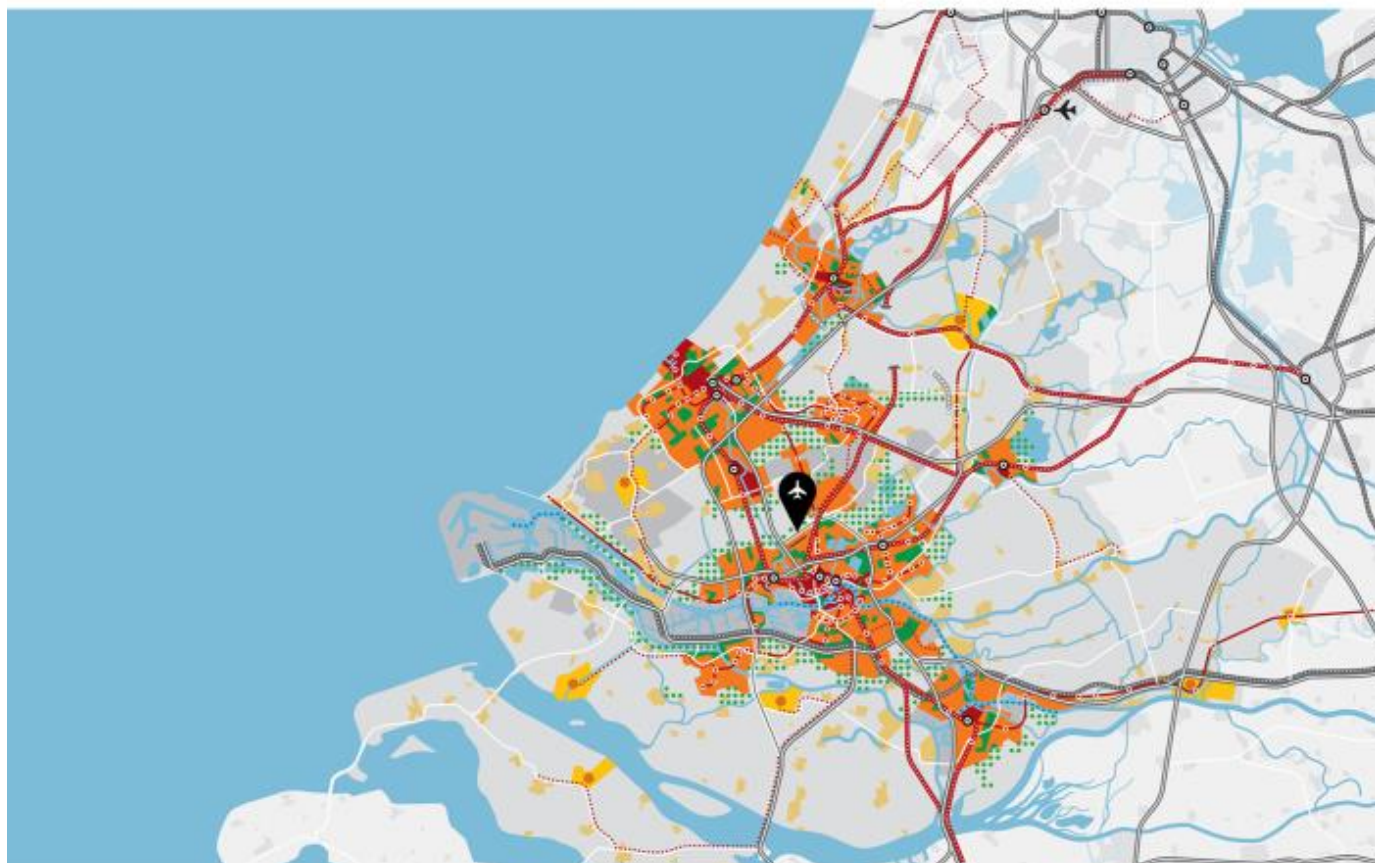


INFORMATIEKADER

Ten behoeve van een advies aan de BRR over het te nemen

Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport



7 december 2016

Joost Schrijnen,

Verkenner in opdracht van de BRR naar het draagvlak voor een nieuw
Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport

In samenwerking met Twynstra Gudde

Joost Schrijnen **Verkenner** Rotterdam The Hague Airport
Verkenner.rtha@pzh.nl

INHOUDSOPGAVE INFORMATIEKADER:

Leeswijzer	3
A Opdracht van de BRR aan de verkenner	5
B Een nieuw Luchthavenbesluit.....	7
C Open aanpak.....	11
D Lijst van relevante documenten.....	15

Separate documenten die ook onderdeel zijn van dit Informatiekader:

- 1.2 Vragendocument
- 1.3 Document 'Mails aan de verkenner'
- 1.4 Antwoorddocument (nog niet beschikbaar, naar verwachting eind februari 2017)

Afbeelding voorzijde: bron Structuurkaart Zuid-Holland, MUST.

Joost Schrijnen **Verkenner** Rotterdam The Hague Airport
Verkenner.rtha@pzh.nl

Leeswijzer

Voor u ligt het Informatiekader ten behoeve van een advies aan de BRR over het te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Dit Informatiekader is opgesteld om bij te dragen aan de visie- en oordeelsvorming rond dit te nemen besluit. Het Informatiekader is opgesteld door de heer ir. J. Schrijnen, verkenner naar het draagvlak voor een nieuw luchthavenbesluit, in samenwerking met en ondersteund door organisatieadviesbureau Twynstra Gudde.

Het Informatiekader bestaat uit vier onderdelen, genummerd 1.1 tot en met 1.4. Deze vier delen zijn hieronder toegelicht.

1.1 Dit document, met daarin de volgende paragrafen

- A. Toelichting op de opdracht aan de verkenner.
- B. Achtergrondinformatie over het te nemen Luchthavenbesluit.
- C. Informatie over de door de verkenner gevolgde aanpak, inclusief een overzicht van de organisaties waarmee hij heeft gesproken sinds het begin van zijn opdracht (periode 15 augustus – 1 november 2016).
- D. Overzicht van openbare rapporten en documenten, die de verkenner relevant acht voor de situatie en mogelijke ontwikkelingen rond RTHA. Voorbeelden van documenten uit dit overzicht zijn rapporten waarin economische aspecten en milieueffecten zijn beschreven, second opinions op deze rapporten en diverse brieven van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit overzicht is opgenomen in dit document. De documenten zelf zijn als PDF of als 'doorkliklink' te vinden op de website www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha

1.2 Vragendocument

In het Vragendocument zijn alle vragen opgenomen die zijn ingediend bij de verkenner tot en met 15 november 2016, per e-mail en tijdens de drukbezochte inloopavond op 1 november 2016. Het zijn circa 350 vragen over de situatie rond en de ontwikkeling van RTHA, waarvan ongeveer 200 afkomstig van gemeenten en belangenverenigingen en zo'n 100 van omwonenden. Veel vragen van bewoners gaan over de procedure hoe

wordt gekomen tot een nieuw luchthavenbesluit en over gezondheidsaspecten, geluid en nachtvluchten. Een vraag die door meerdere personen/instanties is gesteld, is opgenomen als één vraag. De namen van bewoners zijn geanonimiseerd. De vragen zijn geclusterd naar categorieën. Het Vragendocument is een apart document.

1.3 Document 'Mails aan de verkenner'

In het document met 'Mails aan de verkenner' zijn de geanonimiseerde e-mails opgenomen die de verkenner heeft ontvangen tot en met 15 november 2016 van met name omwonenden, waarin zij hun visie, mening en/of zorgen uiten. De vragen die in deze mails zijn verweven, zijn ook opgenomen in het Vragendocument. 'Mails aan de verkenner' is een apart document.

1.4 Antwoorddocument

Het Antwoorddocument verschijnt naar verwachting eind februari 2017. Tot die tijd wordt gewerkt aan de beantwoording van de vragen. De vragen worden per categorie (zie onder 'Vragendocument') beantwoord door instanties, die deskundig zijn ten aanzien van die categorieën. De vragen worden dus niet beantwoord door de verkenner. De antwoorden op de vragen blijven de verantwoordelijkheid van de instantie, die het betreffende antwoord heeft opgesteld. Wel begeleidt en coördineert de verkenner het beantwoordingsproces.

A Opdracht van de BRR aan de verkenner

BRR en CRO

De verkenner is aangesteld door de Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport (BRR). De BRR bestaat uit de betrokken gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en de drie betrokken wethouders van de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam. De BRR bestaat sinds maart 2012¹. Afhankelijk van de ontwikkelingen kunnen voor BRR-vergaderingen ook het Rijk en de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) worden uitgenodigd.

In 2012 is ook de CRO van start gegaan, de Commissie Regionaal Overleg voor de luchthaven RTHA. De CRO is geen opdrachtgever van de verkenner, maar wel een relevante commissie met betrekking tot de luchthaven.

Wettelijk is vastgesteld dat voor iedere luchthaven een CRO moet bestaan, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. De vergaderingen van de CRO zijn openbaar. Het is de taak van de CRO om *“door overleg tussen (...) betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen”*. Van de CRO zijn lid: de gemeenten Lansingerland, Rotterdam en Schiedam, de provincie Zuid-Holland, de luchthavendirectie RTHA, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), vertegenwoordigers van de kleine en grote luchtvaart, bewonersvertegenwoordigers benoemd door de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten, de Natuur- en Milieuorganisatie Zuid-Holland en de Dienst Milieubeheer Rijnmond. Agendalid is de vereniging Bewoners tegen Vliegtuigoverlast (BTV).

Vraag van de staatssecretaris van IenM aan de BRR

De staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft, in de wetenschap dat de exploitant van RTHA een aanvraag wil doen voor een nieuw

¹ De BRR is ingesteld in vervolg op de activiteiten van de commissie-Van Heijningen. Deze commissie heeft vanaf het jaar 2007 het draagvlakvraagstuk rond RTHA verkend, ter voorbereiding van een toen te nemen luchthavenbesluit. In overleg met het bevoegd gezag heeft de commissie-Van Heijningen destijds maatregelen voorgesteld ter minimalisering van de geluidhinder. In het ‘Voorstel voor een uitvoeringsplan’ uit maart 2012 en dat voortkomt uit dat overleg, is aangegeven dat behoefte bestaat aan een gestructureerd overleg in de regio en met het bevoegd gezag. Dat heeft vervolgens vorm gekregen door middel van de BRR.

luchthavenbesluit (zie de volgende paragraaf voor meer informatie over het luchthavenbesluit), op 26 april 2013 per brief het volgende aan de BRR gemeld: *“wanneer deze aanvraag een gewijzigd gebruik van de luchthaven bevat hecht ik zeer aan regionaal bestuurlijk draagvlak”*. In deze brief stelt de staatssecretaris verder vast dat de BRR de regie wenst te voeren bij de regionale voorbereiding van besluitvorming door het bevoegd gezag (het Rijk). De staatssecretaris schrijft: *“Ik heb u daarop laten weten dat het me nuttig lijkt dat er gezamenlijk vanuit de regio wordt opgetrokken in het besluitvormingsproces over de luchthaven. Ik vind het van belang dat de behoefte stelling en urgentie voor een eventuele groei ook vanuit de regio komt en dat hier ook op regionaal niveau bestuurlijk draagvlak voor is.”*

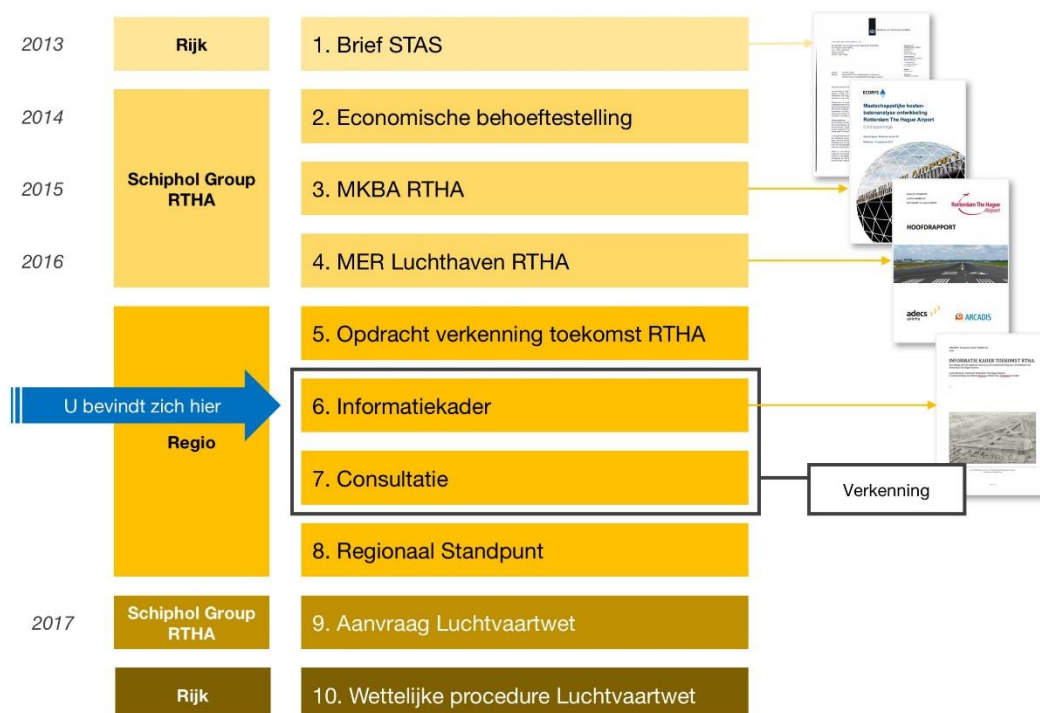
Opdracht van de BRR aan de verkenner

Hierop heeft de BRR in zijn vergadering van 24 juni 2016 besloten tot *“het starten van een proces met als doel te toetsen/bezien of er draagvlak is voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Het proces bestaat uit de volgende fases:*

- *een ‘inventarisatiefase’: verkennen bij de leden van de BRR, gemeenten nabij de luchthaven en andere belanghebbenden welke aanvullende onderzoeken benodigd zijn voor het beantwoorden van openstaande vragen, en het laten uitvoeren van deze onderzoeken;*
- *een ‘consultatiefase’, voor het breed informeren en consulteren van commissies, gemeenteraden, Provinciale Staten en andere belanghebbenden;*
- *een ‘standpuntbepalingsfase’ waarin het draagvlak voor (één van) de scenario’s en de condities die daaraan verbonden worden, worden vastgelegd in een advies aan de staatssecretaris.”*

De BRR heeft Joost Schrijnen, in deze samenwerkend met Twynstra Gudde, gevraagd de activiteiten die vallen onder de inventarisatiefase en de consultatiefase vorm te geven, als onafhankelijk verkenner naar het draagvlak voor een nieuw luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport.

Een belangrijke kanttekening daarbij is, dat het organiseren van draagvlak zelf is voorbehouden aan de luchthaven. Dit is nadrukkelijk geen taak van de verkenner of de BRR.



B Een nieuw Luchthavenbesluit

Nieuw luchthavenbesluit hoe dan ook nodig

Het ministerie van IenM stelt de regels op voor luchthavens van nationale betekenis. RTHA is zo'n luchthaven van nationale betekenis. Deze regels staan in een luchthavenbesluit. Zo bepaalt het luchthavenbesluit welk grondgebied voor de luchthaven bestemd is en de regels voor het gebruik van de luchthaven. In het huidige Kabinet ligt de bevoegdheid voor het nemen van een luchthavenbesluit niet bij de Minister, maar bij de staatssecretaris van IenM.

Er is hoe dan ook een nieuw luchthavenbesluit nodig voor (onder meer) RTHA. Een nieuw luchthavenbesluit is verplicht vanwege gewijzigde wetgeving, als gevolg van nieuwe Europese regelgeving die doorwerkt in de Nederlandse wetgeving. Een nieuw

luchthavenbesluit is ook aan de orde, indien men (de exploitant) het gebruik van de luchthaven wil wijzigen en de staatssecretaris van IenM akkoord gaat met die wijziging. Het gaat dan om gewijzigd gebruik van de luchthaven.

Om de staatssecretaris in staat te stellen medio 2018 het luchthavenbesluit voor RTHA te nemen, dient de initiatiefnemer, luchthaven RTHA, medio 2017 hiervoor een verzoek te doen. De BRR is voornemens op datzelfde moment de staatssecretaris, zoals zij heeft verzocht, te informeren over het draagvlak in de regio voor het nieuwe luchthavenbesluit.

Nieuwe wetgeving

De (oude) Luchtvaartwet is overgegaan in de (nieuwe) Wet Luchtvaart. Deze overgang wordt voor alle luchthavens, met uitzondering van Schiphol, geregeld in de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Hieronder is een aantal aspecten van de nieuwe wetgeving weergegeven.

Reden voor de nieuwe wetgeving waren onder meer:

- Modernisering wetgeving. De Luchtvaartwet stoelde deels nog op oude wetgeving in andere kaders (Wet Ruimtelijke Ordening) en hield geen rekening met de Algemene Wet Bestuursrecht.
- Er zijn nieuwe normen en een nieuw handhavingstelsel van kracht. De oude Ke- en Bkl-zones zijn vervangen door de (Europese) Lden-geluidszone. Handhaving vindt niet meer plaats op de geluidszone, maar op handhavingspunten.
- Er moeten zogenaamde 'beperkingsgebieden' van EASA (European Aviation Safety Association) worden geïmplementeerd in alle ruimtelijke plannen.

Zaken die opnieuw moeten worden vastgesteld:

- Lden-handhavingspunten voor maximale geluidbelasting (nu zijn dat er in totaal zes, dit kunnen er meer worden). Bij het vaststellen van de luchthavenbesluit moeten de locaties van de handhavingspunten opnieuw worden bepaald (m.u.v. de twee vaste handhavingspunten aan het eind van de baan, die voorgeschreven zijn).
- De nieuwe ruimtelijkeordeningscontour voor geluid moet worden vastgesteld op 56 Lden, waarbinnen in principe geen nieuwbouw mag plaatsvinden (vervangt de vigerende 35 Ke- en 47 Bkl-contouren).

Wat vervalt met de nieuwe wetgeving?

- Ruimtelijkeordeningscontouren grote luchtvaart (35, 40 en 45 Ke), behoudens de betekenis van de 40KE-zone in verband met isolatie
- Ruimtelijke ordeningscontouren kleine luchtvaart (47 Bkl)

Wat moet worden toegevoegd:

- Afhankelijk van de omvang van het vliegverkeer:
 - Nieuwe ruimtelijkeordeningscontour voor geluid op 48 Lden. In het gebied tussen 48 en 56 Lden moet worden afgewogen of nieuwbouw gewenst is. Wie deze afweging maakt is (nog) niet in de wet- en regelgeving vastgelegd. Dat kan bij rijk, provincie en/of gemeenten gelegd worden.
 - Nieuwe ruimtelijkeordeningscontour voor externe veiligheid PR 10-5. Binnen deze contour moeten gevoelige objecten van hun functie ontdaan worden.
 - Nieuwe ruimtelijkeordeningscontour voor externe veiligheid PR 10-6. Binnen deze contour mag vrijwel geen nieuwbouw van gevoelige objecten meer plaatsvinden.
 - Daarnaast is de provincie Zuid-Holland voornemens om beperkingen vast te leggen voor externe veiligheid (groepsrisico), nadat het luchthavenbesluit is vastgesteld.
- Onafhankelijk van de omvang van het vliegverkeer (op basis van EASA-, voorheen ICAO-regelgeving):
 - Nieuwe ruimtelijkeordeningscontouren voor obstakelbeheersing
 - Nieuwe ruimtelijkeordeningscontouren voor toetsing op interferentie van communicatie- en navigatiesystemen van de verkeersleiding
 - Nieuwe ruimtelijkeordeningscontour voor vogelaantrekkende werking
 - Nieuwe ruimtelijkeordeningscontour voor laservrijgebied.

In principe blijven ongewijzigd:

- Afmetingen en ligging van de baan
- Afbakening van de luchthaven
- Openstelling van de luchthaven, toegestane vliegtuigtypen en nachtrecht
- Beperking van tijden van lesvluchten
- Incidenteel medegebruik door militaire luchtvaarttuigen

Omzettingsregeling

Op dit moment is voor RTHA een omzettingsregeling van kracht. *“De omzettingsregelingen vormen een soort overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de luchthavenbesluiten die voor luchthavens op grond van de nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld. Artikel XIII van de wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) noemt als termijn waarbinnen een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld een periode van 5 jaar na inwerkingtreding van de wet RBML”.*²

Het luchthavenbesluit dat nu nog geldt voor RTHA is dus een vervolg op een eerdere vaststelling van 17 oktober 2001 (dat is gewijzigd op achtereenvolgens 14 juli 2004 en 22 september 2010) en dat op 19 april 2013 is omgezet *“in bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer uit het aanwijzingsbesluit van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport, in verband met de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens (Omzettingsregeling luchthaven Rotterdam The Hague Airport)”*.

² IENM/BSK-2013/72460

C Open aanpak

In het verzoek van de staatssecretaris van IenM aan de BRR (zie onderdeel A van het Informatiekader) komen twee centrale begrippen voor: 'bestuurlijk draagvlak' en 'regio'. De verkenner interpreteert deze begrippen op de volgende manier.

Draagvlak

De verkenner richt zich bij het uitvoeren van zijn opdracht niet alleen op bestuurlijk draagvlak in de regio, maar luistert ook naar andere betrokkenen zoals omwonenden, bewonersverenigingen, het bedrijfsleven en belangengroepen. Dit brengt met zich mee dat het mogelijk is dat instanties en personen de verkenner uit zichzelf benaderen, en dat is dan ook gebeurd. Hoewel het uiteindelijk zal gaan om 'bestuurlijk' draagvlak, vindt de verkenner het van belang dat ook personen (omwonenden) en instanties (belangenverenigingen) gelegenheid hebben om hun vragen over RTHA te stellen en dat daarop antwoorden worden geformuleerd.

Regio

Wat is een regio? Hoe groot is de regio rond RTHA? Het begrip regio is afhankelijk van het onderwerp dat aan de orde is. Zo zijn de gebruikers van de luchthaven de inkomende en uitgaande reizigers. Die bevinden zich vooral in de Zuidvleugel van de Randstad en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De mensen die hinder ervaren van de luchthaven wonen onder meer aan de noordkant van Rotterdam en in Schiedam en Lansingerland.

De Raad van State heeft in een uitspraak d.d. 16 november 2004 over het regiobegrip rondom RTHA gesteld, dat niet alleen het draagvlak binnen de (toenmalige) stadsregio Rotterdam aan de orde is, maar dat ook het draagvlak bij inwoners en instanties in verder weg gelegen agglomeraties relevant is.

Activiteiten in de inventarisatiefase

De verkenning is op 15 augustus 2016 gestart met het voeren van gesprekken. In de BRR-opdracht werd aanvankelijk gedacht aan circa twaalf gesprekken. Het zijn er ongeveer veertig geworden, deels op voordracht van de BRR, deels op initiatief van betrokken partijen en deels op initiatief van de verkenner. Hieronder is een overzicht opgenomen van de instanties waarmee de verkenner heeft gesproken tijdens de inventarisatiefase.

De verkenner heeft in de gesprekken steeds de volgende vraagstelling gehanteerd:

- Bent u op de hoogte van het proces van planvorming met betrekking tot RTHA?
- Bent u op de hoogte van de documenten die beschikbaar zijn gekomen?
- Heeft u nog belangrijke documenten die zouden moeten worden toegevoegd aan het informatiekader?
- Heeft u nog belangrijke vragen die u wilt stellen naar aanleiding van de documenten, en die de verkenner ter beantwoording kan doorspelen naar de BRR?

Daarnaast zijn er vragen van bewoners binnengekomen via het algemene mailadres van de verkenner. Ook zijn kennismakingsgesprekken gevoerd met de raadscommissie Economie, Haven, Mobiliteit en Duurzaamheid van de gemeenteraad van Rotterdam en met de gezamenlijke klankbordgroepen van gemeenteraadsleden van de gemeenten Lansingerland en Schiedam. Verder was er een kennismakingsgesprek met de Commissie Verkeer en Duurzaamheid van Provinciale Staten van Zuid-Holland. Voorts heeft de verkenner op 1 november 2016 een inloopavond georganiseerd waar personen hun vragen konden stellen.

Kortom, het ging in de inventarisatiefase nog niet over wat men vindt, maar over de vragen die men heeft. Al hebben sommigen al wel hun mening gegeven.

Gesprekspartners tijdens de inventarisatiefase

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de personen en instanties met wie de verkenner heeft gesproken.

Organisatie	Functie	Naam
1. Gemeente Rotterdam, B&W	Wethouder	Pex Langenberg
2. Raadscommissie Economie, Haven, Mobiliteit en Duurzaamheid	Cie gemeenteraad Rotterdam	Leden gemeenteraad
3. Gemeente Schiedam, B&W	Wethouder	Patricia van Aaken
4. Gemeenteraad Schiedam	Klankbordgroep raadsleden over luchthaven	leden gemeenteraad
5. Gemeente Lansingerland, B&W	Wethouder	Simon Fortuyn
6. Gemeenteraad Lansingerland	Klankbordgroep raadsleden over luchthaven	leden gemeenteraad
7. Gemeente Den Haag, B&W	Wethouder	Karsten Klein
8. Gemeente Delft, B&W	Wethouders	Lennart Harpe en Ferrie Förster
9. Gemeente Vlaardingen, B&W	Wethouders	Hans Versluijs en Ruud van Harten
10. Gemeente Midden-Delfland, B&W	Wethouder	Govert van Oord
11. Gemeente Pijnacker Nootdorp, B&W	Wethouder	Bernard Minderhoud
12. Gemeente Zuidplas, B&W	Wethouder	André Muller
13. Gemeente Waddinxveen, B&W	Burgemeester	Bert Cremers
14. Provincie Zuid-Holland, GS	Gedeputeerde	Adri Bom
15. Gemeente Zoetermeer, B&W	Wethouder	Marc Rosier
16. CRO, Commissie Regionaal Overleg LH Rotterdam	Voorzitter	Hans van der Vlist
17. Rotterdam The Hague Airport (RTHA)	Directeur	Ron Louwerse
	Manager Informatie, Capaciteit en Beleid	Steven van der Kleij
18. Milieufederatie Zuid-Holland	Beleidsmedewerker	Susanne Kuijpers
19. VNO-NCW West	Directeur	Bert Mooren
20. Transavia, als vertegenwoordiger grote luchtvaart	Manager commercial planning	Henk Vos
21. Luchtverkeersleiding Nederland	LVNL RTHA	Willem Zuidveld
22. Ministerie I&M	Directeur Luchtvaart	Rob Huyser
	Beleidsadviseur	Roy Klein Veldink

Joost Schrijnen **Verkenner** Rotterdam The Hague Airport
Verkenner.rtha@pzh.nl

23. Bewonersvertegenwoordiging gemeente Rotterdam	Lid CRO Plaatsvervangend lid CRO	John Poot mw. I. Deurloo
24. Bewonersvertegenwoordiging gemeente Lansingerland	Lid CRO Plaatsvervangend lid CRO	Thea van de Coevering Robert van der Ouderaa
25. Bewonersvertegenwoordiging gemeente Schiedam	Lid CRO Plaatsvervangend lid CRO	John Witjes Henk Lamphen
26. Vertegenwoordiger kleine luchtvaart RTHA	Lid CRO, Cloud Aviation	Oscar Bal
27. Dienst Centraal Milieu Beheer Rijnmond (DCMR)	Directie	Rosita Thé
28. Dienst Centraal Milieu Beheer Rijnmond (DCMR)	Beleidsadviseur CRO	Rob Algra
30. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)	Directie-adviseur	Tom Boot
31. Vereniging Bewoners tegen vliegtuigoverlast RTHA (BTV)	voorzitter en bestuurslid	Hubert van Breemen, Alfred Blokhuisen
32. Gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek	Voorzitter en leden	Henk Kamps en leden
33. Gebiedscommissie Overschie	Voorzitter en leden	Fred Baartman en leden
33. Vereniging Natuurmomenten	Prov. Ambassadeur en beheerder	Anneklaar Wijnants en de Dirk Kunst
34. Aircraft Owners & Pilots Association (AOPA)	President	Marc Rademaker
35. GGD Rotterdam-Rijnmond	Medewerkers	Imco Janssen e.a.
36. Vereniging Midden-Delfland	Voorzitter en leden	Koos Karssen en leden
37. Roland Wondolleck	Oud-directeur RTHA	Roland Wondolleck
38. Bedrijvenpark Hoog16hoven	Directie bedrijvenpark	Peter de Kroon en Petra van Heteren
39. Bevolking	Belangstellende mailers en bezoekers inloopavond dd 1 november	Diversen
40. Omgevingsraad Schiphol	Secretaris	Johan Weggeman

Joost Schrijnen **Verkenner** Rotterdam The Hague Airport
Verkenner.rtha@pzh.nl

D Lijst van relevante documenten

Hieronder is een overzicht opgenomen van documenten, die bij de verkenner bekend zijn en die hij relevant acht voor (een advies over) de toekomstige ontwikkeling van RTHA. Het zijn openbare documenten. Het is niet de taak van de verkenner om de documenten inhoudelijk te beoordelen of samen te vatten.

De documenten zijn als PDF of als 'doorklinklink' te vinden op de website www.zuid-holland.nl/verkenner-rtha

1. Rapportages van de verkenner

- *1.1 Informatiekader* ten behoeve van een advies over een te nemen Luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport.
- *1.2 Vragendocument*: alle gestelde vragen tijdens de fase van informatieverzameling
- *1.3 'Mails aan de Verkenner'*: Alle brieven aan de Verkenner

2. Planprocedure

- *2.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau*, april 2014, RTHA
- *2.2 Nota van Antwoord*, 2014, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- *2.3 Economische onderbouwing Groeiambitie*, 2016, Schiphol Group, in opdracht van RTHA
- *2.4 Milieueffectrapportage hoofdrapport*, 2016, Adecs/ Arcadis, in opdracht van RTHA
- *Deelrapporten Milieueffectrapportage*, in opdracht RTHA:
 - 2.5 Flora en fauna, 2015, Waardenburg
 - 2.6 Natuurtoets, 2015, Waardenburg
 - 2.7 Externe veiligheid, 2015, Adecs

- 2.8 Geluid, 2015, Adecs
- 2.9 Luchtkwaliteit, 2015, Adecs
- 2.10 Route en spreidingspercentage, 2015, Adecs
- 2.11 Verkeer, 2015, Arcadis
- 2.12 Invoerboek, 2015, Adecs
- 2.13 Samenvatting MER, 2016, Adecs, Arcadis
- 2.14 *Maatschappelijke kostenbatenanalyse*, 2016, Ecorys, in opdracht van RTHA
- 2.15 *Obstakelvlakken en beperkingengebieden Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport*, 2015, TO70, in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- 2.16 *Vliegpatronen en Vlieggedrag Rotterdam The Hague Airport*, september 2014, TO70, in opdracht van RTHA

3. Voortoets

- 3.1 *Tussentijds advies Commissie MER*, 2016, Commissie MER, in opdracht van Ministerie Infrastructuur en Milieu
- 3.2 *Voortoets Economische Onderbouwing (en MKBA)*, juli 2016 Syconomy, in opdracht van Ministerie Infrastructuur en Milieu

4. Bestemmingsplannen en structuurplannen

- 4.1 *Ontwerpbestemmingsplan 'Rotterdam The Hague Airport'*, december 2015, Gemeente Rotterdam
- 4.2. *Voorontwerp Regionaalstructuurplan Vinex Noordrand II en III* (2B3, GS/PS 1997)

5. Moties gemeenteraden

- 5.1 *Motie-Van Beynen*, 12 februari 1998 (nr 1998-28)

6. Economische achtergronddocumenten

- 6.1 *Economische perspectieven voor Rotterdam The Hague Airport*, februari 2014, Erasmus Universiteit Rotterdam, in opdracht van gemeente Rotterdam
- 6.2 *Aanvulling (prognose 2020) op rapport ‘Economische perspectieven voor Rotterdam The Hague Airport*, februari 2015, Erasmus Universiteit Rotterdam, in opdracht van gemeente Rotterdam

7. Geluid en rapporten volgend uit de Commissie-Van Heijningen

(Commissie ingesteld in 2007 op verzoek van de Minister van IenM, zie verder voetnoot 1 in onderdeel A van dit Informatiekader)

- 7.1 Rapport *‘Verkenning draagvlak aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport’*, 7 september 2007
- 7.2 *Vervolgadvies draagvlak Aanwijzingsprocedure Rotterdam Airport*, 1 oktober 2008
- 7.3. *Maatregelen minimaliseren geluidshinder RTHA*, maart 2012
- 7.4 *Minimaliseren Geluidshinder Rotterdam – The Hague Airport*, april 2016, T070
- 7.5 *Klachtenrapportages, 2012-2015* (jaarlijks), DCMR, in opdracht van BRR

8. Belevingsonderzoeken en enquêtes

- 8.1 (Heranalyse) *Belevingsonderzoek Rotterdam The Hague Airport*, juni 2015, Meijers Research, in opdracht van Ministerie Infrastructuur en Milieu en regiopartijen
- 8.2 (Rapportage van Herhaalmeting) *Belevingsonderzoek Rotterdam The Hague Airport*, februari 2013, Meijers Research, in opdracht van Ministerie Infrastructuur en Milieu en regiopartijen
- 8.3 *Omnibusenquête 2015*, vragen 57 tot en met 62 over luchthaven Rotterdam The Hague Airport, gemeente Rotterdam
- 8.4 *Omwonendenonderzoek Rotterdam The Hague Airport*, 2016, MeMo2 InsightScan, in opdracht van VNO-NCW
- 8.5 *Ondernemersonderzoek Rotterdam The Hague Airport*, MeMo2 InsightScan, in opdracht van VNO-NCW
- 8.6 *Stemwijzer Provinciale Statenverkiezingen 2015*

9. Inbreng maatschappelijke organisaties

- 9.1 *Collage reacties BTV op recente rapporten RTHA*, mei 2016, BTV
- 9.2 *Quick scan onderbouwing en effecten aanvraag luchthavenbesluit RTHA*, april 2016, Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland
- 9.3 *Second Opinion MKBA*, juli 2016, TU Delft, in opdracht van bewonersvertegenwoordigers CRO
- 9.4 *Opmerkingen inzake draagvlak voor nieuw luchthavenbesluit RTHA*, 2016, John Poot, bewonersvertegenwoordiger CRO

10. Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Tweede Kamer

- *10.1 Luchtvaartnota, Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie*, april 2009, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- *10.2 Brief Staatssecretaris Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan voorzitter BRR*, 26 april 2013, nummer 2013/81298, over regierol BRR bij regionale voorbereiding besluitvorming Luchthavenbesluit
- *10.3 Omzettingsregeling Luchthaven Rotterdam*, 19 april 2015, Staatscourant
- *10.4 Antwoorden op Kamervragen Rotterdam The Hague Airport*, september 2016, ministerie van Infrastructuur en Milieu
- *10.5 Handhavingsrapportage RTHA*, december 2015, Inspectie Leefomgeving en Transport, in opdracht van Ministerie Infrastructuur en Milieu
- *10.6 Van CMLR naar CRO*, april 2010, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- *10.7 Brief staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan BRR*, 12 oktober 2016, nummer 2016/215379, over ultrafijnstof rond luchthavens

11. Europees Parlement en Raad

- *11.1 Verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap*, 2008, Nr 1008/2008

12. Overeenkomsten

- *12.1 Overeenkomst gemeente Rotterdam met NV Schiphol*, februari 2007, Simmons & Simmons, in opdracht van gemeente Rotterdam en NV Schiphol, met bijlagen:
- *Onderhandelingsakkoord over inrichting RTHA als zakenluchthaven*, 1998/9, in opdracht van gemeente Rotterdam en NV Schiphol
- (Bijlage bij Onderhandelingsakkoord) *Ruimtelijke ontwikkelvisie inrichting RTHA-terrein*, februari 1999, DS+V, OBR Rotterdam en NV Schiphol en RTHA, in opdracht van gemeente Rotterdam en NV Schiphol
- *Raamovereenkomst Rotterdam The Hague Airport*, januari 2001, De Brauw Blackstone Westbroek, in opdracht van gemeente Rotterdam en NV Schiphol