

**Van CMLR op weg naar CORA  
(Commissie Regionaal Overleg  
Rotterdam The Hague Airport)**

datum

april 2010

status

definitieve versie

opdrachtgever

Commissie Milieuhygiëne Luchthaventerrein Rotterdam Airport

## Managementsamenvatting

Per 1 november 2009 is de Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens (RBML) van kracht geworden die de overgang regelt van alle luchthavens (m.u.v. Schiphol) van de Luchtvaartwet naar de Wet Luchtvaart. Als direct gevolg van deze overgang zal de huidige overlegstructuur rondom Rotterdam The Hague Airport welke gebaseerd is op artikel 28 van de Luchtvaartwet komen te vervallen en zal een nieuwe overlegstructuur, genaamd Commissie Regionaal Overleg (CRO), met een nieuw en breder takenpakket ontstaan op basis van de Wet Luchtvaart.

De Commissie Milieuhygiëne Luchthaventerrein Rotterdam (CMLR, de bestaande commissie op basis van artikel 28 Luchtvaartwet, ook wel Commissie 28 genoemd) is geruime tijd geleden gestart met voorbereidingen om te kunnen functioneren als ware de CMLR de CRO van Rotterdam The Hague Airport, afgekort CORA<sup>1</sup>. Deze “pre-CORA” is een tussenstap op weg naar de officiële CRO, die door de minister van Verkeer en Waterstaat in een later stadium wordt geïnstalleerd.

Twee majeure wijzigingen die invloed hebben op het anders functioneren van de CRO ten opzichte van de CMLR betreffen de taak en de inhoudelijke benadering. Uit de nieuwe wetgeving volgt dat de commissie tot taak heeft door overleg tussen betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Bij dit overleg dient de CRO, naast het voor de CMLR vertrouwde vraagstuk van milieu, tevens inhoudelijke aspecten van economie en ruimtelijke ordening te betrekken.

Het nieuwe wettelijke kader sluit niet uit dat de CRO op eigen initiatief besluit gevraagd en ongevraagd een adviesfunctie te willen vervullen en andere onderwerpen dan milieu, economie en ruimtelijke ordening te zullen betrekken in haar afwegingen. In het geval van de CRO voor Rotterdam The Hague Airport is deze ambitie wel uitgesproken.

Dit rapport vormt de weerslag van de discussie die binnen de CMLR is gevoerd over de verbreding van taak en inhoud, en de consequenties die dat heeft voor de

---

<sup>1</sup> Om het onderscheid tussen de wettelijke invulling van de CRO en de invulling waarvoor in het geval van de CRO van Rotterdam The Hague Airport is gekozen in dit rapport herkenbaar te maken, zal in dit rapport voor de laatste de aanduiding CORA worden gehanteerd. CORA staat hierbij voor Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport (afgekort op basis van de onderstreepte letters).

omvang, samenstelling en werkwijze van de CORA. Het rapport is te beschouwen als een advies van de (oude) CMLR aan de (nieuwe) CORA (de wettelijke opvolger). In haar advies heeft de CMLR de evaluatie van haar eigen functioneren meegenomen.

Rotterdam The Hague Airport is een regionale luchthaven met een zakelijk profiel, gelegen op een relatief korte afstand ten opzichte van het stedelijk gebied (aan vrijwel alle kanten omsloten). Hierdoor lopen belangen van economie, ruimtelijke ordening, milieu (met name geluid) en externe veiligheid veelal niet gelijk op. Het hebben van een regionaal overlegorgaan als de CORA, bestaande uit belanghebbenden die op een gelijkwaardige wijze met elkaar kunnen overleggen over deze belangen, is van belang voor het bedenken van mogelijke oplossingen en het creëren van draagvlak hiervoor.

Belangrijke factoren voor het welslagen van de CORA zijn een door de leden geaccepteerde missie, visie, externe communicatie, interne commissiecultuur, clustering van belanghebbenden met gelijke belangen en borging van de vertegenwoordiging van de leden ten opzichte van hun achterban (belanghebbenden). Daartoe wordt voorgesteld de CORA te laten bestaan uit rondom Rotterdam The Hague Airport gelegen clusters van:

- gemeenten (bestaande uit vier geografisch gelegen subclusters);
- omwonenden (net als de gemeenten in vier subclusters);
- gebruikersorganisaties;
- milieubelangenorganisaties;
- natuurorganisaties;
- regionale bedrijfsleven.

Naast voornoemde clusters wordt voorgesteld de volgende organisaties individueel (niet geclusterd) in de CORA te laten plaatsnemen:

- Luchtverkeersleiding Nederland;
- Provincie Zuid-Holland;
- Exploitant (Rotterdam Airport B.V.).

De CORA staat onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, benoemd door de minister van Verkeer en Waterstaat. Als vaste adviseurs heeft de CORA vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de DCMR. Daarnaast wordt het functioneren van de CORA ondersteund door een secretariaat. Voorbereiding van de werkzaamheden van de CORA geschiedt via een Voorbereiding en Advies Commissie, onder leiding van de voorzitter.

Om de wettelijke functie als overlegorgaan op een goede wijze te kunnen uitoefenen, is een belangrijke voorwaarde dat politiek-bestuurlijk overleg over Rotterdam The Hague Airport tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en bestuurders van gemeenten en provincie buiten CORA-verband plaatsvinden.

Tevens speelt het vraagstuk van een goede organisatie en verankering van de vertegenwoordiging van de achterban. Een afgewogen clustering en verbinding van onder andere omwonenden-/bewonersorganisaties in georganiseerd verband (via verenigingen of stichtingen) is van groot belang. De evenwichtige totstandkoming van deze vertegenwoordiging is een taak van de voorzitter, evenals het erop toezien dat leden worden voorgedragen die voldoen aan de aangegeven inhoudelijke en relationele competenties. Ter versterking van gelijkwaardigheid in competenties van de leden onderling is een opleidingsprogramma op hoofdlijnen samengesteld dat door de leden optioneel kan worden gevolgd.

Wil de CORA haar zelfgekozen ambitie als adviesorgaan kunnen waarmaken dan is consensus over uit te brengen adviezen nastrevenswaardig. In de praktijk zal dit naar verwachting niet eenvoudig zijn wegens de uiteenlopende belangen. Om niettemin tot besluitvorming te kunnen overgaan op basis van een zo groot mogelijke overeenstemming tussen de leden van de CORA is een meerderheid van tweederde aangehouden. Daarnaast wordt voorgesteld om de onafhankelijke voorzitter geen stem in de besluitvorming van de CORA te laten hebben.

In verband met de gewenste professionalisering van de vertegenwoordiging van omwonenden-/bewonersorganisaties dienen deze personen/organisaties hierbij te worden gefaciliteerd. Gegeven de verbreding van het werkterrein van de CORA ten opzichte van de CMLR brengt het functioneren van de CORA hogere kosten met zich mee (circa 215.000 euro voor de CORA ten opzichte van 146.000 euro voor de CMLR). Hiervoor dient financiële dekking te worden verkregen.

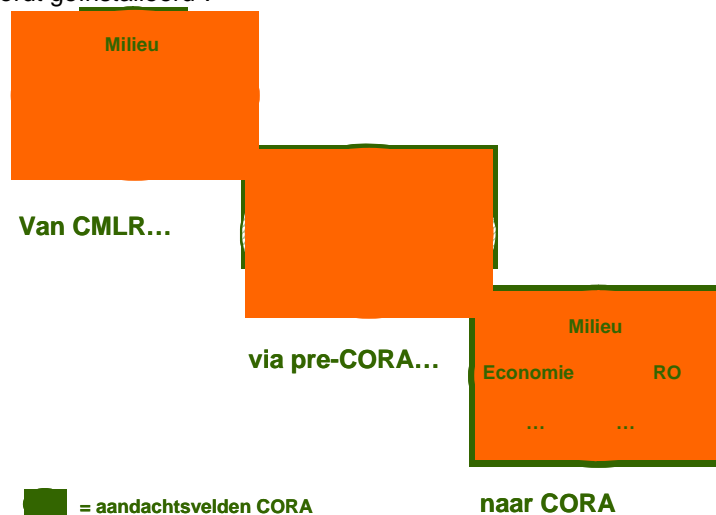
<b>Inhoudsopgave</b>		
1.1	Achtergrond van Commissie Regionaal Overleg	5
1.2	Economische betekenis Rotterdam The Hague Airport voor de regio	6
1.3	Leeswijzer	7
<b>2</b>	<b>Wet Luchtvaart en de Commissie Regionaal Overleg</b>	<b>8</b>
2.1	Hoofdlijnen Wet Luchtvaart en Commissie Regionaal Overleg	8
2.2	Consequenties voor overleg en advies	8
<b>3</b>	<b>Evaluatie Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Missie en visie van de CORA</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>De samenstelling van de CORA</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>De organisatie van de CORA</b>	<b>24</b>
6.1	Werkwijze van de CORA	24
6.2	Taken en bevoegdheden	27
6.3	Organisatie van de achterban	27
6.4	Competenties van de leden	30
<b>7</b>	<b>De werkwijze van de CORA</b>	<b>32</b>
7.1	Communicatie	32
7.2	Werkprogramma (pre-)CORA	32
7.3	Werkprogramma Professionalisering en Opleiding	33
7.4	Huishoudelijk reglement	33
7.5	Begroting	33
<b>8</b>	<b>Implementatie en planning</b>	<b>35</b>
<b>Bijlagen</b>		<b>37</b>
	Bijlage 1: Werkprogramma Professionalisering en Training	38
	Bijlage 2: Huishoudelijk reglement van de CORA	40
	Bijlage 3: Indicatieve begroting 2010	44
	Bijlage 4: Teksten Wet Luchtvaart inzake CRO	46
	Bijlage 5: Literatuurlijst (opvraagbaar)	48

## 1. Inleiding

### 1.1 Achtergrond van Commissie Regionaal Overleg

Sinds jaren wordt gewerkt aan een nieuw wettelijk en bestuurlijk kader voor de luchtvaart en de luchthavens. Voor alle luchtverkeer in Nederland buiten Schiphol is de Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens (RBML) het kader. Per 1 november 2009 is de RBML van kracht geworden, welke de overgang regelt van alle luchthavens (m.u.v. Schiphol) van de Luchtvaartwet naar de Wet Luchtvaart. Als direct gevolg van deze overgang zal de huidige overlegstructuur rondom Rotterdam The Hague Airport, welke gebaseerd is op artikel 28 van de Luchtvaartwet, vervallen. Op basis van de Wet Luchtvaart ontstaat een nieuwe overlegstructuur, genaamd Commissie Regionaal Overleg (CRO), met een nieuw mandaat en gewijzigd takenpakket.

De Commissie Milieuhygiëne Luchthaventerrein Rotterdam (CMLR, de bestaande commissie op basis van artikel 28 luchtvaartwet, ook wel Commissie 28 genoemd) is geruime tijd geleden gestart met voorbereidingen om te kunnen functioneren als ware de CMLR de CRO van Rotterdam The Hague Airport: de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport, afgekort op basis van de onderstreepte letter tot CORA. Deze "pre-CORA" is een informele tussenstap op weg naar de officiële CRO (CORA), die door de minister van Verkeer en Waterstaat in een later stadium wordt geïnstalleerd<sup>2</sup>.



Figuur 1: Inhoudelijke verbreding van het werkterrein van de commissie.

<sup>2</sup> Van installatie kan pas sprake zijn na het nemen van het omzettingsbesluit dat maximaal tot 1 november 2014 geldig zal zijn. Een inhoudelijk verbrede pre-CORA zal tot het omzettingsbesluit dus nog vallen onder de oude wetgeving.

## 1.2 Economische betekenis Rotterdam The Hague Airport voor de regio

Het doel van Rotterdam The Hague Airport is het bieden van mobiliteit voor de regio Zuid-West Nederland<sup>3</sup> en dan met name ten behoeve van de zakenlijke reizigers uit de Rotterdams-Haagse regio. Op beperkte schaal wordt tevens invulling gegeven aan de behoefte aan vakantievluchten vanuit de Rotterdams-Haagse regio, om daarmee ook op langere termijn de exploitatie economisch rendabel te kunnen blijven voortzetten. Het Basisdocument Regionale Luchtvaart (Provincie Zuid-Holland, nov. 2007) geeft hierover aan dat de luchthaven niet doorslaggevend is bij het aantrekken van bedrijven, maar wel belangrijk is voor:

- het bieden van exclusiviteit (belangrijk bij nieuwe bedrijven);
- clustervorming en netwerkfunctie;
- het langer vasthouden van bedrijven of onderdelen daarvan;
- het bieden van een voordeelaspect bij herallocatie vanwege fusies en overnames.

Daarnaast biedt Rotterdam The Hague Airport faciliteiten voor de algemene luchtvaart, waaronder maatschappelijk relevant verkeer zoals air ambulance-, politie-, militaire en regeringsvluchten. Naast het belang van mobiliteit voor de regio (feitelijk afgeleide werkgelegenheid) biedt Rotterdam The Hague Airport ook directe en indirecte werkgelegenheid, als direct gevolg van het accommoderen van de luchtvaart in de regio. Het aantal benodigde arbeidsplaatsen in deze laatste twee categorieën is direct gecorreleerd aan het aantal vervoerde passagiers per jaar.

In voornoemd rapport is becijferd dat de toegevoegde waarde in 2001 tussen de 23,2 en 36,3 miljoen euro bedroeg, circa 0,1% – 0,2% van het bruto regionaal product. Opgemerkt dient te worden dat deze cijfers alleen de directe werkgelegenheid op Rotterdam The Hague Airport betreffen en niet de indirecte en afgeleide werkgelegenheidseffecten voor de regio. Derhalve is de bovengenoemde vestigingsplaatsfactor (de belangrijkste motivatie om een luchthaven te hebben) in deze cijfers niet meegenomen.

## 1.3 Milieu en Ruimtelijke Ordening consequenties

---

<sup>3</sup> De regio Zuid-West Nederland is het gebied grofweg ten zuid-westen van de lijn Leiden, Utrecht, 's-Hertogenbosch. Dit gebied wordt verder aangehaald als "het verzorgingsgebied van de luchthaven".

Rotterdam The Hague Airport is gelegen in het zuidelijk deel van de Randstad, een stedelijke omgeving die zich kenmerkt door een dichte bebouwing en cumulatie van diverse bronnen van geluid- en andere milieubelasting. Deze bronnen worden onder meer gevormd door industrie, scheepvaart, (snel)wegen en spoorlijnen.

De aanwezigheid van Rotterdam The Hague Airport leidt tot milieubelasting in de omgeving van de luchthaven. Deze belasting bestaat ondermeer uit geluid, externe veiligheid, emissies en luchtkwaliteit. Milieubelasting is door middel van 'meten en rekenen' goed in kaart te brengen. Als gevolg van deze milieubelasting kunnen omwonenden hinder ervaren. Deze hinderbeleving is subjectief (afhankelijk van personen) en daardoor niet goed via rekenmethoden vast te stellen. Het vaststellen van hinderbeleving kan wel plaatsvinden door onder andere een belevingsonderzoek. Dit is al eerder gedaan voor Rotterdam The Hague Airport .

Milieubelasting kan op zijn beurt (als gevolg van de Wet Luchtvaart) weer consequenties hebben voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Als gevolg van de milieubelasting worden gebieden gedefinieerd waarin bouwrestricties gelden ten aanzien van met name woningen en andere gevoelige objecten.

Daarnaast zijn er gebiedsbeperkingen gedefinieerd om het vliegverkeer van en naar Rotterdam The Hague Airport veilig te laten verlopen. Dit heeft te maken met obstakelvrije gebieden om het vliegverkeer veilig te laten plaatsvinden, om interferentie met navigatie- en communicatieapparatuur te voorkomen en om het risico op vogelaanvaringen met vliegtuigen te verminderen.

### **1.3 Leeswijzer**

Dit document beschrijft de voorwaarden en acties om de CORA vanaf de start tot een succes te maken. Daarbij is de volgende indeling gehanteerd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft het wettelijk kader dat de basis van de CRO vormt.
- Hoofdstuk 3 geeft een evaluatie van de huidige CMLR.
- Hoofdstuk 4 geeft aan hoe de CMLR de toekomstige missie en visie van de CORA ziet.
- Hoofdstuk 5 beschrijft op basis van de voorgaande hoofdstukken de consequenties voor de samenstelling en de competenties en profielen van de belanghebbenden, de voorzitter en de secretaris.
- Hoofdstuk 6 geeft aan hoe de organisatie van de CORA er uit komt te zien.
- De werkwijze komt in hoofdstuk 7 aan de orde, evenals het werkprogramma en de hoofdlijnen van het huishoudelijk reglement en de begroting.
- Hoofdstuk 8 beschrijft in hoofdlijnen de implementatie van de CORA.

## **2 Wet Luchtvaart en de Commissie Regionaal Overleg**

### **2.1 Hoofdpijnen Wet Luchtvaart en Commissie Regionaal Overleg**

De Regelgeving Burger- en Militaire Luchthavens (RBML) is per 1 november 2009 van kracht en daarmee deel van de Wet Luchtvaart (WLv). In de RBML wordt voor alle luchthavens in Nederland buiten Schiphol Airport een aantal onderwerpen anders geregeld dan in de (oude) Luchtvaartwet. Belangrijke wijzigingen betreffen de decentralisatie van (veel) taken en bevoegdheden rond luchthavens van Rijk naar provincies en nieuwe normstelsels voor externe veiligheid en geluid.

Deze decentralisatie is niet van toepassing op Schiphol Airport, militaire luchthavens als bijvoorbeeld Eindhoven Airport en (burger)luchthavens van nationale betekenis (Groningen Airport-Eelde, Lelystad Airport, Maastricht-Aachen Airport en Rotterdam The Hague Airport). Voor deze luchthavens geldt dat ze onder de verantwoordelijkheid van het Rijk blijven vallen, in casu de minister van Verkeer en Waterstaat. Rotterdam The Hague Airport is aangemerkt als luchthaven van nationale betekenis.

In de RBML wetgeving is opgenomen dat de huidige Commissies op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet (Commissies 28) worden vervangen door commissies regionaal overleg luchthaven (CRO's). De CRO voor een luchthaven van nationale betekenis wordt ingesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat.

De nieuwe Commissie Regionaal Overleg (CRO) wordt geacht 'overleg te voeren over een gebruik van de luchthaven dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van betrokkenen' (artikel 8.59, WLv). De Wet Luchtvaart biedt daarnaast de mogelijkheid om de inhoudelijke agenda van de CRO te verbreden. Onder het oude regime van de Luchtvaartwet was de inhoud beperkt tot aspecten van milieuhygiënische aard. Onder de nieuwe Wet Luchtvaart zullen ook economie en ruimtelijke ordening onderwerp van overleg zijn. Voorts staat het de CRO vrij nog andere onderwerpen te agenderen.

### **2.2 Consequenties voor overleg en advies**

De Wet Luchtvaart heeft consequenties voor de reikwijdte en de samenstelling van de CRO. Dat roept twee vragen op die van belang zijn voor de opzet van de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport (CORA):

1. Hoe stelt de CORA voor zichzelf vast wanneer het gebruik van de luchthaven recht doet aan de belangen van betrokkenen, en
2. Hoe stelt de CORA voor zichzelf vast welke belangen (en daarmee welke betrokkenen) in het geding zijn?

De eerste vraag veronderstelt een gezamenlijke visie van de CORA op het gebruik van de luchthaven als leidraad voor eigen handelen bij het beoordelen van het

gebruik van de luchthaven. In het eindrapport van Awareness van april 2008 wordt reeds gewezen op het belang van goede communicatie over de luchthaven in relatie tot haar omgeving. Een gezamenlijke visie is daarmee ook een communicatiemiddel en het is van belang reeds bij het opstellen ervan de omgeving daarbij te betrekken.

De tweede vraag gaat over de inhoudelijke reikwijdte van de CORA. Deze is breder dan de 'oude', want het gaat inhoudelijk over meer dan alleen milieuhygiëne. Deze vraag geeft ook indicaties voor de samenstelling van de CORA. Ook deze kan namelijk breder zijn dan onder de 'oude Commissie 28'. De in artikel 8.75 van de Wet Luchtvaart gegeven samenstelling van de CORA lijkt een verenging in te houden, maar dat hoeft niet zo te zijn. De Wet Luchtvaart laat ruimte voor een eigen afweging, omdat er wordt aangegeven dat de leden van de CORA "in ieder geval bestaan uit". In deze eigen afweging kunnen verbreding van inhoud en van draagvlak argumenten zijn om een organisatie voor te dragen voor het lidmaatschap van de CORA.

### 3 Evaluatie Commissie Milieuhygiëne Luchthaven Rotterdam

In 2004 is in het kader van de (interne) evaluatie een enquête gehouden onder de leden van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Rotterdam (CMLR). In 2007 is de enquête herhaald. In de interviews in het kader van het project "Rotterdam Airport, een nieuwe belevenis" (2007) hebben sleutelfiguren uitspraken gedaan over (het functioneren van) de CMLR. Intern en extern geven geïnterviewden aan dat het goed is dat er een platform is waar alle partijen met elkaar kunnen praten. Het bestaan van de CMLR is onomstreden. De organisatie is prima in orde: de procedures rond voorbereiding, uitnodiging en agenda verlopen naar wens.

Uit de evaluatie blijkt dat de milieuaspecten waarover CMLR adviseert vaak niet los te zien zijn van andere aspecten zoals regionale economie, operationele zaken en veiligheid. In de CMLR wordt veel over problemen gesproken en slechts weinig over oplossingen. Veel tijd wordt besteed aan het verleden, weinig aan de toekomst. Visievorming en strategieontwikkeling ontbreken. De legitimiteit en het mandaat van (leden van) de CMLR is niet altijd helder. Belangen zijn niet altijd even duidelijk vertegenwoordigd. Mede door genoemde zaken hebben de adviezen van de CMLR te weinig impact. De CMLR geniet bovendien weinig bekendheid bij omwonenden van de luchthaven.

Concrete aanbevelingen uit de evaluatie zijn:

- Zet in op unanimiteit en bestuurlijk draagvlak.
- Richt een belangenvereniging van omwonenden op. Dit verbetert de terugkoppeling naar de leden, brengt gekozen en dus gemandateerde vertegenwoordigers in de CORA en versterkt de legitimiteit.
- Beperk het aantal leden van de CORA zonder afbreuk te doen aan het draagvlak. Het grote aantal deelnemers met uiteenlopende belangen maakt het boeken van vooruitgang lastig.
- Verbreed het werkterrein. Andere relevante thema's, zoals economische aspecten, kunnen onderwerp van gesprek worden in de CORA.
- Organiseer themabijeenkomsten over onderwerpen als groei, hinderbeperking, compensatie en oriëntatie op zakelijke of consumentenmarkten. Ten behoeve van kennisvergroting en -uitwisseling zijn deze ook toegankelijk voor geïnteresseerde omwonenden.
- Werk aan grotere bekendheid van (het werk van) de CORA. Onbekend maakt onbemind. Om steun te verwerven voor haar werk, maar ook om te toetsen of ze het goede werk doet, is het van groot belang meer bekendheid te geven aan het werk van de CORA, in eerste instantie vooral bij doelgroepen in de nabije omgeving van de luchthaven.
- Verbeter de interne en externe communicatie van de CORA.

### *Vertrekpunt voor verbetering*

De CMLR heeft het initiatief genomen de gesignaleerde knelpunten actief op te pakken. Dit heeft betrekking op het professioneel functioneren van CMLR en het inzetten op verbeterde communicatie binnen en buiten de CMLR. De CMLR wil graag een platform zijn, waar onderwerpen op een integrale wijze worden behandeld, en niet vanuit deelbelangen of deelaspecten. Hiertoe heeft CMLR in meerderheid besloten tijdens de werksessie op 18 september 2008. Het waarmaken van deze inzet vraagt een professionele houding en deskundige inbreng van alle leden. Deze adviezen zijn gedaan mede in het licht van de instelling van de CORA en om de overgang tussen CMLR en CORA zo klein mogelijk te laten worden. De CMLR adviseert daarom bij het vaststellen van de CORA de voornoemde professionalisering verder vorm te geven.

## 4 Missie en visie van de CORA

### Werkversie Missie en Visie toekomstige CORA (concept)

Een CRO heeft wettelijk tot taak om, door overleg tussen belanghebbenden, een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zo veel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Bij consensus kan over de uitkomst onderlinge afspraken worden gemaakt. In CORA-verband is er daarnaast voor gekozen gevraagd of ongevraagd adviezen aan nader te bepalen partijen uit te kunnen brengen. Binnen de CORA vindt daardoor naast strategische discussie ook besluitvorming over die adviezen plaats. Over een aantal onderwerpen zullen de geledingen binnen de CORA overeenstemming kunnen bereiken. Dit laat onverlet het recht dat de afzonderlijke lidorganisaties hebben op hun eigenstandige beslissingsbevoegdheid buiten CRO-verband. De Memorie van Toelichting meldt hierover: "In de commissie kunnen afspraken worden gemaakt [...]. Uitgangspunt is dat de commissie geen verantwoordelijkheden of bevoegdheden van één van de leden van een commissie overneemt, een ieder blijft verantwoordelijk voor zijn eigen taken of bevoegdheden."

Missie en visie zijn enerzijds instrumenten om richting te geven aan de (inhoudelijke) taken en bevoegdheden van de CORA, anderzijds zijn deze mede bepalend voor haar effectiviteit en slagkracht. De volgende (concept) missie en visie wordt hiertoe geformuleerd, waarover de CORA zich te zijner tijd na formele instelling zal moeten uitspreken.

#### *Missie*

De CORA is een platform voor overleg van vertegenwoordigers van direct betrokkenen (overheden, exploitant, dienstverlenende organisaties, omwonenden en gebruikers- of milieuorganisaties) over het zo optimaal mogelijk functioneren van de luchthaven in zijn omgeving, in het bijzonder ten aanzien van milieu, ruimtelijke ordening en economie.

De CORA doet dit vanuit een open en professionele instelling, met ruimte en respect voor de positie en standpunten van haar leden, vanuit de wil om gezamenlijk te werken aan oplossingen met behoud van eigen verantwoordelijkheden.

Daartoe werkt de CORA actief samen met (vertegenwoordigers van) alle direct betrokkenen en versterkt zij stelselmatig haar inhoudelijke en procesmatige vaardigheden en instrumentarium om optimaal in staat te zijn haar werk te doen.

De CORA stelt zich tot taak alle belangen rond het functioneren van de luchthaven integraal af te stemmen, voorkomende problemen en vraagstukken van oplossingen en adviezen te voorzien en bij te dragen aan draagvlak hiervoor.

De CORA heeft de ambitie om naast haar wettelijke taak als overlegorgaan gevraagd en ongevraagd advies uit te kunnen brengen. Bij het uitbrengen van ongevraagd advies bewaakt zij dat er geen sprake mag zijn van ongebreidelde taakuitbreiding.

### *Visie*

De maatschappelijke context waarbinnen luchthavens opereren neemt in complexiteit toe. Luchthavens hebben te maken met veranderende wet- en regelgeving, mondiale bewegingen in de luchtvaart, zich wijzigende behoeften in de samenleving, zwaardere maatschappelijke normen, een complexer speelveld en mondigere burgers. De toenemende complexiteit vraagt om meer integrale belangenafwegingen en het actief betrekken van de burger. De luchthaven Rotterdam The Hague Airport vormt hierop geen uitzondering. De CORA heeft als platform voor overleg tussen direct betrokkenen hierbij een belangrijke taak en positie voor integrale afstemming van private en publieke belangen.

Om deze taak adequaat in te vullen wil de CORA binnen enkele jaren uitgroeien tot een sterk platform voor overleg, dat een gezaghebbende positie heeft verworven onder de relevante zakelijke stakeholders, overheden en burgers. De adviezen van de CORA zijn van wezenlijke invloed op de besluitvorming op bepalende (beleids)terreinen, in het bijzonder milieu, ruimtelijke ordening en economie. De bekendheid van de CORA is dusdanig dat vragen en vraagstukken inzake het zo optimaal mogelijk functioneren van de luchthaven in zijn omgeving aan de CORA geadresseerd worden, zowel door (semi)overheden, bedrijfsleven als door burgers.<sup>4</sup> De expertise en competenties van de CORA is van dermate adequaat niveau dat de CORA in staat is tijdig en met inhoudelijk gezag met de juiste antwoorden en adviezen te komen.

De CORA is hiertoe in staat doordat zij:

- intern de dossiers – ook als deze controversieel liggen – in een open en veilige sfeer kritisch en met respect voor elkaars standpunten en belangen behandelt.
- intern en extern als sterke communicator in staat is verschillen te overbruggen en gemeenschappelijke belangen over het voetlicht te brengen. Op deze wijze is de CORA meer dan de som der samenstellende delen.
- de mogelijkheden en beperkingen van haar rol en positie en die van de samenstellende geledingen kent en deze weet te hanteren in het spanningsveld tussen de eigen en gemeenschappelijke belangen.
- een gezamenlijk ontwikkelde en breed gedragen missie en visie heeft.
- op stelselmatige wijze aan de professionaliteit en het kennisniveau werkt.
- voortdurend aandacht heeft voor de interne en externe communicatie.
- bij het opstellen van de jaarstukken reflecteert op doeltreffendheid en doelmatigheid van haar functioneren en hieromtrent in het jaarverslag rapporteert.

---

<sup>4</sup> De CMLR wijst hierbij op de vormgeving en implementatie van de voorgestelde maatregelen van de Commissie Van Heijningen 2.

### **Interne commissiecultuur**

De ontwikkeling van een breed gedragen missie en visie vraagt in het geval van de CORA een open en op respect gebaseerde commissiecultuur (gedrag van de leden naar elkaar toe en naar buiten). De CORA bestaat immers uit vertegenwoordigers met verschillende belangen. Hiervoor is het van belang dat actief gewerkt wordt aan een cultuur waar in wederzijds vertrouwen kan groeien. Dat vergt van de leden openheid, duidelijkheid over de eigen positie, respect voor andermans positie, het scheiden van inhoudelijke en relationele rollen en het vermogen over de eigen schaduw heen te kunnen stappen.

Missie en visie zijn instrumenten om richting te geven aan de (inhoudelijke) taak van de CORA. Een werkbijeenkomst om tot een door de CORA geaccepteerde missie en visie te komen past goed in het voorstel voor professionalisering en opleiding dat in bijlage 1 is uitgewerkt.

## 5 De samenstelling van de CORA

De wet schrijft gedeeltelijk voor wat de samenstelling en de werkwijze moet zijn van een CRO. Met de missie en visie is een ander deel van de voor ogen staande koers van de CORA uitgezet. De combinatie heeft effect op de samenstelling en werkwijze van de nieuwe commissie. Op de samenstelling wordt in dit hoofdstuk ingegaan; op de werkwijze in het volgende hoofdstuk.

Bij het samenstellen van de CORA is het platformmodel als uitgangspunt gehanteerd. Met de wens voor een integrale benadering is gezocht naar partijen die een inbreng in de plenaire vergadering kunnen leveren op het gebied van economie, ruimtelijke ordening en milieu. Uiteraard geldt daarbij de wet als vertrekpunt. Daarnaast is ook de gedachte dat maatwerk noodzakelijk is om optimale afstemming te kunnen bereiken. Tevens is gekozen voor een compacte vertegenwoordiging, met de verplichting om zelf zorg te dragen voor de vertegenwoordiging van de desbetreffende achterban.

### *Wettelijke grondslag voor de samenstelling*

De Wet Luchtvaart geeft in artikel 8.75 onder meer regels voor de samenstelling van een CRO bij een luchthaven van nationaal belang:

1. de minister stelt de CRO in;
2. de CRO bestaat uit een onafhankelijk voorzitter en in ieder geval uit vertegenwoordigers van:
  - a. de provincie en de gemeenten die geheel of gedeeltelijk in het beperkingengebied van de luchthaven liggen;
  - b. de exploitant van de luchthaven;
  - c. de verlener van luchtverkeersdienstverlening;
  - d. omwonenden van de luchthaven;
3. de CRO kan daarnaast bestaan uit vertegenwoordigers van rechtspersoonlijkheid bezittende gebruikersorganisaties of milieuorganisaties.

In de Wet luchtvaart is (behoudens in bovenvermeld lid 2a) geen geografische of andere afbakening gegeven over wie deel uit kunnen maken van de CRO. Welke criteria moeten worden aangelegd om te kunnen bepalen welke belanghebbenden precies vallen onder (met name) lid 2 d. en lid 3 is daarmee aan interpretatie onderhevig. Opties in deze zijn:

- het beperkingengebied in lijn met lid 2a;
- het verzorgingsgebied in lijn met het economisch belang van de luchthaven;
- een tussenvariant, hier aangeduid als 'beperkingengebied-plus', waarin naast de grenzen van het beperkingengebied criteria zijn opgenomen voor onder meer milieu en externe veiligheid. (Dit kan geoperationaliseerd worden op basis van de geografische spreiding van geregistreerde klachten en aanvliegeroutes, zie hierna onder a.)

De CORA zal zich hierover moeten uitspreken.

#### *Procedure van samenstelling*

De minister van Verkeer en Waterstaat stelt de taak, samenstelling en werkwijze van de CRO vast en benoemt de onafhankelijke voorzitter. De onafhankelijke voorzitter benoemt de overige leden van de CRO op voordracht van de organisatie die het lid vertegenwoordigt (artikel 8.59 Wet Luchtvaart). De hiervoor genoemde criteria zijn daarmee van groot belang om gefundeerde keuzes te kunnen maken welke organisaties zullen worden uitgenodigd om met een voordracht te komen.

De CMLR stelt voor in het kader van dit document achtereenvolgens de volgende keuzes te maken:

- a. vaststelling van een gezamenlijke interpretatie van de (geografische) begrenzing, van een voor de taken van de CORA relevant gebied van herkomst van (toekomstige) leden;
- b. vaststelling van de uit die interpretatie logisch voortkomende lidorganisaties/leden.

#### *Ad a.: interpretatie van begrenzing*

In lijn met de toelichting op de taken van de CRO (artikel 6.3, MvT RBML) ligt het voor de hand het 'beperkingengebied-plus' als uitgangspunt te nemen voor de (geografische) begrenzing van herkomst van (toekomstige) leden. Hiervoor pleiten drie argumenten:

- **Beheersbaarheid van de omvang van de CORA**  
Voor efficiënte taakuitvoering is een beheersbare omvang van de CORA wenselijk ('geen Poolse landdag'). Het verzorgingsgebied van Rotterdam The Hague Airport beslaat een wel heel groot achterland, waarbinnen zeer vele partijen als belanghebbend aangemerkt zouden kunnen worden. Het beperkingengebied uit het Aanwijzingsbesluit is te beperkend, omdat daarmee relevante gebieden waar onder andere klachten vandaan komen buiten de boot vallen. Het 'beperkingengebied-plus' beslaat een beter beheersbare hoeveelheid belanghebbenden wat recht doet aan alle relevante belangen.
- **Balans in belang van lidorganisaties/leden**  
Het effect van het gebruik van de luchthaven manifesteert zich in de directe omgeving sterker dan op grotere afstand. De balans tussen lusten en lasten van belanghebbenden in het beperkingengebied ligt duidelijk anders dan belanghebbenden elders in het verzorgingsgebied. (Hoe verder weg, hoe minder men de lasten zal ervaren.)
- **Beschikbaarheid van podia voor belangeninbreng**  
Voor belanghebbenden in het beperkingengebied-plus voorziet juist de taak van de CORA in het in balans brengen van lusten en lasten: "In de commissie kunnen afspraken worden gemaakt over het gebruik, zodat een luchthaven zo optimaal mogelijk in zijn omgeving functioneert" (MvT RBML, art. 6.3).

#### *Ad b.: samenstelling van de CORA*

Om vervolgens na te gaan welke betrokkenen lid moeten of kunnen zijn van de CORA, moet worden nagegaan tot waar het beperkingengebied-plus van de luchthaven reikt. Het beperkingengebied van een luchthaven is een zone waar planologische beperkingen van kracht zijn.

Op dit moment is er nog geen gebied vastgesteld. Definitieve duidelijkheid over het beperkingengebied zal er pas zijn bij vaststelling van het luchthavenbesluit. De verwachting is dat bij Rotterdam The Hague Airport een beperkingengebied zal worden ingericht, dat vergelijkbaar is met dat als bij het Luchthaven Indelingsbesluit van Schiphol. De obstakelvrije vlakken zijn al opgenomen in het MER bij de gewijzigde concept Aanwijzing, speciaal op verzoek van het bevoegd gezag met het oog op een eventueel luchthavenbesluit. Vogelaantrekkende werking wordt een beperkingengebied binnen 6 km van de luchthaven, te rekenen vanaf de *centerline* van de startbaan (over de volledige lengte). Verder zullen naast de gebruikelijke geluid- en externe veiligheidszones nog mogelijk de toetsingvlakken van apparatuur van LVNL en eventueel een laservrij gebied worden opgenomen.

#### *Verplichte leden van de CORA*

Uitgaande van de huidige inzichten in wat het beperkingengebied zal worden en op grond van wie de Wet luchtvaart als belanghebbenden aanmerkt, zullen in ieder geval de onderstaande geledingen verplicht deel uit moeten maken van CORA:

- Overheden, in casu: de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland;
- de exploitant van de luchthaven;
- de verlener van luchtverkeersdienstverlening en
- de omwonenden van de luchthaven.

Opgemerkt wordt dat de Wet geen nadere omschrijving geeft van wat onder omwonenden moet worden verstaan. Daarmee is noch hun rechtspersoonlijkheid (persoonlijke titel of vertegenwoordiger van een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie), noch hun geografische herkomst gedefinieerd. Hierna doet de CMLR een voorstel voor de nadere invulling inclusief een set criteria waaraan vertegenwoordigers van de geleding omwonenden moeten voldoen, waarmee representativiteit en kwaliteit van de vertegenwoordiging is te borgen.

#### *Facultatieve leden van de CORA*

Daarnaast geeft de Wet Luchtvaart aan dat ook rechtspersoonlijkheid bezittende gebruikersorganisaties en milieuorganisaties lid kunnen zijn. Hierin heeft de CORA vrije ruimte voor eigen afweging en invulling. Hierna doet de CMLR een voorstel voor de nadere invulling inclusief een set criteria waaraan vertegenwoordigers van de

geleding gebruikersorganisaties en milieuorganisaties moeten voldoen, waarmee representativiteit en kwaliteit van de vertegenwoordiging is te borgen.

#### *Ondersteuning van de CORA*

Naast bovenstaande geledingen die volgens de Wet Luchtvaart deel uit moeten of mogen maken, sluit de wet niet uit dat ook andere geledingen of organisaties deel uit kunnen maken van de CORA. Hier ligt voor de CORA ruimte voor een eigen afweging. Dit betreft bijvoorbeeld meer ondersteunende of adviserende organisaties, die om redenen van deskundigheid en draagvlak kunnen worden betrokken bij het werk de CORA. Om de verhoudingen tussen belanghebbenden en ondersteunenden/adviseurs zuiver te houden stelt de CMLR voor deze laatst genoemden niet als lid, maar als adviseur aan de CORA toe te voegen.<sup>5</sup> De CMLR stelt daarbij voor te werken met vaste en ad hoc adviseurs. Het verschil tussen ondersteunenden/adviseurs en leden is dat de eerst genoemden geen direct belanghebbenden zijn ten aanzien van Rotterdam The Hague Airport.

Dit betreft de volgende ondersteunenden/adviseurs:

- Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft (in samenspraak met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu) formeel de rol van Bevoegd Gezag, omdat het hier gaat hier om een luchthaven van nationaal belang. Het ministerie kan daardoor niet gelijktijdig lid zijn van de CORA als adviserend orgaan. Toch is de informatie die het ministerie kan bijdragen een belangrijke en nuttige bijdrage aan het overleg. Ter voorkoming van het 'pettenprobleem' kan dit goed worden vormgegeven door middel van een vast adviseurschap. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigt hierbij tevens het ministerie van VROM.
- De DCMR adviseert de CORA in opdracht op het gebied van klachtenbehandeling en verricht in opdracht van de CORA geluidmetingen en voert (geluid)berekeningen uit.<sup>6</sup> In die zin fungeert DCMR als een uitvoerend orgaan. DCMR beschikt daarnaast over expertise op het gebied van milieu(klachtenbehandeling), ruimtelijke ordening, externe veiligheid en luchtverontreiniging specifiek voor de regio Rijnmond. Op grond daarvan heeft het toegevoegde waarde DCMR als vaste adviseur aan de CORA te verbinden.
- Een secretaris, die de voorzitter en de leden ondersteunt en adviseert over agendatechnische en procedurele aspecten van het commissiewerk, is een

---

<sup>5</sup> Een alternatief is ondersteunenden/adviseurs als vaste toehoorder voor de vergaderingen van de CORA uit te nodigen (zie de positie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de Commissie Regionaal Overleg Schiphol). De CMLR kiest hier evenwel niet voor, daar toehoorders geen spreekrecht in de vergadering van de CORA hebben.

<sup>6</sup> Gezien de vorming van de CORA adviseert de CMLR om de dienstverlening door DCMR te herijken en een nieuwe dienstverleningsovereenkomst te sluiten.

toegevoegde waarde voor de CORA. De CMLR adviseert deze (deels reeds bestaande) functie te continueren.

- Tenslotte kan bij het optreden van specifieke onderwerpen of vraagstukken de expertise van deskundigen als ad hoc adviseurs door de CORA worden ingehuurd.

#### *Omvang van de CORA*

Wanneer alle mogelijke belanghebbenden hun lidmaatschap van de CORA zouden willen uitoefenen is een overleg van een groot aantal vaste leden (mogelijk meer dan 20) en mogelijk nog enkele adviseurs het gevolg. In een eerder stadium heeft de CMLR de wens uitgesproken om het aantal vaste leden te beperken tot een aantal van circa 15. Terughoudendheid in het toelaten van het aantal belanghebbenden is daarom gewenst, maar mag niet ten koste gaan van de primaire taak van de CORA: overleg over belangen van betrokkenen. Hiervoor staan de volgende mogelijkheden open:

- Werken met vertegenwoordigers  
Wat 'georganiseerd is in het veld' kan 'georganiseerd in de commissie' worden vertegenwoordigd. Als voorbeeld kan worden genoemd het bestaan van de bewonersorganisatie het SOBO (Schiedams Overleg van BewonersOrganisaties).
- Clustering van gelijke belangen  
Wat niet is georganiseerd in het veld, maar wel op grond van gelijke belangen voor de hand ligt en gemakkelijk is te organiseren, kan geclusterd in de CORA worden ingebracht. Hierbij valt te overwegen om zowel de overheden als de omwonenden en de (rechtspersoonlijkheid bezittende) gebruikers- en milieuorganisaties te clusteren. Per cluster zal een vertegenwoordiger in de CORA worden benoemd die de clusterbelangen zal behartigen. Deze vertegenwoordiger dient continu afstemming te houden met de andere organisaties van het cluster. Deze andere organisaties kunnen (uiteeraard) als toehoorder bij de vergaderingen van de CORA aanwezig zijn.<sup>7</sup>
- Werken met agendaleden  
De CMLR kent agendaleden. Het algemene gevoel van de CMLR is dat de agendaleden op een te grote afstand staan van het werk van de CMLR, waardoor zij onvoldoende binding hebben. Ook bestaat het gevaar dat zij daardoor de context missen waarbinnen zich vraagstukken voordoen en waardoor effectieve advisering minder goed mogelijk is. De CMLR adviseert daarom in de CORA niet langer te werken met agendaleden.<sup>8</sup> Opgemerkt wordt dat alle (openbare)

---

<sup>7</sup> Dit is gelijk aan de procedure voor plaatsvervangende leden, die eveneens de status van toehoorder hebben als zij naast het vaste lid een vergadering van de CORA bijwonen.

<sup>8</sup> De Milieufederatie Zuid-Holland en de VROM-Inspectie zullen daarom geen (agenda)lid (meer) zijn van de CORA. Uiteeraard kunnen zij altijd als toehoorder de vergaderingen van de CORA bijwonen.

vergaderstukken op de website van de CORA worden gepubliceerd waar alle geïnteresseerden deze kunnen raadplegen.

Op grond van de hiervoor omschreven afwegingen doet de CMLR een voorstel voor de samenstelling van de CORA. Hierbij is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Er moet evenwicht zijn in de zin dat alle relevante belangen die ingebracht kunnen worden, ook gehoord moeten kunnen worden. Dat betekent dat de onderwerpen milieu, economie en ruimtelijke ordening (en eventueel andere door de CORA geagendeerde onderwerpen) via minimaal één geleding moeten kunnen worden gerepresenteerd.
- Er hoeft in de CORA geen getalsmatig evenwicht van belangen te zijn. De CORA is een overlegplatform. Als het uitbrengen van een advies aan de orde is, kunnen eventuele belangrijke verschillen in standpunten per geleding worden vermeld.

Dit leidt tot het volgende voorstel van de CMLR, waarbij de naam van de vertegenwoordiger van het cluster is onderstreept. De vertegenwoordiger is volgens de CMLR de organisatie die van het cluster het meest 'geraakt' wordt door of het meest betrokken is bij Rotterdam The Hague Airport. Voor de helderheid kiest de CMLR er voor de naar haar mening meest geschikte organisatie met naam te noemen.<sup>9</sup>

- Clusters van gemeenten:
  - Noord<sup>10</sup>: Delft, Pijnacker-Nootdorp (inclusief Delfgauw), Midden-Delfland;
  - Oost: Lansingerland, Zuidplas (de naam van de nieuwe gemeente die op 1 januari 2010 is ontstaan uit een vrijwillige fusie van de gemeenten Moordrecht, Nieuwerkerk aan den IJssel en Zevenhuizen-Moerkapelle) en Capelle aan den IJssel;
  - Zuid: Rotterdam (inclusief de deelgemeenten Overschie en Hillegersberg-Schiebroek);
  - West: Schiedam, Vlaardingen, Maassluis.
- Clusters van omwonenden<sup>11</sup>:
  - Conform de clusters van gemeenten (vier clusters);
- Cluster van gebruikersorganisaties:

---

<sup>9</sup> Uiteraard kunnen genoemde organisaties hieraan geen rechten ontleen; uitnodiging als lid is aan de (nieuwe) voorzitter en de CORA voorbehouden.

<sup>10</sup> De belangen van de Stadsregio Haaglanden worden geacht tevens door dit cluster te worden vertegenwoordigd.

<sup>11</sup> Definitie omwonenden: inwoner uit het gebied rond de luchthaven, die als vertegenwoordiger van andere inwoners door de gemeente is geautoriseerd. Dit kan een individuele persoon zijn of een vertegenwoordiger van een bewonersorganisatie zonder oogmerk welke gerelateerd is aan de luchthaven, zie bijvoorbeeld SOBO.

- Te vormen uit organisaties betrokken bij de grote en kleine luchtvaart (luchtvaartmaatschappijen, vervoersbedrijven, vliegtuigclubs, bedrijven gevestigd op RA)<sup>12</sup>;
- Cluster van milieu-/bewonersorganisaties<sup>13</sup>:
  - Milieufederatie Zuid-Holland, Milieucentrum Rotterdam, Bewonersvereniging tegen Vliegtuigoverlast (BTV), bewonersorganisaties van de geclusterde (deel)gemeenten;
- Cluster van natuurorganisaties<sup>14</sup>:
  - Natuurmonumenten<sup>15</sup>, Koninklijke Natuurhistorische Vereniging afdeling Delfland, Zuid-Hollands Landschap;
- Cluster van het regionale bedrijfsleven:
  - Kamer van Koophandel Rotterdam, Kamer van Koophandel Den Haag, Deltalinqs, VNO/NCW en MKB.

### *Bemensing*

De CMLR stelt voor dat de voordracht voor de bemensing van de vertegenwoordiging van de clusters als volgt geschiedt:

- Clusters van gemeenten: door de portefeuillehouders van betrokken gemeenten;
- Clusters van omwonenden<sup>16</sup>: door een vertegenwoordiger benoemd door de colleges van B&W of de gemeenteraden van betrokken gemeenten;
- Cluster van gebruikers-, milieubelangen, natuurorganisaties alsmede het regionale bedrijfsleven: door elk een afgevaardigde uit één van de organisaties uit het betreffende cluster.

### *Getalsmatige verhoudingen*

De CMLR is van mening dat met uitzondering van het gemeentelijke cluster "Zuid" (lees: Rotterdam) alle clusters en bij wet genoemde vertegenwoordigers één vertegenwoordiger in de CORA dienen te hebben. De gemeente Rotterdam is in die

<sup>12</sup> Momenteel bestaat een dergelijk cluster niet. De totstandkoming is een taak van de nieuwe voorzitter (in zijn of haar kwartiermakersrol). Aandachtspunt is het hebben van rechtspersoonlijkheid (wettelijke eis).

<sup>13</sup> Definitie bewonersorganisatie: georganiseerde bewonersafvaardiging (vereniging of stichting) met een gebruikelijk, breed oogmerk dan wel een aan de luchthaven gerelateerd oogmerk. Het laatstgenoemde type bewonersorganisatie heeft veelal een belang dat dichtbij dat van een milieu-organisatie ligt (geluidsoverlast). In geval van deelname aan de commissie is bij dat type bewonersorganisatie dan wel een brede milieu en ruimtelijke ordening oriëntatie van belang.

<sup>14</sup> Vooral ook van belang in verband met de mogelijk vogelaantrekkende werking van gebieden.

<sup>15</sup> Natuurmonumenten is de beoogd beheerder van het aan Rotterdam The Hague Airport grenzende natuur- en weidegebied 'de Polder Schieveen'.

<sup>16</sup> Om een brede vertegenwoordiging mogelijk te maken adviseert de CMLR dat vertegenwoordigers van omwonenden niet tevens bestuurslid of woordvoerder zijn van een milieu-/bewoners- of natuurorganisatie.

zin uitzonderlijk qua structuur: het centrale bestuur behartigt de grootstedelijke belangen van de gehele stad en de deelgemeenten de belangen op wijkniveau. Door twee vertegenwoordigers is de gemeente Rotterdam tevens in staat een vertegenwoordiging tot stand te laten komen waarin vertegenwoordigers van het centrale bestuur en van de deelgemeenten Overschie en Hillegersberg-Schiebroek in de CORA zitting hebben. De definitieve keuze van deze vertegenwoordiging acht de CMLR een verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam (het college van B&W of de gemeenteraad) en uiteindelijk de voorzitter van de CORA.

Met betrekking tot de competenties van de leden van de CORA wordt verwezen naar hoofdstuk 6. Het is met name de taak en verantwoordelijkheid van de voorzitter om er voor te zorgen dat hier aan wordt voldaan bij benoeming, dan wel op korte termijn na het lid worden van de CORA.

In de navolgende tabel is de samenstelling van de CORA opgenomen.

<b>Voorstel samenstelling CORA - april 2010</b>				
<b>Commissieleden op basis van Wet luchtvaart</b>	<b>Commissiegeleding</b>	<b>Kandidaat-lidorganisaties/-leden</b>	<b>Lid</b>	<b>Adviseur</b>
I. Onafhankelijk voorzitter		P.M. (te benoemen door de minister van VenW)	X	
II. Wettelijk vertegenwoordigde leden uit de geledingen:				
a. gemeenten en provincie waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen,	Overheid	Gemeente Delft	X	
		Gemeente Rotterdam	XX	
		Gemeente Lansingerland	X	
		Gemeente Schiedam	X	
		Provincie Zuid-Holland	X	
b. de exploitant van de luchthaven,	Exploitanten	Rotterdam The Hague Airport	X	
c. de verlener van luchtverkeersdienstverlening voor zover op de luchthaven van toepassing	Dienstverleners	Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	X	
d. omwonenden van de luchthaven.	Omwonenden	Nader te bepalen vertegenwoordigers uit:		
		Cluster Noord	X	
		Cluster Oost	X	
		Cluster Zuid	X	
		Cluster West	X	
III. Vertegenwoordigers van rechtspersoonlijkheidbezittende gebruikersorganisaties of milieuorganisaties.	Milieubelangen-organisaties	Nader te bepalen	X	
	Gebruikerorganisaties	Nader te bepalen	X	
<b>Commissieleden op basis van eigen afweging commissie</b>				
IV. Natuurorganisaties	Natuurorganisaties	Nader te bepalen	X	
V. Regionale bedrijfsleven	Bedrijfsleven	Nader te bepalen	X	
<b>Expertise en ondersteuning</b>				
VI. Secretaris	Ondersteuning	P.M.		X
VII. Organisatie voor klachtenbehandeling en milieuadviesing	Uitvoering	Miliedienst Rijnmond / DCMR		X
VIII. Bevoegd gezag en advisering met het oog op algemene / beleidsmatige inbreng	Advisering	Ministerie van VenW		X
totaal aantal			17	3

## 6 De organisatie van de CORA

### 6.1 Werkwijze van de CORA

Zoals uit het voorgaande is gebleken zijn er drie belangrijke beleidsterreinen te onderscheiden rondom het functioneren van een luchthaven, te weten Economie, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne. Deze aspecten dienen in samenhang te worden gezien met het te voeren luchtvaartbeleid. Dit vraagt om een integrale benadering. Dit wordt ook onderschreven door de Commissie Vriesman<sup>17</sup>. De Commissie Vriesman (ingesteld voor onderzoek rondom Schiphol) pleit voor een integrale gebiedsontwikkeling om stad, regio en luchthaven zo sterk mogelijk op de (internationale) kaart te zetten, ook in het geval van regionale luchthavens zoals Rotterdam. De Commissie Vriesman adviseert dat er een door alle partijen gedragen visie moet komen voor gebiedsontwikkeling rondom de luchthaven. Om het integrale karakter te waarborgen dienen daarom alle disciplines in de plenaire vergadering van de CORA dienen vertegenwoordigd te zijn. Omdat dit het risico in zich heeft van een (getalsmatig) onwerkbaar omvang van de CORA is ervoor gekozen gelijkgerichte belangen geclusterd in de commissie vertegenwoordigd te laten zijn. Om efficiënte beraadslaging in de commissie te waarborgen worden daarnaast de onderwerpen op ambtelijk niveau goed voorbereid.

Conform het gestelde in de Wet Luchtvaart vergadert de CORA onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. In het geval van Rotterdam The Hague Airport wordt de voorzitter benoemd door de minister van Verkeer en Waterstaat. De leden van de CORA worden voorgedragen door het orgaan of de organisatie die het lid vertegenwoordigt en worden door de voorzitter benoemd (en eventueel geschorst en ontslagen). De CORA wordt in beginsel net als thans met de CMLR het geval is gefaciliteerd door de Provincie Zuid-Holland die tevens in beginsel de secretaris levert. De CMLR adviseert een benoemingstermijn van de leden aan te houden van vier jaar die maximaal één keer mag worden verlengd tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden (ter beoordeling door de voorzitter).

Het voorbereidende werk en de advisering terzake wordt belegd bij de Voorbereiding en Advies Commissie (VAC). De taken van de VAC bestaan uit het opstellen van het jaarlijkse werkplan en het voorbereiden van de reguliere commissievergaderingen.

---

<sup>17</sup> De Commissie Vriesman heet voluit Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens en heeft tot taak gehad om de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te adviseren over de rol en het proces van samenwerking van private en publieke partijen bij de ontwikkeling van de omgeving van luchthavens, daarbij inbegrepen de grondpolitiek en grondverwerving.

De VAC komt overeen met de agendacommissie van de CMLR. Daarnaast wordt voorgesteld dat de VAC ook met betrekking tot de inhoudelijke onderwerpen de afspraken en de besluitvorming voorbereidt ten behoeve van het plenaire overleg in de CORA. In de VAC zullen (ambtelijk) afgevaardigden<sup>18</sup> zitting hebben uit de plenaire CORA-vergadering tezamen met een selectie bestaande uit omwonenden en milieu-/bewonersvertegenwoordigers. Er kan worden volstaan met een representatieve afvaardiging uit ieder van de drie beleidsterreinen (economie, ruimtelijke ordening en milieu). De omvang van deze groep bedraagt circa zeven personen, inclusief de voorzitter en secretaris die structureel leiding zullen geven aan de VAC. De voorzitter kan besluiten dat naast leden ook adviseurs aan de vergaderingen van de VAC kunnen deelnemen.

In de wet is aangegeven dat de CORA gebruik maakt van een secretariaat. Gelet op de ambities die de CORA heeft zullen de taken van dit secretariaat zich niet beperken tot het verrichten van alleen secretariële werkzaamheden. Ook de inhoudelijke voorbereiding van de vergaderingen, de aansturing van de externe communicatie en de afhandeling van de burgerbrieven behoort bij het takenpakket van de secretaris.

Indien nodig kunnen voor specifieke onderwerpen ad-hoc werkgroepen worden gevormd. Per onderwerp kunnen de hiervoor benodigde disciplines variëren, eventueel aangevuld met externe deskundigen / adviseurs op tijdelijke basis.

De CORA-vergadering is een openbare bijeenkomst. De bijeenkomsten van werkgroepen en dergelijke zijn in principe niet openbaar. Voorgesteld wordt om de mogelijkheid in te bouwen om, op verzoek van één van de leden dan wel op initiatief van de voorzitter, aan de reguliere vergadering van de CORA een vertrouwelijk deel van de vergadering vooraf te laten gaan. Dit kan bijvoorbeeld indien onderwerpen zich in een dermate prematuur stadium bevinden dat deze nog niet in de openbaarheid voor het voetlicht kunnen worden gebracht.

Wil de CORA geloofwaardig zijn dan is een minimaal aantal leden benodigd voor het kunnen houden van vergaderingen (plenair en VAC). Daarom adviseert de CMLR dat het minimum aantal aanwezige leden wordt bepaald op tweederde van het aantal leden. Conform het karakter van overlegplatform dienen besluiten<sup>19</sup> van de CORA bijvoorkoor op basis van consensus te worden genomen. Als dit niet mogelijk blijkt te

---

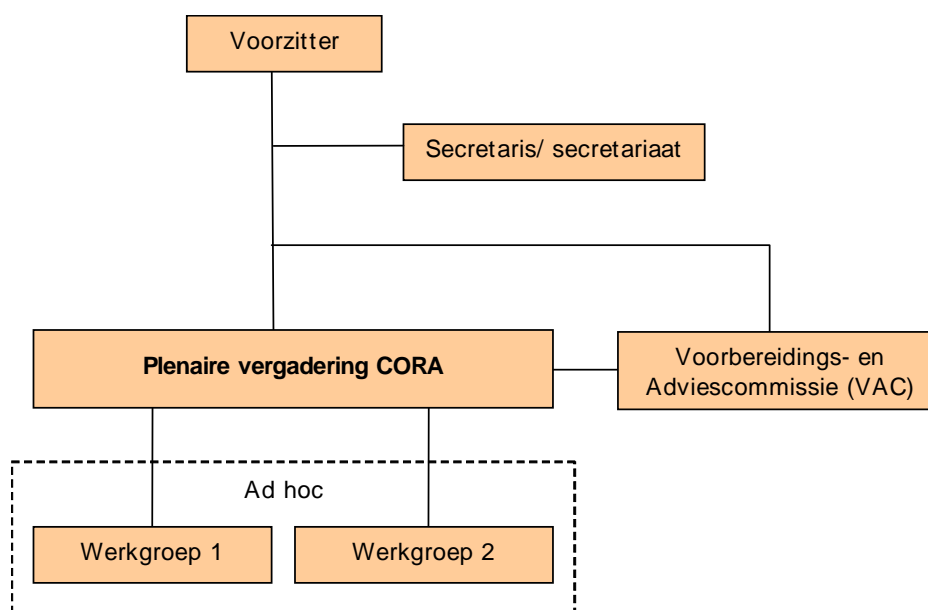
<sup>18</sup> Ten behoeve van de identificatie van hun structurele betrokkenheid bij de CRO kan aan ambtelijke afgevaardigden de status van VAC-lid worden toegekend. Op deze wijze zijn zij tevens in staat de bestuurlijke vertegenwoordiger van hun gemeente/cluster in de CRO te ondersteunen.

<sup>19</sup> Dat kunnen zijn besluiten met interne werking voor de CORA zelf alsook over besluiten over externe adviezen.

zijn adviseert de CMLR vanuit werkbaarheid om besluiten aan te nemen bij een meerderheid van tweederde van het totaal aantal uitgebrachte stemmen en met gelegenheid voor het vermelden van een minderheidsstandpunt.

Om de onafhankelijke positie van de voorzitter te handhaven adviseert de CMLR de voorzitter niet-stemgerechtigd lid van de CORA te laten zijn.

Het organogram van de CORA ziet er als volgt uit.



Figuur 6.1: Organogram van de CORA

De functie van regionaal overlegorgaan zal vooral invulling kunnen worden gegeven indien de politieke discussie omtrent standpunten en besluitvorming over kwesties die bestuurders in hun hoedanigheid als bevoegd gezag houden, buiten de CORA wordt gevoerd. Immers, in die zaken zullen bestuurders meer gericht zijn op het uitdragen van hun politieke visie conform het mandaat van hun achterban (lees: raden en staten) dan dat zij openstaan voor overleg en verdieping van vraagstukken. Daarom stelt de CMLR voor dat indien bestuurders aanvullend behoefte hebben aan bestuurlijk overleg in het kader van politieke discussies en besluitvorming inzake de luchthaven, zij dit voeren in een apart overleg met de minister van VenW buiten CORA-verband.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Deelnemers aan een dergelijk overleg zijn dan de bestuurders van de direct vertegenwoordigde gemeenten in de CORA, de vertegenwoordiger (bestuurder) van de provincie en de minister. In feite betreft dit de invulling van het structureel bestuurlijk overleg zoals door de Commissie Van Heijningen 2 is geadviseerd. Andere leden of adviseurs van de CORA, zoals de voorzitter, secretaris,

## 6.2 Taken en bevoegdheden

De taken en bevoegdheden van de voorzitter zijn:

1. het leiden van de vergaderingen van de CORA
2. het vaststellen van de agenda voor de vergaderingen van de CORA
3. het voorzitten van de Voorbereiding en Advies Commissie
4. het benoemen en ontslaan van leden en adviseurs van de CORA (en hun plaatsvervangers)
5. het benoemen en ontslaan van de secretaris en diens plaatsvervanger (secretaris wordt door de provincie Zuid-Holland geleverd)
6. het waarborgen van competenties en achterban van de leden
7. het instellen van werkgroepen.

De taken van de secretaris zijn:

1. het faciliteren van de vergaderingen van de CORA
2. het opstellen van de agenda voor de CORA
3. het faciliteren van de vergaderingen van de VAC
4. het faciliteren van werkgroepen
5. het faciliteren van de interne- en externe communicatie en het beheer van de website
6. het aansturen van de beantwoording van burgerbrieven cq. schriftelijke afdoening van klachten
7. het organiseren van CORA-themabijeenkomsten
8. het voorbereiden van begroting, jaarstukken en tussentijdse rapportages
9. het (laten) uitvoeren van (overige) secretariele werkzaamheden.

De taken van de Voorbereiding en Advies Commissie zijn:

1. het voorbereiden van het jaarplan van de CORA
2. het inhoudelijke voorbereiden van onderwerpen van de reguliere CORA-vergaderingen.

## 6.3 Organisatie van de achterban

De representativiteit van het CORA-lid is belangrijk. Het gaat om professionele representatie van het eigen (cluster)belang, op een wijze die bijdraagt aan het gezag en daarmee het gewicht van de adviezen van de CORA. Met name bij overheden en omwonenden wordt aandacht gevraagd voor een goede organisatie van de

---

omwonenden en de vertegenwoordiger van de exploitant, maken geen deel uit van dit (politiek-bestuurlijke) overleg.

achterban om deze representativiteit in overleg en vertegenwoordiging in de CORA te waarborgen.

#### *Overheden*

Bij overheden is integrale beleidsafweging en de positie van de betreffende overheid daarin van belang. De bestuurders die namens de overheden in de CORA vertegenwoordigd zijn, hebben verantwoording af te leggen aan Provinciale Staten respectievelijk gemeenteraden. Gedeputeerde Staten en de College's van burgemeester en wethouders bepalen het mandaat van de vertegenwoordigende bestuurder. Omwille van een effectieve en evenwichtige samenstelling van de CORA is in het vorige hoofdstuk aangegeven dat overheden elkaar clustergewijs vertegenwoordigen in de CORA. De aldus geclusterde overheden zullen met elkaar moeten afspreken wie hen vertegenwoordigt en hoe vorm wordt gegeven aan onderlinge inhoudelijke consultatie. De CMLR heeft hiertoe een voorstel geformuleerd. De betreffende vertegenwoordiger wordt geacht voorafgaand aan een CORA de inbreng op de agenda af te stemmen binnen het cluster.

#### *Omwonenden*

Het belang van omwonenden is te omschrijven als het gevrijwaard willen blijven van vermijdbare milieubelasting van luchtvaart in hun leefomgeving. Bij de vertegenwoordiging van omwonenden is de belangenrepresentatie nog niet in alle gevallen eenduidig. Sommige omwonenden representeren bewoners die (boven)lokaal zijn verenigd in een formele vereniging of stichting waarbij statutair doelen, achterban en terugkoppeling (ALV) zijn geregeld. De CMLR acht een dergelijke structuur voor alle lokale vertegenwoordigers van omwonenden wenselijk. Daardoor wordt duidelijk namens wie de vertegenwoordiger spreekt, is de structuur van verantwoording goed te regelen en dat geeft vertrouwen. Aangezien omwonenden veelal niet uit een professionele organisatie (zoals in de andere categorieën) maar een vrijwilligersstructuur voortkomen, is het aan te bevelen hen te faciliteren in zowel hun functioneren als lid, als in het ondersteunen en - indien nodig - bij het oprichten van een vereniging.<sup>21</sup>

Daar komt bij dat ook in de categorie omwonenden een clustering noodzakelijk is omwille van het effectief en evenwichtig en daarmee met gezag functioneren van de CORA. Vertegenwoordigers van omwonenden moeten een goed georganiseerde achterban hebben waarmee zij hun positie in de CORA legitimeren en gezag verschaffen. Deze achterban kan de vertegenwoordiger voeden en de vertegenwoordiger heeft een structuur om op terug te vallen. Van belang is dat omwonenden officieel worden afgevaardigd door de vereniging of stichting die zij

---

<sup>21</sup> Dit aspect speelt tevens bij milieu-/bewonersorganisaties.

representeren of – indien er geen vereniging of stichting is – door de betreffende colleges van B&W of de gemeentera(a)d(en).

De achterban moet goed gestructureerd en geformaliseerd zijn. Want een formele structuur geeft gezag en toegang tot het informatiecircuit. Een verenigings- of stichtingsstructuur maakt duidelijk namens wie de vertegenwoordiger spreekt. De structuur van verantwoording is eveneens transparant (o.a. ALV) en dat geeft vertrouwen naar de andere vertegenwoordigers in de CORA. De verenigings- of stichtingsstructuur moet wel een lichte structuur zijn. Immers, omwonenden doen het veelal naast hun werk en in eigen tijd. Om al op korte termijn de omwonendenvertegenwoordiging goed neer te zetten kan worden gestart met het vormen van een omwonendenfederatie uit de bestaande bewonersverenigingen.

#### *Profiel van omwonenden*

Voor de omwonenden van de CORA geldt uiteraard dat zij moeten voldoen aan het algemene profiel van commissieleden ten aanzien van kennis en inzicht, attitude en vaardigheden. (zie volgende paragraaf.)

Daarnaast gelden voor de omwonenden in het bijzonder de eisen ten aanzien van representativiteit en draagvlak. Het moet op basis van schriftelijk materiaal als brieven en vergaderstukken duidelijk zijn wie deze leden vertegenwoordigen en hoe de terugkoppeling is geregeld. Omwonenden vertegenwoordigen in de CORA een groep bewoners waarbinnen meningen kunnen verschillen. Deze verschillende opvattingen moeten kunnen doorklinken via de vertegenwoordiger in de CORA.

In de CORA zitten vier omwonendenleden die in (geografische) aanvulling op elkaar alle omwonenden van de luchthaven representeren. Daarom is er naast het individuele profiel ook een groepsprofiel te definiëren. Dat groepsprofiel kan worden samengesteld uit de volgende criteria:

- Geografische spreiding: er wordt op gelet dat het gehele gebied dat de CORA bestrijkt min of meer wordt gedekt
- Attitude: een mix van vertegenwoordigers die kritisch dan wel neutraal staan ten opzichte van de luchthaven
- Focus: een mix van vertegenwoordigers die sterk focussen op één onderwerp dan wel een bredere benadering kiezen
- Sociaal-economische status: een mix van vertegenwoordigers die wel of niet deelnemen aan het arbeidsproces, jonger of ouder zijn, man of vrouw, etc.

Omwonenden zijn in principe de enige leden in de CORA die de vertegenwoordiging op onbezoldigde basis vormgeven. Voor dergelijke leden zonder bezoldigde basis is het wenselijk dat financiële ondersteuning geboden kan worden. Deze kan bestaan uit een representatievergoeding en uit budget waardoor omwonenden externe deskundigheid kunnen inschakelen ter ondersteuning van hun CORA-werk.

## 6.4 Competenties van de leden

De CORA wil vanuit de geformuleerde missie en visie werken aan collectieve belangen, die soms boven de belangen van de eigen achterban uitgaan. Dat impliceert dat de CORA-leden op momenten dat het opportuun is in staat moeten zijn eigen belangen goed voor het voetlicht te brengen, terwijl zij op andere momenten het collectieve belang ten opzichte van het eigen belang moeten kunnen wegen. Dat vraagt bepaalde vaardigheden en een attitude om soms in discussies de eigen schaduw te ontstijgen. Daarnaast moeten de CORA-leden voor evenwichtige belangenafweging kennis en inzicht hebben of opbouwen van zeer uiteenlopende inhoudelijke onderwerpen. Invulling hiervan vraagt om een professionele benadering en uitvoering van de taken binnen de CORA. Daarvoor mag worden verondersteld dat de CORA-leden onderstaande competenties beheersen, dan wel bereid zijn deze (verder) te ontwikkelen. In een opleidingsprogramma kan een collectief of individueel aanbod hiervoor worden uitgewerkt (zie bijlage 1).

### Profiel van de CORA-leden

#### *Kennis- en inzicht:*

- vermogen zich snel te kunnen oriënteren op kennis en inzicht tot op een voor de taak relevant niveau, onder meer over volgende onderwerpen:
- kennis van luchtvaart en luchtvaartgerelateerde onderwerpen;
- kennis van de specifieke context van Rotterdam The Hague Airport: facts and figures, vraagstukken, historie van dossiers, etc.
- begrip van politiek-bestuurlijke, bedrijfskundige en maatschappelijke processen;
- begrip van de onderwerpvelen economie, duurzaamheid, milieu, ruimtelijke ordening en sociaal-maatschappelijke aspecten.

#### *Attitude:*

- bereidheid om binnen acceptabele grenzen er gezamenlijk uit te komen (compromisbereidheid);
- vermogen vertrouwen te geven;
- vermogen tot scheiding van inhoud en relatie;
- bereidheid uitkomsten in de eigen achterban en publiekelijk te willen verdedigen.

#### *Vaardigheden*

- conflicthantering en deëscalerend werken
- onderhandelingsvaardigheden
- communicatief vaardig.

### Profiel van de onafhankelijke voorzitter

Het profiel van een onafhankelijk voorzitter is als volgt te beschrijven:

- boven partijen staand;
- empathisch vermogen;
- wat kennis en inzicht betreft gelijk aan het profiel van de leden;
- geen overwegende inhoudelijke inbreng, vooral gericht op evenwicht in proces en relatie;

- affiniteit met de inhoud en met het (maatschappelijk) belang van het onderwerp;
- ervaring met complexe processen met meerdere belangengroeperingen;
- ruime bestuurlijke ervaring en het vermogen partijen te binden, ook bij spanning;
- uitgebreid netwerk, zeker binnen overheid en luchtvaartsector;
- mag voortkomen uit de gelederen van de CORA, maar mag geen eigen belangen c.q. sectorbelangen vertegenwoordigen;
- moet door voltallige CORA / alle geledingen binnen de CORA aanvaard worden.

Overeenkomstig dit profiel zal een onafhankelijk voorzitter gezocht moeten worden onder kandidaten die geen binding (meer) hebben met een van de in de CORA vertegenwoordigde geledingen of uit een organisatie van algemeen belang. Te denken is aan onafhankelijke professionals uit de adviessector, (oud-)bestuurders van maatschappelijke organisaties of overheden zonder inhoudelijke, formele bevoegdheden ten aanzien van de CORA.

### **Profiel van de secretaris**

#### *Professioneel secretariaat*

Het profiel van het secretariaat is als volgt te beschrijven:

- boven partijen staand;
- faciliterend vermogen;
- inhoudelijke inbreng gericht op beeld- en oordeelsvorming ten behoeve van een evenwichtige belangenafweging door de CORA-geledingen;
- affiniteit met de inhoud en met het (maatschappelijk) belang van het onderwerp;
- mag voortkomen uit de gelederen van de CORA, maar mag geen eigen belangen c.q. sectorbelangen hebben;
- moet door voltallige CORA / alle geledingen binnen de CORA aanvaard worden.

## **7 De werkwijze van de CORA**

### **7.1 Communicatie**

Zoals in de Wet Luchtvaart is vastgelegd is de CRO (dus ook de CORA) primair bedoeld als een platform waar alle betrokken partijen informatie met elkaar kunnen delen. Door onderling op een open en constructieve wijze informatie uit te wisselen kan begrip ontstaan voor elkaars standpunten en kunnen partijen, waar mogelijk, proberen rekening met elkaar te houden bij het opstellen van plannen en het communiceren van informatie.

Zoals in paragraaf 6.1 al werd aangestipt moet er voorkomen worden dat de CORA een “politieke” arena wordt. De CORA zal met name zich sterk moeten maken voor een goede interne afstemming tussen de betrokkenen die op hun beurt weer goed communiceren met hun respectievelijke achterban. Doordat zoveel verschillende partijen in de CORA vertegenwoordigd zijn zal het niet altijd mogelijk zijn consensus over alle onderwerpen te krijgen. Dit wordt mede veroorzaakt doordat sommige leden politieke verantwoording moeten afleggen en anderen moeten afstemmen met aandeelhouders of achterban alvorens een standpunt in te kunnen nemen.

Naast de interne communicatie zal ook aandacht besteed moeten worden aan de externe communicatie. Hiervoor zal jaarlijks een communicatieplan worden opgesteld. Los daarvan zullen de leden van de CORA en de partijen die zij vertegenwoordigen altijd ook zelfstandig de behoefte houden over Rotterdam The Hague Airport te communiceren. Het is verstandig om hierover binnen de CORA afspraken te maken en elkaar vooraf in te lichten indien dit gebeurd.

### **7.2 Werkprogramma (pre-)CORA**

Het werkprogramma van de (pre-)CORA, dat in eerste instantie wordt opgesteld voor 2010, bestaat uit een aantal onderdelen.

1. Rol en taak van de CORA. In dit onderdeel wordt – zoals ook in het werkplan 2009 CMLR het geval is – kort beschreven waarvoor de CORA in het leven is geroepen, hoe de CORA is samengesteld en hoe de organisatiestructuur er uit ziet.
2. Huishoudelijk reglement (vaststellen van het concept zoals beschreven in bijlage 2).
3. Termijn agenda: welke onderwerpen worden naar verwachting in welk kwartaal behandeld? Op basis van de termijnagenda wordt een vergaderschema zowel voor de plenaire vergaderingen als voor de vergaderingen van de VAC opgesteld.
4. Clustervorming: inhoud geven aan de clustervorming (alle geledingen van de CORA waar dit van belang is).

5. Opleidingsplan. Er mag van worden uitgegaan dat leden van de CORA voor een groot deel voldoen aan de in paragraaf 6.4 gestelde competenties. Toch kan aanvullende opleiding noodzakelijk zijn. Dit dient individueel per lid te worden vastgesteld en hiervoor een passend opleidingstraject gekozen te worden. Hetzelfde kan gelden voor het organiseren van de achterban van leden van de CORA.
6. Missie, visie en cultuur (vaststellen van het concept zoals beschreven in hoofdstuk 4).
7. Begroting (vaststellen van het concept zoals beschreven in bijlage 3).

Na vaststelling van dit rapport door de CMLR en de start van de pre-CORA wordt door de secretaris een eerste versie van het Werkprogramma 2010 opgesteld.

### **7.3 Werkprogramma Professionalisering en Opleiding**

Het Werkprogramma CORA legt vast waar de CORA haar aandacht op richt (Doen we de goede dingen?). Goede uitvoering ervan vraagt aandacht voor verdere professionalisering van de Commissie (Doen we de dingen goed?). Daarbij is onderscheid te maken tussen:

- hoe (professioneel) de partijen in de CORA met elkaar omgaan en
- hoe (kundig) ze de inhoudelijke onderwerpen kunnen hanteren.

In bijlage 1 volgt het Werkprogramma Professionalisering en opleiding, dat als doel heeft de vraag 'doen we de dingen goed' bevestigend te kunnen beantwoorden.

### **7.4 Huishoudelijk reglement**

Het huishoudelijk reglement is de nadere uitwerking van de relevante bepalingen in de Wet Luchtvaart en de afspraken over de inrichting, werkwijze en de taken van de CORA. Het huishoudelijk reglement regelt ondermeer stemrecht, vergaderorde, vergaderfrequentie, verslaglegging, vervanging, etc.

In bijlage 2 is een concept huishoudelijk reglement van de CORA opgenomen.

### **7.5 Begroting**

De begroting van de CMLR bedroeg voor 2009 circa € 146.000,- . De begroting is geënt op de "normale gang van zaken" bij de CMLR. Naar verwachting zal dit bedrag niet toereikend zijn voor het goed functioneren van de CORA. Het werkterrein wordt verbreed met economie en ruimtelijke ordening en de communicatie met de omgeving wordt structureel geïntensiveerd. Er is geld nodig om de achterban van met name de bewonersvertegenwoordigers te organiseren en (structureel) te faciliteren. Daarnaast vergt een professionaliserings- en opleidingstraject extra budget. In de opstartfase van de CORA is mogelijk externe ondersteuning wenselijk.

Een en ander leidt er toe dat de begroting voor 2010 (exclusief de kosten van de voorzitter) uitkomt op circa € 215.000,-. In bijlage 3 is een voorlopige uitsplitsing van de kosten opgenomen.

## 8 Implementatie en planning

In het voorjaar van 2010 spreekt de CMLR zich uit over de voorstellen in dit document. Vervolgens wordt het document, inclusief de voorgaande documenten aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister krijgt daarbij een samenvatting aangeboden en het verzoek medewerking te verlenen aan de voorgestelde aanpak.

In dit rapport stelt de CMLR vast hoe de CORA wat haar betreft zal functioneren nadat het omzettingsbesluit van kracht is geworden. De CMLR heeft het voornemen al voordien te gaan werken als ware het een CORA. Daarmee is een periode te overbruggen, waarin de commissie formeel juridisch onder het oude regime opereert en informeel al als CORA. Met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zullen afspraken gemaakt moeten worden hoe in juridische en praktische zin met deze overgangperiode kan worden omgegaan. In een separate adviesnotitie bij dit rapport doen wij daar een voorstel voor.

Zodra het omzettingsbesluit door de minister van Verkeer en Waterstaat is genomen zal deze tevens een voorzitter van de CORA benoemen. De voorzitter zal vorm en inhoud dienen te geven aan de clustervorming en alle belangengroepen zoals voorgesteld in hoofdstuk 5 benaderen en verzoeken een lid (en eventueel plaatsvervangend lid) voor te dragen dat voldoet aan de competenties zoals vastgesteld. Tevens zal de voorzitter zorgdragen dat jaarlijks een begroting en jaarrekening worden opgesteld en er voor waken dat de CORA binnen de vastgestelde begroting en overige beschikbare financiële middelen functioneert. Zodra de bemensing van de CORA rond is wordt een eerste vergadering bij elkaar geroepen waarin de noodzakelijke basisdocumenten worden vastgesteld die in dit rapport als concept zijn toegevoegd (zoals huishoudelijk reglement, begroting, missie en visie, vergaderschema etc). Tevens worden in de eerste vergadering de leden formeel door de voorzitter benoemd.

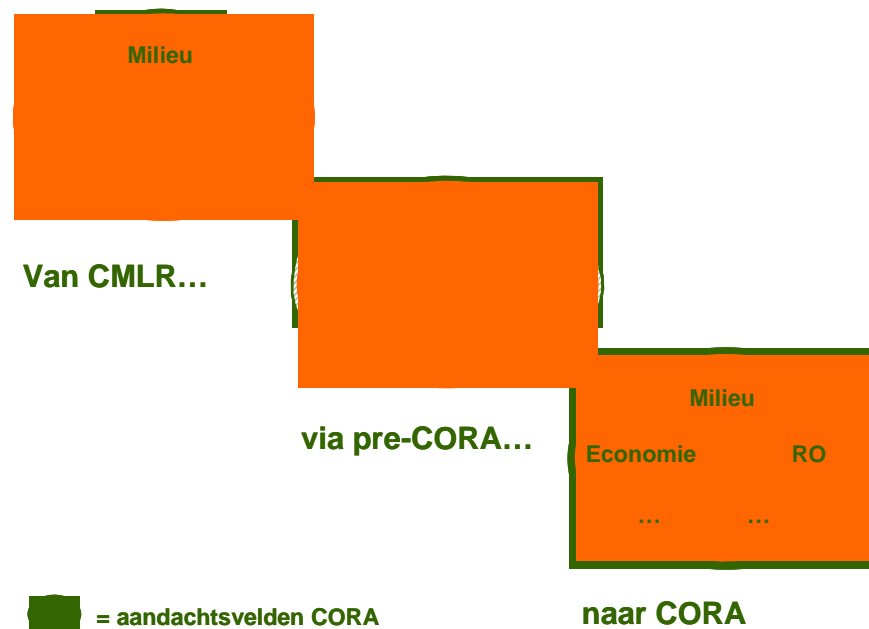
Hierna kan de CORA beginnen met de reguliere vergaderingen en het opleiden van leden indien noodzakelijk. Het herijken en opnieuw sluiten van een dienstverleningsovereenkomst met de DCMR behoort tot de aandachtspunten.

'Last but not least' dient de CORA een naam te kiezen die bijdraagt aan haar naamsbekendheid. Zoals eerder aangegeven stelt de CMLR voor de afkorting CORA te gebruiken samengesteld uit de navolgende letters: Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport.

Tot dat de minister de CORA als de nieuwe CRO heeft ingesteld zal de pre-CORA in formele zin eenzelfde status hebben als de huidige CMLR.

Hoewel de CMLR er voor kiest in de periode tot instelling van de CORA inhoudelijk te functioneren als CORA (met als benaming van deze tussenfase “pre-CORA”) blijft zij formeel functioneren onder haar huidige naam (CMLR) en formele werkwijze (huishoudelijk reglement). De naam CORA wordt pas effectief bij de instelling van de commissie als zodanig. De naam pre-CORA geeft de aard van het functioneren van de CMLR weer en heeft geen externe betekenis want er bestaat nog geen wettelijke basis. De naam pre-CORA dient daardoor niet te worden gebruikt in communicatie-uitingen.

Ter afsluiting wordt de transformatie van CMLR via pre-CORA tot CORA hieronder beeldend weergegeven.



## **Bijlagen**

## **Bijlage 1: Werkprogramma Professionalisering en Training**

### *Professionalisering van de samenwerking*

Het professionele niveau van het platform vergt specifieke vaardigheden van leden om hun rechten en verplichtingen goed te kunnen uitoefenen. Dit betreft aspecten als: communicatie, conflicthantering, afsprakenkader. Het professioneel opereren van de CORA moet geborgd worden door selectie van de leden conform het profiel en door training en afspraken. Daarom doorlopen de vaste leden van de Commissie – naast eventuele bijeenkomsten voor inhoudelijke kennisuitwisseling – een gezamenlijk trainingstraject dat is gericht op professionele samenwerking.

#### Opzet van de professionalisering:

De Commissie loopt naast het trainingstraject – bij wijze van onderhoud – minimaal 1 keer per jaar een 'heidesessie'. Naast afstemming over inhoudelijke onderwerpen moet het programma van deze bijeenkomsten bijdragen aan teambuilding en het elkaar (beter) leren kennen. Deze dagen kan de Commissie voor een optimaal resultaat het best door externe procesbegeleider/groepscoach laten verzorgen. Onafhankelijkheid van deze procesbegeleider maakt dat deze bij escalatie van spanningen ook buiten het professionaliseringstraject als extern procesbegeleider is in te zetten.

### *Training van kundige Commissieleden*

Het trainingstraject is erop gericht de Commissieleden te voorzien van voldoende kennis en vaardigheden voor de inhoudelijke taak van de Commissie. 'Kundig' kan hier op twee manieren gezien worden:

- deskundig, oftewel: op de hoogte van de inhoudelijke 'ins and outs', en
- kundig, in de zin van vaardig, oftewel: efficiënt en effectief met de inhoud kunnen omgaan.

Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen het 'op niveau' brengen van nieuwe leden en het verder ontwikkelen van kennis, attitude en vaardigheden van meer ervaren leden. Doel van het trainingstraject is dat alle leden inhoudelijk gelijkwaardige partners voor elkaar kunnen zijn in het praktisch opereren van de Commissie.

#### Opzet van de training:

Het trainingstraject wordt in drie modules onderverdeeld:

##### *A. Inhoudelijke module*

Deze module legt de basis in kennis, houding en gedrag en behandelt het brede palet aan onderwerpen die voor het functioneren van de Commissie van belang zijn:

- wet- en regelgeving;
- positie en functioneren van de Commissie;

- kennis van relevante luchtvaartaspecten.

Een praktische invulling hiervan kan bestaan uit het aanbieden van een cursus luchtvaartwetgeving aan nieuwe leden. Desgewenst kunnen huidige leden die hier belangstelling voor hebben ook van dit aanbod gebruikmaken.

De basismodule wordt in samenwerking met alle leden en adviseurs van de nieuwe Commissie aangeschaft vanuit de markt (met eventuele aanpassingen) dan wel ontwikkeld. Daarmee worden meerdere doelen gerealiseerd:

- ervaren leden denken mee over de relevante inhoud van de module;
- mogelijke verschillen tussen ervaren leden worden uitgevlakt;
- nieuwe leden zijn gelijk bij in kennis.

Naar behoefte kan er sprake zijn van verdieping op onderdelen.

#### *B. Vaardigheidsmodule*

Deze module is bedoeld voor (nieuwe) leden die minder ervaren zijn in de vaardigheid van overleggen en vergaderen. Vaardigheden die hierbij van belang zijn betreffen:

- het vermogen om met vertrouwensvraagstukken om te gaan;
- het vermogen tot scheiding van inhoud en relatie;
- begrip van processen rond belangenvertegenwoordiging en terugkoppeling;
- vergadertechnieken;
- conflicthantering en deëscalerend werken
- onderhandelingsvaardigheden
- communicatief vaardig.

Een praktische invulling hiervan in het aanbieden van een geschikte 'vergadercursus' die op de markt beschikbaar is.

#### *C. Oriëntatiedagen*

Daarnaast kan het opleidingsprogramma aangevuld worden met oriëntatiedagen, waar kennisopbouw en de sociale component worden gecombineerd. Dit is vergelijkbaar met de huidige werkbezoeken die de CMLR met enige regelmaat aflegt, al is de keuze van locatie/onderwerp in dit geval gebonden aan kennisbehoeften uit het opleidingsprogramma.

## **Bijlage 2: Huishoudelijk reglement van de Commissie Regionaal Overleg Rotterdam The Hague Airport (CORA)**

### *Vergaderingen*

1. De CORA vergadert zo vaak als door de voorzitter nodig wordt geacht en tenminste een keer per kwartaal. De voorzitter gaat daartoe in elk geval over wanneer tenminste twee leden hem dat onder opgaaf van redenen hebben gevraagd.
2. De vergaderingen zijn openbaar .
3. De deuren van de vergadering worden gesloten wanneer twee van de aanwezige leden dit verzoeken of de voorzitter dit nodig acht. De CORA beslist vervolgens of met gesloten deuren zal worden vergaderd.
4. De CORA kan iedere natuurlijke of rechtspersoon voor het bijwonen van de Commissievergaderingen uitnodigen.
5. Bij afwezigheid van de voorzitter wordt de vergadering voorgezeten door de vicevoorzitter. De vicevoorzitter wordt in de eerste bijeenkomst van de CORA door de vergadering gekozen.
6. De secretaris wordt bij afwezigheid vervangen door de plv. secretaris. De plv. secretaris wordt in de eerste bijeenkomst van de CORA door de voorzitter benoemd.
7. Een lid kan zich bij afwezigheid laten vervangen door een daartoe door de gemeenteraad of Provinciale Staten of vereniging of stichting benoemde plaatsvervanger.
8. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de DCMR zijn vaste adviseurs en zullen de gehele vergadering bijwonen bij alle onderwerpen. Zij leveren hun inbreng en advies vanuit de expertise van het ministerie en de DCMR.

### *Convocatie*

1. De voorzitter nodigt de leden van het CORA schriftelijk voor een vergadering uit. De agenda wordt tenminste twee weken voor de te houden vergadering aan de leden gezonden.
2. In overleg met de voorzitter nodigt de secretaris de leden van de Voorbereiding en Adviescommissie (VAC) schriftelijk voor een vergadering uit. De agenda wordt tenminste een week voor de te houden vergadering aan de leden van de VAC gezonden.

### *Quorum*

1. De CORA dan wel de VAC vergadert slechts als minimaal twee-derde van het aantal zitting hebbende leden vertegenwoordigd is.

### *Voorstellen*

1. Ieder lid is bevoegd, staande de vergadering, een voorstel te doen, dat betrekking heeft op een aan de orde gesteld onderwerp.

2. Voordat een voorstel als bedoeld in het vorig lid in behandeling wordt genomen, stelt de voorzitter de voorsteller desgevraagd in de gelegenheid de strekking daarvan beknopt mondeling toe te lichten.

#### *Agenda en vergaderorde*

1. De voorzitter stelt de agenda voor de vergadering van de CORA op.
2. De voorzitter stelt de agenda voor de vergadering van de VAC op.
3. De voorzitter resp. secretaris is bevoegd, ook staande de vergadering van de CORA resp. VAC, aan de vergadering voor te stellen een onderwerp, dat vreemd is aan de vergaderorde van de dag, in behandeling te nemen
4. De vergadering beslist of en wanneer de agendapunten en de eventuele aanvullende voorstellen van de voorzitter resp. secretaris in behandeling worden genomen.
5. De Commissie kan, op voorstel van de voorzitter, bij de aanvang of in de loop van de beraadslaging regels stellen ten aanzien van de spreektijd der leden.
6. Zodra de toegestane spreektijd is verstreken, nodigt de voorzitter de spreker uit zijn bijdrage te beëindigen.
7. De voorzitter kan adviseurs spreektijd en –recht geven voor een specifiek onderwerp. Toehoorders hebben geen spreekrecht of recht van inspreken.
8. De voorzitter zorgt voor de handhaving van de orde in de vergadering en is bevoegd, wanneer die orde op enigerlei wijze door de toehoorders wordt verstoord, hen die dit doen of alle toehoorders te doen vertrekken.
9. De voorzitter kan in bijzondere gevallen, alsmede tot handhaving van orde, de vergadering voor een door hem te bepalen tijd te schorsen of haar sluiten.

#### *Stemrecht*

1. Stemrecht hebben de leden van de CORA, met uitzondering van de onafhankelijke voorzitter.
2. De plaatsvervangende leden hebben stemrecht als zij de vergadering in verband met de afwezigheid van het betreffende lid bij moeten wonen.

#### *Financiën*

1. De voorzitter van de CORA zal tijdig voor het begin van het boekjaar een Begroting indienen binnen de financiële middelen die de CORA heeft en deze ter goedkeuring voorleggen aan de leden van de CORA.
2. De voorzitter bewaakt de financiële situatie en signaleert tijdig indien de begroting dreigt te worden overschreden.
3. De voorzitter van de CORA draagt zorg dat na ieder boekjaar een jaarverslag.

### *Jaarbericht*

1. Op aangeven van de secretaris van de CORA stelt de CORA uiterlijk in april van ieder jaar een rapportage vast over het voorafgaande jaar, het zogeheten Jaarbericht.
2. De rapportage bevat een verslag van de wijze waarop in de verslagperiode uitvoering is gegeven aan het doel en het functioneren van de CORA.
3. Na vaststelling van de rapportage door de CORA, maakt de secretaris van de CORA de rapportage via een eigen website voor een ieder kosteloos toegankelijk.

### *Besluitvorming*

1. Over personen wordt schriftelijk met gesloten en ongetekende briefjes gestemd; over zaken wordt mondeling gestemd.
2. Besluiten over zaken worden bij meerderheid genomen. Voor aanneming van een besluit is een meerderheid van twee-derde van het aantal uitgebrachte stemmen nodig.
3. In de door de CORA uit te brengen adviezen worden de zienswijzen van de voor- en tegenstemmers kenbaar gemaakt.

### *Verslag*

1. Van het verhandelde in een vergadering van de CORA wordt onder verantwoordelijkheid van de secretaris een verslag gemaakt. Het verslag wordt toegezonden aan de leden.
2. Van het verhandelde in een vergadering van de VAC wordt een verslag gemaakt door een door de secretaris aan te wijzen functionaris. Het verslag wordt toegezonden aan de leden.

### *Spoedeisende gevallen*

1. In spoedeisende gevallen kan de CORA schriftelijk worden geraadpleegd. Indien schriftelijke afdoening bij meer dan zes leden op bezwaren stuit, geschiedt de behandeling van het desbetreffende stuk in de eerstvolgende vergadering.
2. Bij toepassing van het in de eerste zin van lid 1 bepaalde, dient, indien een reactie van de leden wordt gevraagd, voor die reactie een termijn van tenminste zeven dagen na het verzoek te worden gegeven. Indien de kortere termijn wordt gegeven, dient dit door de voorzitter resp. secretaris met redenen te worden omkleed.

### *Vergoeding*

1. De leden van de CORA en de VAC die voor het bijwonen van de vergaderingen van de CORA niet reeds een financiële vergoeding ontvangen, komen voor het bijwonen van deze vergaderingen voor onkostenvergoeding in aanmerking.

2. De plaatsvervangende leden ontvangen onkostenvergoeding indien zij de vergaderingen (bestuurlijk en/of voorbereidend) bijwonen ter vervanging van het betreffende afwezige lid.
3. Ieder lid of plaatsvervangend lid tekent voor hij aan de vergadering van de CORA of de VAC deelneemt de presentielijst. De presentielijst wordt door de secretaris afgesloten en ondertekend.

#### *Benoeming leden en zittingsperiode*

1. Leden van de CORA worden voorgedragen door het cluster dat zij vertegenwoordigen en worden door de Voorzitter benoemd nadat is gebleken dat zij voldoen aan het profiel.
2. De zittingsperiode is 4 jaar. Leden kunnen maximaal 2 zittingsperioden achtereenvolgend lid zijn van de CORA. In uitzonderlijke gevallen kunnen meerdere perioden worden toegestaan. Hierover beslist de voorzitter.

#### *Toetreding nieuwe leden*

1. De CORA overlegt over verzoeken van derden om lid te mogen worden van de CORA. De voorzitter besluit omtrent toetreding na de CORA te hebben geraadpleegd.

#### *Vorbereiding en Adviescommissie*

De vergadering benoemt een Voorbereiding en Adviescommissie (VAC) uit haar geledingen. De taken van de VAC zijn:

1. Vorbereiden van het Jaarbericht.
2. Vorbereiden van adviezen voor de plenaire vergadering.

De VAC vergadert onder leiding van de Voorzitter en rapporteert aan de CORA. Door de voorzitter kan worden besloten adviseurs te laten deelnemen aan de vergaderingen van de VAC.

#### *Werkgroepen*

1. De CORA is bevoegd werkgroepen in te stellen en op te heffen. Taak en werkzaamheden van de werkgroep worden door de CORA in samenwerking de secretaris en het secretariaat nader schriftelijk geregeld.
2. Een werkgroep brengt op eigen initiatief of op verzoek van de CORA verslag uit omtrent hetgeen door de werkgroep is verricht.

#### *Inwerkingtreding*

1. Het huishoudelijk reglement treedt in werking op de datum van ondertekening en wordt aangegaan voor in principe onbepaalde tijd.

### Bijlage 3: Indicatieve begroting 2010

Met de realisatie van de in dit rapport voorgestelde inrichting van de CORA is de volgende kostenbegroting gemeoid.<sup>22</sup>

<b>Begrotingspost (in €)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012 e.v.</b>
Voorzitterschap	p.m.	p.m.	p.m.
Secretariaat	50.000	50.000	50.000
Ondersteuning	10.000	30.000	20.000
Klachten vliegtuiggeluid	45.000	48.000	48.000
Functioneren CMLR / CORA	9.700	12.000	12.000
Onvoorziene uitgaven	31.500	30.000	30.000
Communicatieprogramma	-	20.000	20.000
Professionalisering en Opleiding	-	15.000	20.000
Organisatie achterban	-	10.000	5.000
Faciliteren achterban	-	10.000	10.000
Totaal	146.200	215.000	215.000

#### *Toelichting*

De taak van de secretaris wordt kwalitatief en kwantitatief aanzienlijk zwaarder. De huidige constructie waarbij er sprake is van een deeltijdfunctie kan mogelijk niet worden gehandhaafd. Het secretariaatschap vergt ca. 3 tot 4 dagen per week. Daarnaast is er extra ondersteuning nodig, onder andere om de pre-CORA volledig te operationaliseren.

De werkwijze van de CORA zal ten opzichte van de CMLR extra activiteiten met zich meebrengen op het gebied van vergaderkosten, documenten, training, etc. Zeker in combinatie met het functioneren van de VAC.

De onderzoeken naar de verbetering van de communicatie van de CMLR zijn inmiddels afgerond. De effectuering van het communicatieprogramma vergt met name in de eerste jaren een substantieel budget. Immers, de CORA wordt gepresenteerd aan de samenleving. Een en ander hangt natuurlijk wel af van de uiteindelijke datum waarop de CORA formeel een feit zal zijn.

In 2010 wordt geïnvesteerd in het organiseren van de achterban van met name de omwonenden/bewoners, maar ook in het organiseren van de samenwerking van andere belanghebbenden. Het ondersteunen van de

---

<sup>22</sup> Met betrekking tot het jaar 2009 is sprake van het functioneren als CMLR en in de jaren daarna als CORA (= veronderstelling / uitgangspunt).

omwonenden/bewonersvertegenwoordigers met een budget voor bijvoorbeeld het inhuren van expertise is een structurele begrotingspost.

## **Bijlage 4: Teksten Wet Luchtvaart inzake Commissie Regionaal Overleg**

Bron: wetten .nl peildatum april 2010

Voor luchthavens met een nationale betekenis:

### Artikel 8.75

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat stelt voor iedere luchthaven een commissie regionaal overleg luchthaven in.
2. De commissie bestaat uit een onafhankelijke voorzitter en in ieder geval uit vertegenwoordigers van:
  - a. elke provincie waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen,
  - b. gemeenten waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen,
  - c. de exploitant van de luchthaven,
  - d. de verlener van luchtverkeersdienstverlening voor zover op de luchthaven van toepassing, en
  - e. omwonenden van de luchthaven.
3. Onverminderd het tweede lid kan de commissie ook bestaan uit vertegenwoordigers van rechtspersoonlijkheid bezittende gebruikersorganisaties of milieuorganisaties.
4. Artikel 8.59 is van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat voor de toepassing van het tweede en derde lid Onze Minister de plaats inneemt van provinciale staten.

### Artikel 8.59

1. De commissie heeft tot taak om door overleg tussen de in artikel 8.58, tweede en derde lid, bedoelde betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen.
2. Provinciale staten (lees: Onze Minister) stellen nadere regels vast omtrent de taak, de samenstelling en de werkwijze van de commissie. Daarbij wordt in ieder geval bepaald welke in artikel 8.58, tweede lid, onderdeel a, bedoelde gemeenten in de commissie vertegenwoordigd zijn.
3. De voorzitter van de commissie wordt door provinciale staten (lees: Onze Minister) benoemd, geschorst en ontslagen.
4. Elk ander lid wordt benoemd, geschorst en ontslagen door de voorzitter op voordracht van het orgaan of de organisatie die het lid vertegenwoordigt.

### Artikel 8.58

1. Provinciale Staten stellen voor iedere luchthaven een commissie regionaal overleg in. De artikelen 107 en 152 van de Provinciewet zijn niet van toepassing
2. De commissie bestaat uit een onafhankelijke voorzitter en in ieder geval uit vertegenwoordigers van:

- a. gemeenten waarin het beperkingengebied geheel of gedeeltelijk is gelegen,
  - b. de exploitant van de luchthaven,
  - c. de verlener van luchtverkeersdienstverlening voor zover op de luchthaven van toepassing, en
  - d. omwonenden van de luchthaven.
3. Onverminderd het tweede lid kan de commissie ook bestaan uit vertegenwoordigers van rechtspersoonlijkheidbezittende gebruikersorganisaties of milieuorganisaties.

## **Bijlage 5: Literatuurlijst**

Basisdocument Regionale Luchtvaart, Provincie Zuid-Holland, november. 2007

Rotterdam Airport: een nieuwe belevenis; Belevingsonderzoek, Awareness/ Blauw Research, november 2007

Rotterdam Airport: een nieuwe belevenis. Eindrapport, Awareness, april 2008

Advies Commissie Van Heijningen 2, Provincie Zuid-Holland, oktober 2008

Advies Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens, gepresenteerd aan ministers Cramer en Eurlings op donderdag 29 januari 2009, Commissie Vriesman, januari 2009