeld in zes deelgebieden, zie figuur 2.1.



Figuur 4.1 Deelgebieden

Deelgebied 1: Airside

Het Airside gebied bestaat voor het grootste deel uit het banenstelsel. De ontwikkeling van het Airside gebied is in de komende 10 jaar relatief beperkt. Het huidige banenstelsel blijft ongewijzigd: de reeds toegestane groei van de luchthaven kan met de huidige landingsbaan gerealiseerd worden. Er worden extra opstelplaatsen voor grote vliegtuigen en kleinere zakenjets gecreëerd in het U-gebied en er wordt uitgegaan van behoud van het traumacentrum.

Deelgebied 2: Overslagzone

De overslagzone aan de zuidkant van de airside bevat momenteel alleen functies rondom het U-gebied. Aan de westzijde van het U-gebied ligt de terminal met platforms. Aan de zuidzijde liggen hangars en andere luchtvaartgerelateerde activiteiten. De overslagzone beschikt over functies die zowel voor als achter de douanegrens plaatsvinden.

De overslagzone speelt een belangrijke rol in het faciliteren van de ontwikkelingen en het ontvlechten van de verschillende luchthavenfuncties in het gebied. De volgende ontwikkelingen in de overslagzone dragen hieraan bij:

- Groei van de terminalcapaciteit - inclusief voorzieningen zoals horeca of retail - om in te kunnen spelen op de toenemende kwaliteitseisen en het groeiende passagiersvolume tot 1,5 miljoen (circa 14.000 m² terminal, 1500 m² retail, dit laatste uitwisselbaar met airportplein).
- Groei van het aantal parkeerplaatsen voor passagiers en werknemers (op maaiveld en zo nodig in gebouwde voorzieningen).
- Ontwikkeling van hotels en ontmoetingsruimtes (max 400 kamers op gehele luchthaven).
- Vergroting en verbetering van de dienstverlening naar de passagiers en werknemers (mobiliteitsservicepunt, circa 20.000 m²).
- Toename van het oppervlak voor hangars en luchthavengerelateerd gebruik (circa 33.000 m²).

- Verdere ontvlechting van de luchtvaartfuncties door onder andere de ontwikkeling van een nieuw centrum voor het kleinere General Aviation verkeer.
- Op langere termijn een grensverschuiving tussen landzijde en luchtzijde aan de oostzijde van het U-gebied (vanwege flexibel inspelen op behoefte landzijdige en luchtzijdige functies).

Ruimtelijk gezien wordt de overslagzone zodanig vormgegeven dat er een herkenbare overgang ontstaat tussen de luchtzijde en de landzijde. De gebouwen worden zoveel mogelijk aaneengesloten gerealiseerd om zo ook een ruimtelijke scheiding te creëren.

Deelgebied 3: Airportplein

Het Airportplein is de centrale ontmoetingsplaats op RTHA, tussen het entreegebied en de terminal. Het is nu een gebied met een open karakter, dat vooral wordt gebruikt als parkeerterrein voor (kort) parkeren en aan-/afrijden naar de terminal. De ruimtelijke uitstraling en de verblijfskwaliteit van het plein doet momenteel geen recht aan de ambitie en doelstelling van een hoogwaardige zakenluchthaven.

Het Airportplein transformeert de komende 10 jaar tot de meest stedelijke ruimte van RTHA. Het plein vormt dan de verbindende schakel tussen terminal, parkeren, bedrijven, voorzieningen en de omringende polder. De volgende ontwikkelingen dragen hieraan bij:

- kantoorontwikkeling (circa 9.250 m² bvo)
- hotel (maximaal 400 kamers op gehele luchthaven) met multifunctionele ontmoetings- en expositieruimten (circa 4.000 m² bvo).
- detailhandel/ retail met maximaal 1.500 m² bvo uitwisselbaar met overslagzone.
- behoud parkeerplaatsen (kort parkeren) + mogelijkheid voor parkeerkelder/garage. Parkeerplaatsen voor kantoren en bedrijven wordt binnen eigen gebouwen opgevangen of in centraal parkeergebouw.
- aanleg van taxistandplaatsen, kiss & go parkeerplaatsen en busparkeerplaatsen.

De ontwikkeling voor hoogwaardige kantoren en bedrijven zal plaatsvinden rondom het plein. Op het Airportplein worden de passagiers en de werknemers op de luchthaven ook bediend met een nieuw aantrekkelijk food and beverage concept.

Deelgebied 4: Entreegebied

Het Entreegebied vormt de toegangspoort tot de luchthaven. De Rotterdam Airportbaan is de centrale as in het gebied. Aan weerszijden is sprake van gemengd gebruik door kleinschalige gebouwen, kantoren in aanbouw en de parkeerplaats aan de noordzijde. Vanuit functioneel opzicht heeft het gebied een rommelige uitstraling.

Het entreegebied ontwikkelt zich de komende 10 jaar tot een hoogwaardige entree, een boulevard met aan weerszijde kantoorpaviljoens, die past bij de ambities van RTHA. Hier wordt invulling aangegeven door:

- het upgraden van de Airportbaan naar een volwaardige entreeboulevard;
- het realiseren van 8 kantoorpaviljoens (circa 12.000 m², er zijn al 3 paviljoens gerealiseerd, volume verder uitwisselbaar met airportplein);
- realisatie van een groene, parkachtige omgeving rondom de kantoorontwikkeling die als entreegebied hét visitekaartje van RTHA vormt;
- aanleg rotonde, die verkeer voor terminal, lang parkeren en doorgaand verkeer scheidt.

Deelgebied 5: Infrastructuur en groen

Infrastructuur en groen zijn bepalende elementen in de ruimtelijke structuur. De huidige infrastructuur op de luchthaven is relatief eenvoudig van opzet. De hoofdontsluiting loopt vanaf de A13/Doenkade via de Vliegveldweg en de Airportbaan naar de terminal. De weg loopt nog verder in oostelijke richting via de Fair Oaksbaan naar de Bedrijvenhof.

Om RTHA te ontwikkelen tot een hoogwaardig zakenluchthaven wordt een heldere verkeersstructuur ontwikkeld (goede hoofdontsluiting, heldere verwijzingen naar deelgebieden en goede parkeervoorzieningen). Aandacht hierbij gaat ook uit naar een inspirerende, gastvrije, veilige en kwalitatief hoogwaardige inrichting van de buitenruimte.

- Realisatie oostelijke ontsluiting op de G.K van Hogendorpweg;
- Groene omzoming van luchtvaartterrein en aanleggen langzaam verkeerroutes;
- Wateropgave invullen: het uitgangspunt is om het toe te voegen bebouwingsoppervlak te compenseren conform de richtlijnen van het Hoogheemraadschap met een maximum van 3,5 ha aaneengesloten water om de vogelaantrekkende werking te minimaliseren.

Deelgebied 6: Bedrijvenhof

Het Bedrijvenhof ligt aan de oostzijde van de luchthaven. Het gebied is momenteel sterk in ontwikkeling. Het gebied is bouwrijp gemaakt en de eerste initiatieven zijn gerealiseerd zoals het detentiecentrum, flightpark, vrachtverzamelgebouw en brigade gebouw van de Koninklijke Marechaussee. Het Bedrijvenhof wordt vormgegeven alsof het één gebouw is met logistiek en parkeren op binnenhoven.

- Circa 2/3 van het gebied is al uitgegeven. Er resteert nog 25.000 m2 bvo dat bestemd is voor bedrijfsgebouwen.

2.2.2. Programma en alternatieven in het MER

Tabel 2.1 bevat het ontwikkelprogramma voor de gebiedsontwikkeling RTHA. Uitgewerkt is welke groei in de planperiode mogelijk wordt gemaakt. Dit programma past binnen de groei naar 1,5 miljoen passagiers (op basis van het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit). Daarnaast wordt een doorkijk gegeven naar programmaontwikkelingen buiten de planperiode, die mede afhankelijk zullen zijn van besluitvorming over doorgroei naar meer passagiers, dus een nieuw Luchthavenbesluit. Tevens is aangegeven hoe dit programma zijn plek krijgt in de alternatieven die het MER worden onderzocht. Zie voor een toelichting daarop paragraaf 3.2.

Tabel 2.1: Programma Rotterdam The Hague Airport

	2014 Huidige voorraad	2024 Beoogde voorraad	Groei 2014- 2024****	Groei na planperiode
	MER: Huidige situatie en referentie situatie	MER: Basis Alternatief		MER: gevoeligheids analyse
Kantoorruimte (m2 bvo)*	18.604	40.600	22.000	15.000
Bedrijfsruimte (m2 bvo)*	57.020	82.020	25.000	0

Hotels (kamers)	0	400	<i>400</i>	0
Retail (m2 bvo)	500	3.500	<i>3.000</i>	0
Terminal (m2 bvo)	9.200	14.000	<i>4.800</i>	15.200
Hangars en luchtvaart/luchthaven gerelateerde activiteiten	17.000	50.000	<i>33.000</i>	0
Parkeerplaatsen vastgoed **	1.761	2.994	<i>1.233</i>	500
Parkeerplaatsen luchtvaart***	3.500	4.200	<i>700</i>	2.800
Mobiliteitsservicecentrum (m2 bvo)	0	20.000	<i>20.000</i>	0

* De programmatabel bevat de m2-aantallen voor nieuwe ontwikkelingen op RTHA. Op beperkte schaal is sprake van herontwikkeling door middel van sloop-nieuwbouw. De genoemde m2 zijn exclusief eventuele vervangingsruimte door sloop van bestaande kantoor- en bedrijfsruimten. Het volume van het locatie gerelateerde vastgoed is in lijn met de Navigator van de gemeente Rotterdam.

** Op basis van parkeernorm van 1 p.p. per 30 m2 bvo kantoorruimte en 1 p.p. per 50 m2 bvo bedrijfsruimte

*** Er bestaan geen normen voor passagiers parkeren. Het aantal parkeerplaatsen zal toenemen in verhouding met de groei van de luchtvaart. Naar verwachting zal op de lange termijn afgeweken worden van deze verhouding doordat het aandeel openbaar vervoer met ca.15% zal toenemen. Tevens is hierbij opgenomen de parkeerplaatsen van werknemers die in de overslaglijn en op het luchtzijdige gedeelte werkzaam zijn.

**** In het Masterplan wordt uitgegaan van de jaartallen 2013 en 2023. Aangezien het bestemmingsplan naar verwachting wordt vastgesteld in 2014, wordt in het MER en bestemmingsplan uitgegaan van 2014 en 2024.

3. Reikwijdte en detailniveau planMER en onderzoek

13

3.1. Rolverdeling tussen bestemmingsplan en planMER

Het MER betreft een separaat rapport. Tevens wordt een samenvatting van het MER opgesteld, met daarin de belangrijkste conclusies voor de verschillende milieuthema's. Het MER wordt op een dusdanige manier opgesteld, dat deze tevens dient als milieuonderbouwing voor het bestemmingsplan. De taakverdeling tussen MER en bestemmingsplan is daarbij als volgt:

- Het MER bevat de milieuonderzoeken en milieuonderbouwing en geeft waar nodig milieuraandoorwaarden voor de ontwikkeling aan;
- Het bestemmingsplan bevat de visie op en onderbouwing van de ontwikkeling en legt de juridisch-planologische mogelijkheden vast. Op milieuvlak bevat het bestemmingsplan de conclusies van de milieuonderzoeken uit het MER, en waar nodig een vertaling hiervan naar plankaart en regels.

3.2. Te onderzoeken alternatieven in het planMER

In een planMER hoeven alleen de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven te worden opgenomen. In het planMER worden de volgende alternatievenscenario's onderzocht:

- Referentiesituatie: dit betreft de situatie waarmee de milieueffecten van de ontwikkeling worden vergeleken;
- Basisalternatief: de maximale ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (programma) die in het bestemmingsplan worden opgenomen.
- Optimalisatiealternatief/voorkeursalternatief: dit betreft het geoptimaliseerde basisalternatief dat uiteindelijk in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

Referentiesituatie

Voor het plangebied zelf wordt de huidige situatie beschouwd als de referentiesituatie. Er worden buiten de beoogde ontwikkeling namelijk geen andere realistische ontwikkelingen verwacht (er is dus geen reële autonome ontwikkeling in het plangebied). Voor de omgeving wordt als autonome ontwikkeling rekening gehouden met de doortrekking van de A4. Projecten waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden zoals de A13/ A16 en Blankenburgertunnel maken geen onderdeel uit van autonome ontwikkeling en worden niet beschouwd.

Basisalternatief

Het planMER brengt de effecten in beeld van het ruimtelijke programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt:

1. De ruimtelijke ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.
2. De milieueffecten van de mogelijke vestiging, uitbreiding of wijziging van bedrijven die in het kader van hun milieuvergunning mer-(beoordelings)plichtig zijn.

De effectbeschrijving vindt hierbij plaats op het niveau van het bestemmingsplan. Zo is het nog niet bekend of de betreffende bedrijven zich gaan vestigen, uitbreiden of wijzigen, wat

de aard van de bedrijvigheid is en hoeveel bedrijven dit betreffen. Onderzoek naar alternatieven op dit vlak is dan ook niet aan de orde.

Optimalisatiealternatief

Op basis van de milieuonderzoeken naar het basialternatief vindt een optimalisatieslag plaats. Hierbij worden maatregelen opgenomen die mogelijk of noodzakelijk zijn om ongewenste milieueffecten te beperken of te voorkomen. De uiteindelijke ontwikkeling van het gebied wordt overgelaten aan de markt en RTHA, waarbij de overheid faciliteert. Het Masterplan is hierbij richtinggevend. Flexibiliteit om in te spelen op veranderende wensen is noodzakelijk. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan en het planMER is dan ook flexibiliteit waar het kan en sturing waar het moet (zie kader).

Sturing waar het moet....

Het is van belang dat het MER de milieueffecten van het maximale programma in het bestemmingsplan onderzoekt. Beoordeeld wordt of het gebied en de omgeving dit maximale programma kunnen dragen. Verder geeft het MER aan of en welke milieurandvoorwaarden voor het maximale programma gelden. Deze randvoorwaarden worden in het optimalisatiealternatief en in het bestemmingsplan of anderszins verankerd.

Flexibiliteit waar het kan....

Aangezien initiatieven aan RTHA en de markt worden overgelaten, hangt het eindbeeld mede af van de marktontwikkelingen. Een flexibel bestemmingsplan is het uitgangspunt. Dit is ook nodig om de ontwikkelingen neergelegd in het Masterplan gefaseerd uit te kunnen voeren. Verder kan hierdoor ingespeeld worden op nieuwe inzichten en wensen van nieuwe gebruikers.

3.3. Gevoeligheidsanalyse doorkijk 2,4 miljoen passagiers

Het bestemmingsplan biedt geen ruimte aan ruimtelijke ontwikkelingen die rechtstreeks te maken hebben met een mogelijke groei naar 2,4 miljoen passagiers. Het op te stellen planMER voor het bestemmingsplan heeft ook inhoudelijk geen relatie met de projectmer-procedure die doorlopen wordt voor een nieuw Luchthavenbesluit die mogelijk ruimte geeft aan een verdere groei van het aantal passagiers.

Wel wordt in dit MER een gevoeligheidsanalyse opgenomen dat een doorkijk biedt op de milieugevolgen van de landzijdige ontwikkelingen, als RTHA (na een nieuw Luchthavenbesluit) verder door zou kunnen groeien naar 2,4 miljoen bezoekers per jaar. De milieueffecten die hierbij globaal in beeld worden gebracht betreffen de verkeerseffecten en verkeersgerelateerde effecten (wat 'doet' de toename van het aantal passagiers op het wegennet?). Dit om de haalbaarheid op hoofdlijnen in beeld te brengen.

De door RTHA gewenste luchtzijdige ontwikkeling naar 2,4 miljoen passagiers behoeft geen vertaling in een bestemmingsplan. De milieugevolgen van de luchtzijdige ontwikkeling worden bij een nieuw Luchthavenbesluit in een apart projectMER gedetailleerd in beeld gebracht en zijn nu nog niet bekend. Deze worden dan ook nadrukkelijk niet in het nu op te stellen planMER meegenomen.

3.4. Vaststaande en variabele elementen van de ontwikkeling RTHA

Het planMER onderzoekt de milieueffecten van het basisalternatief en het optimalisatiealternatief. De optimalisatieslag met eventueel bijbehorende milieurandvoorwaarden volgt uit de onderzoeksresultaten van het basisalternatief.

Onderstaand is als trechtering voor de optimalisatieslag aangegeven welke elementen als vaststaand moeten worden beschouwd voor de ontwikkeling van RTHA en welke als variabel.

Vaststaande elementen voor de ontwikkeling van RTHA

Verschillende uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling in het bestemmingsplan RTHA liggen al vast. Als vaststaand moeten de volgende elementen van het basisalternatief worden beschouwd:

- Doorgroei naar 1,5 miljoen passagiers voor het bestemmingsplan en het bijbehorend programma;
- De ruimtelijke hoofdstructuur, de te onderscheiden deelgebieden en de te onderscheiden functies binnen de deelgebieden.

Variabele elementen voor de ontwikkeling van RTHA

De plannen voor RTHA kennen ook nog flexibiliteit. De verdere invulling van de variabele elementen wordt pas bekend bij de daadwerkelijke uitvoering van de plannen. Dit is namelijk afhankelijk van toekomstige marktinitiatieven. Milieurandvoorwaarden worden in het bestemmingsplan alleen opgenomen ter verdere inperking van deze variabele elementen, indien dit uit milieuonderzoek noodzakelijk blijkt. Als variabelen voor het planMER worden vooral beschouwd:

- de exacte locaties van de betreffende functies;
- de ontwikkelingssnelheid;
- de exacte inrichtingsmaatregelen ten aanzien van verkeer, water en groen;
- de inzet van hinderbeperkende maatregelen (waar nodig).

3.5. Aanpak milieuonderzoek

Het te verrichten onderzoek en de aanpak daarvan voor het planMER wordt weergegeven in de volgende tabel. De aanpak van de belangrijkste milieuthema's worden na de tabel nog toegelicht.

Tabel 3.2 Aanpak effectbeschrijving planMER

Thema	Te beschrijven effecten	Werkwijze
Verkeer en vervoer	- effect op verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid - effect op verkeersleefbaarheid	- kwantitatief op basis van verkeersmodel (I/C-verhoudingen) en analyse - kwalitatief op hoofdlijnen
Geluid	- gevolgen voor wegverkeerslawaaï - gevolgen vanwege vliegtuigeluid - gevolgen vanwege geluid bedrijvigheid - cumulatie van geluid	- kwantitatief - kwantitatief op basis van bestaande informatie - kwantitatief - kwantitatief
Luchtkwaliteit	- gevolgen luchtkwaliteit in omgeving vanwege wegverkeer	- kwalitatief, programma zit in NSL
Externe veiligheid	- gevolgen externe veiligheid (inrichtingen en vervoer gevaarlijke stof-	- kwalitatief (quick-scan)

Thema	Te beschrijven effecten	Werkwijze
	fen) plaatsgebonden + groepsrisico	
Milieu hinder bedrijven	- Milieuzonering/milieubelasting omgeving - Lichthinder	- Kwalitatief - Kwalitatief
RTHA	- beperkingen vanuit RTHA zelf (geluid, hoogtebeperkingen, vogelaantrekkende werking, externe veiligheid, windhinder, toetsingsvlakken communicatie en navigatie apparatuur)	- kwalitatief (Wet luchtvaart en daaraan gerelateerde regelgeving)
Planologisch relevante leidingen	- belemmeringen voor ontwikkelingen	- kwantitatief (belemmeringszone)
Bodem	- Effect op bodemkwaliteit	- kwalitatief op basis van bestaande informatie/bodemonderzoeken
Water	- gevolgen voor watersysteem, met name oppervlaktewater (kwaliteit en waterberging)	- kwalitatief - kwantitatief (waterberging)
Ecologie	- effect op natuurwaarden	- kwalitatief (bureauonderzoek F&F) - speciale aandacht voor vogelaantrekkende werking waterpartijen
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	- aantasting landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden	- kwalitatief (op basis van bestaande informatie/onderzoeken)
Energie en duurzaamheid	- effect/maatregelen op het gebied van duurzaamheid, energie en CO₂-uitstoot	- kwalitatief aan de hand van BREEAM-methode

Verkeer

De effecten op de verkeersintensiteiten en daarmee samenhangend de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid voor autoverkeer van RTHA wordt kwantitatief in beeld gebracht. Dit gebeurt op basis van het gemeentelijke verkeersmodel van Rotterdam. De huidige en toekomstige verkeersgeneratie wordt bepaald op basis van verkeerstellingen, informatie uit parkeerapparatuur, videoregistratie en het toekomstige programma bepaald. Hierbij wordt een gevoeligheidsanalyse voor seizoensinvloeden uitgevoerd. Kruispuntenanalyses worden waar nodig uitgevoerd met COCON (voor kruispunten met verkeerslichten) en Omni-x/eventueel de meerstrookrotondeverkenner (voor overige kruispunten).

Voor verkeer wordt een doorkijk gegeven naar de situatie als de luchthaven doorgroeit naar 2,4 miljoen passagiers (afwikkeling omringend wegnen).

De bereikbaarheid voor openbaar vervoer en langzaam verkeer en verkeersleefbaarheid/veiligheid wordt kwalitatief in beeld gebracht.

Geluid

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt. De effecten van de verkeerstoename voor wegverkeerslawaai worden kwantitatief in beeld gebracht. Hierbij wordt een doorkijk gegeven naar de situatie als de luchthaven doorgroeit naar 2,4 miljoen passagiers (afwikkeling omringend wegnen).

Voor vliegtuiggeluid wordt uitgegaan van de mogelijkheden die het huidige Aanwijzingsbesluit c.q. Luchthavenbesluit biedt.

Geluid door bedrijvigheid/activiteiten op het vliegveld wordt in beeld gebracht voor het proefdraaien van vliegtuigen en de bedrijvigheid die met de landzijdige ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

Tevens wordt aandacht besteed aan de cumulatie van de hiervoor genoemde geluidsbronnen.

Externe veiligheid

Op en rond RTHA zijn verschillende externe veiligheidsbronnen aanwezig. Er is sprake van vliegverkeer, vervoer gevaarlijke stoffen over weg en door buisleidingen, en van inrichtingen. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe risicobronnen mogelijk, maar bestemd wel de bestaande bronnen binnen het plangebied. In het MER wordt ingegaan op de (plaatsgebonden) risicocontouren van deze bronnen in en om het plangebied en worden de externe veiligheidseffecten van de ontwikkelingen op de luchthaven kwalitatief in beeld gebracht. Indien noodzakelijk wordt voor sommige bronnen voor het bestemmingsplan ook kwantitatief onderzoek uitgevoerd.

Energie en duurzaamheid

Om het thema duurzaamheid kracht bij te zetten heeft Rotterdam The Hague Airport zich aangemeld als pilotproject voor duurzame gebiedsontwikkeling volgens de zogenaamde BREEAM-normen. Rotterdam The Hague Airport zal, samen met nog 20 andere projecten in Nederland, alle ontwikkelingen meten aan de hand van de recent ontwikkelde BREEAM-toets. Het doel is om de BREEAM-methodiek uiteindelijk het uitgangspunt te laten zijn voor alle gebiedsontwikkelingen op de luchthaven. Aan de hand van deze BREEAM-methodiek worden dan ook de effecten op het gebied van duurzaamheid in beeld gebracht. Hierbij al zowel worden gekeken naar duurzaamheid op gebiedsniveau als op gebouwniveau

BREEAM

De Dutch Green Building Council (DGBC) heeft de afgelopen jaren een aantal BREEAM-duurzaamheidskeurmerken uitgewerkt, waaronder Duurzame Gebiedsontwikkeling in 2010. Het beoordelingskader omvat een zestal categorieën:

- Bronnen: energie-, water-, materiaalgebruik, voedsel, afval
- Ruimtelijke ontwikkeling: stedenbouw, gebouwen, transport, flora en fauna, cultureel erfgoed
- Klimaat: waterkwaliteit, wind- en luchtklimaat, thermisch, licht, straling, externe veiligheid
- Welzijn: economische vitaliteit, sociale infrastructuur, cultuur
- Management: beheer, onderhoud, samenwerking, organiserend vermogen
- Synergie: verbinden van belangen

