

Feiten & Cijfers 2016



You're welcome.



Inhoudsopgave

Over ons	2
Kerncijfers	4
Geschiedenis	6
Luchtfoto	8
Onze passagiers	10
Plattegrond terminal	14
Actualiteiten	18
Schiphol Group	39
De toekomst van de luchthaven	42
Strategie	44
Educatie	49

Over ons

Luchtvervoer wordt steeds belangrijker als snelste, veiligste en steeds voordeligere vorm van transport. In een internationaal actieve regio zoals Zuidwest Nederland speelt bereikbaarheid van en vanuit het buitenland een cruciale rol. Rotterdam The Hague Airport ondersteunt niet alleen internationaal georiënteerde bedrijven, maar ook overheden en organisaties in hun activiteiten. De luchthaven is daarmee een onmisbare **economische factor** die internationale en hoogwaardige bedrijvigheid en de daarbij horende **werkgelegenheid** (arbeidsplaatsen voor de regio) naar de regio trekt. Rotterdam The Hague Airport draagt zo bij aan een **sterke concurrentiepositie** voor de regio en neemt hiermee een voorsprong op andere regio's in Nederland en Europa.

Rotterdam The Hague Airport heeft de ambitie op Europees niveau te behoren tot de beste in zijn soort. Wij willen de beste zijn voor onze **passagiers**, beoordeeld naar reismogelijkheden en comfort, de beste voor de **luchtvaartmaatschappijen en andere co-makers**, in efficiency, gebruiksmogelijkheden en prijs-kwaliteitverhouding. Tenslotte, maar zeker niet als minst belangrijke: we willen ook een goede luchthaven zijn voor onze **omwonenden**, onze burens.

Niet alleen het bedrijfsleven en de overheid, ook de toeristische sector profiteert van de mogelijkheden en de ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport. De sterk verbeterde internationale bereikbaarheid van de regio biedt Rotterdam en Zuidwest Nederland de mogelijkheid inkomend meerdaags verblijfstoerisme aan te trekken.

Rotterdam The Hague Airport is met zo'n 2.500 directe arbeidsplaatsen één van de grootste werkgevers in Zuidwest Nederland. De indirecte werkgelegenheidseffecten zijn nog groter.

Rotterdam The Hague Airport staat zo in dienst van de werkgelegenheid en de welvaart voor zo'n 4,5 miljoen Randstad bewoners.

Rotterdam The Hague Airport is een onmisbare economische factor die internationale en hoogwaardige bedrijvigheid en de daarbij horende werkgelegenheid naar de regio trekt. De luchthaven draagt zo bij aan een sterke concurrentiepositie voor de regio en een voorsprong op andere regio's in Nederland en Europa.



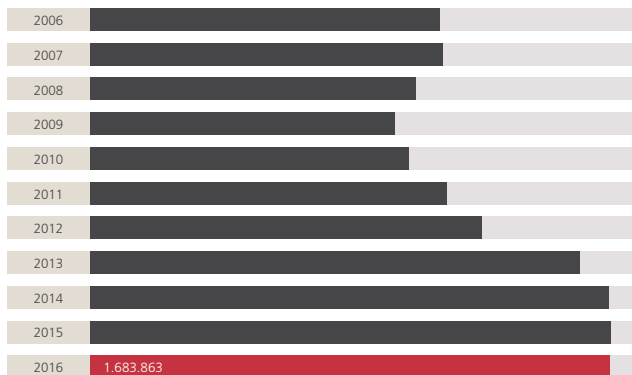
Kerncijfers 2016

Aantal passagiers		1.683.863
Aantal vliegtuigbewegingen	Totaal	52.442
	Grote luchtvaart (> 6 ton)	21.573
	Kleine luchtvaart (< 6 ton)	30.869
Aantal luchtvaartmaatschappijen		10
Aantal arbeidsplaatsen op de luchthaven*		2.500
Aantal vrouwen		29%
Ziekteverzuim		2,7%
Stageplekken		18
Bestemmingen		40+
Lengte startbaan		2.260 meter
Oppervlakte terrein		222 ha
Hergebruik ingeleverd afval		34%
Aandeel zelf opgewekte energie		1,6%
Aantal bezoekers rondleidingen (omgeving)**		574
Aantal bezoekers rondleidingen (onderwijs)**		683
Rapportcijfer beleving reizigers		8
Besteding per vertrekkende passagier	Horeca	€ 5,16
	Winkels	€ 5,79
	Parkeren	€ 6,11

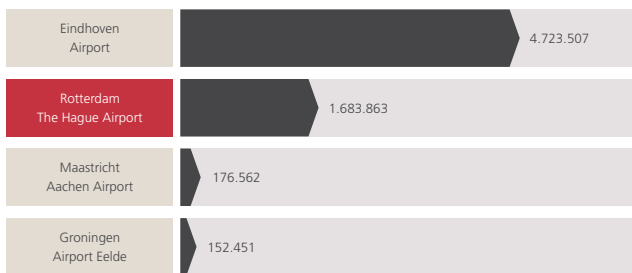
Figuur 1. Kerncijfers 2016

* Aantal arbeidsplaatsen is opgebouwd vanuit de luchthaven en partnerbedrijven.

** In verband met renovaties hebben er minder rondleidingen plaatsgevonden dan in 2015.



Figuur 2. Ontwikkeling passagiersvolume 2006-2016

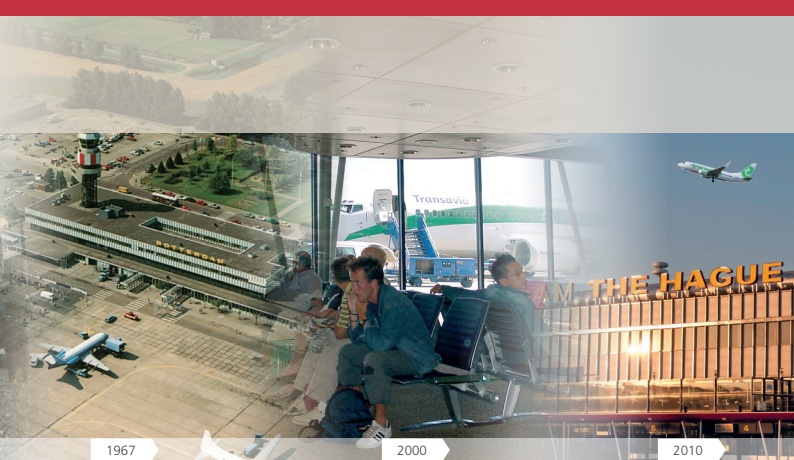


Figuur 3. Passagiersaantallen 2016 regionale luchthavens

Geschiedenis



- 1783** Eerste bemande luchtvaartuig boven Nederland (een ballon) stijgt op in Rotterdam.
- 1910** Eerste gemotoriseerde vlucht vanaf Rotterdam.
- 1920** Opening vliegveld Waalhaven in Rotterdam.
- 1938** Plannen goedgekeurd voor de aanleg van een nieuwe luchthaven in de polders tussen Rotterdam en Delft.
- 1955** Start bouw gemeentelijke luchthaven Rotterdam in de Zestienhovenpolder, al snel 'Zestienhoven' genoemd.
- 1956** 1 oktober: opening luchthaven door burgemeester Van Walsum.
- 1966** De start- en landingsbaan wordt van 1.300 meter verlengd naar de huidige lengte van 2.200 meter.
- 1967** Bouwstart van een nieuwe terminal en toren, 'het stationsgebouw'.
- 1970** Opening van het stationsgebouw.
- 1971** Mijlpaal: 500.000 reizigers in één jaar.
- 1982** Besluit dat 'Zestienhoven' open moet blijven, na jarenlange twijfel in de Gemeenteraad. Werkgelegenheid en economische ontwikkeling geven de doorslag.



1967

2000

2010

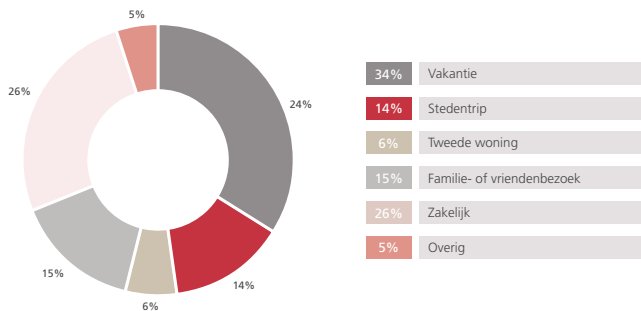
- 1990** De luchthaven van Rotterdam wordt onderdeel van Schiphol, daarover wordt sinds 1987 gesproken. De luchthaven heet nu: Rotterdam Airport.
- 1997** Er wordt een traumahelikopter gestationeerd op Rotterdam Airport.
- 2000** Mijlpaal: 750.000 reizigers in één jaar.
- 2001** Nieuwe exploitatievergunning verleend. De Gemeenteraad van Rotterdam besluit dat de luchthaven nog 100 jaar op de huidige locatie mag blijven.
- 2004** Invoering slotcoördinatie Rotterdam Airport, start- en landingsrechten worden volgens internationale regels verdeeld.
Opening van een homebase van Transavia.
En weer een mijlpaal: 1.000.000 reizigers in één jaar.
- 2010** Rotterdam Airport verandert zijn naam in:
Rotterdam The Hague Airport.
- 2013** Mijlpaal: 1.500.000 reizigers in één jaar.
- 2016** 60 jarig jubileum. Start renovatie totale platform.

Luchtfoto

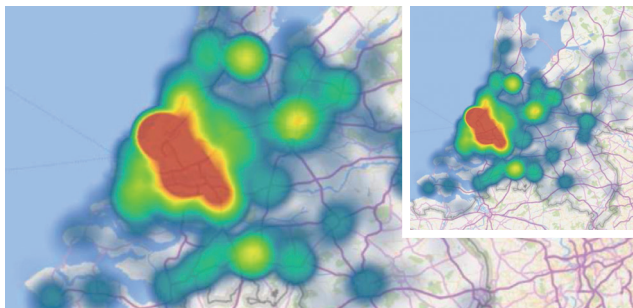




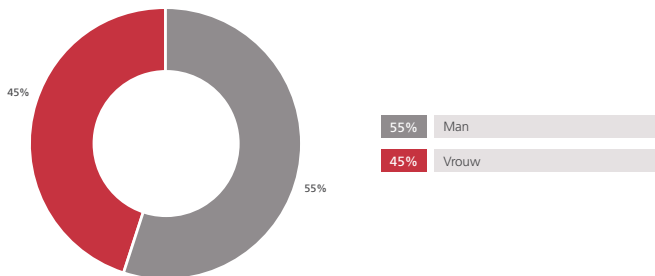
Onze passagiers



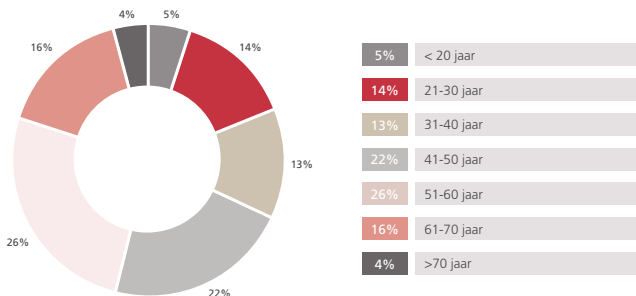
Figuur 4. Reden om te reizen



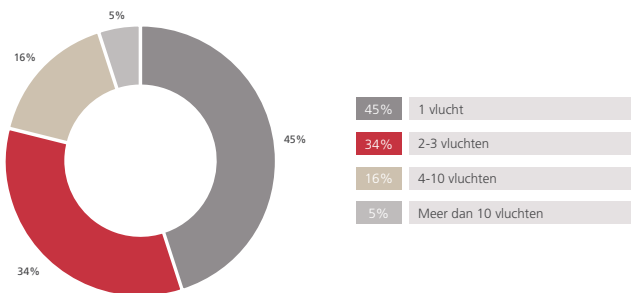
Figuur 5. Woonplaats



Figuur 6. Geslacht

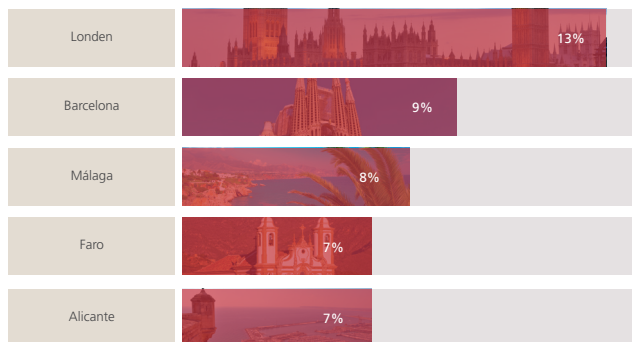


Figuur 7. Leeftijd

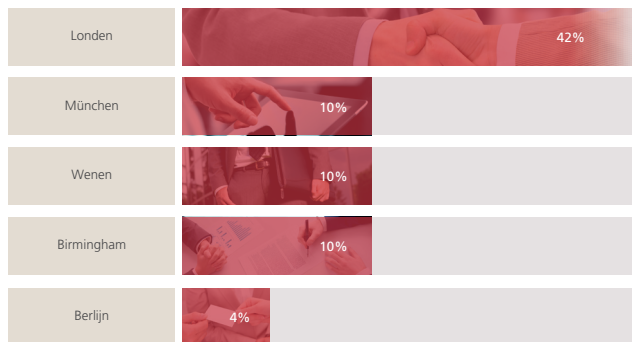


Figuur 8. Frequentie vliegen vanaf Rotterdam The Hague Airport





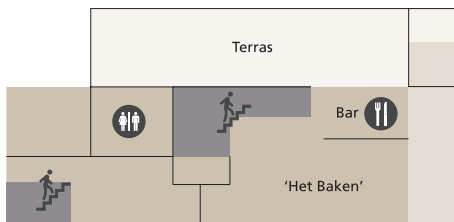
Figuur 9. Top 5 bestemmingen



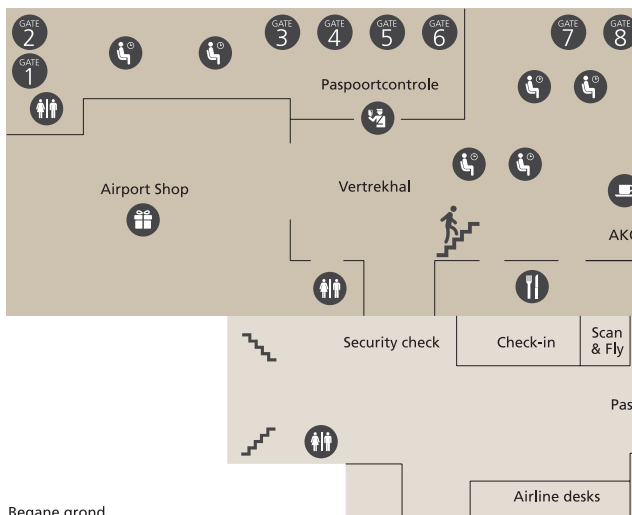
Figuur 10. Top 5 zakelijke bestemmingen

Plattegrond terminal

Eerste verdieping



Begane grond









Werkgelegenheid

Rotterdam The Hague Airport biedt op dit moment (direct en indirect) werk aan circa 2.500 personen. In de onderzochte ontwikkelscenario's voor Rotterdam The Hague Airport kan de directe werkgelegenheid groeien tot ruim 3.300 volledige arbeidsplaatsen. In de analyse van economische effecten is niet gekeken naar de totale bijdrage van de luchthaven aan de regionale werkgelegenheid. Hiervoor zijn er te veel onzekerheden om hierover heldere uitspraken te doen. Er bestaan wel globale kerngetallen om de totale werkgelegenheid als gevolg van een luchthaven te bepalen. Het meest gebruikte kerngetal is circa 3.000 arbeidsplaatsen per één miljoen passagiers. In het voorkeur-groeienscenario zou dat in 2025 kunnen leiden tot een totaal van bijna 9.000 arbeidsplaatsen.

Regionale economie

Groot-Rijnmond is één van de drie meest belangrijke gebieden wat betreft het bijdragen aan het bruto binnenlands product (BBP) binnen Nederland. Het verzorgingsgebied van Rotterdam The Hague Airport is goed voor circa 30% van het BBP en daarmee een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Een dergelijk economisch actief gebied heeft significante markt-vraag naar (internationale) bereikbaarheid. Voor Rotterdam gaat het om vraag vanuit de sectoren Maritiem (zeevervaart/off-shore/overslag), (Petro)chemie, Voeding, Verzekeringen en Groothandel. De vraag naar bereikbaarheid wordt aangevuld vanuit de Haagse regio, met name ten behoeve van bestemmingen in het kader van Den Haag als **stad van Vrede en Recht** en verbindingen die een directe band hebben met de rol van Den Haag als zetel van de regering en daarmee de aanwezigheid van **ambassades en andere internationale instellingen**. Bovendien is de **Metropoolregio Rotterdam-Den Haag** een belangrijke locatie voor een groot aantal Europese hoofdkantoren of belangrijke vestigingen van

multinationals. Deze worden allen op hun beurt bediend door een keur aan MKB-bedrijven, waarvan vele ook een internationaal karakter hebben. Alle **topsectoren** uit het nationaal economisch beleid zijn in ruime mate aanwezig in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en hebben een sterke internationale dimensie:

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

Congressen

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

De internationale congresmarkt is voor Rotterdam van grote waarde.

De komst van congressen draagt bij aan het verstevigen van het imago van Rotterdam als hoogwaardige kennisstad. Internationale congressen leveren de stad eveneens zakelijk toerisme op, een belangrijke groeiemarkt voor Rotterdam. Rotterdam beschikt over een breed scala aan faciliteiten voor het houden van congressen. Bij Rotterdam Ahoy wordt de komende jaren een nieuw internationaal congrescentrum ontwikkeld.

Toerisme

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

Buitenlandse toeristen kiezen voor hun stedentrip voor een bestemming die eenvoudig bereikbaar is. Tegen de achtergrond van de stijgende bezoekersaantallen in zowel Rotterdam als Den Haag als gevolg van belangrijke ontwikkelingen in de steden, zijn goede verbindingen essentieel om op het gebied van inkomend verblijfstoerisme van deze positieve ontwikkelingen te profiteren.

Infrastructuur & verbindingen

Rotterdam The Hague Airport is een volledig operationele luchthaven waarvan de infrastructuur door de jaren heen is ontwikkeld. Bij verdere groei van de luchthaven zal met name de capaciteit van de passagiersafhandeling evenredig moeten toenemen.

De verwachting is dat aanpassing van de infrastructuur met name op twee punten zal moeten plaatsvinden, te weten:

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

Dergelijke investeringen kunnen zo worden gepland, dat deze pas plaatsvinden op het moment dat er vraag is naar deze extra capaciteit.

Als de luchthaven niet verder kan groeien, zal er slechts worden geïnvesteerd om het noodzakelijke/gewenste veiligheids- en kwaliteitsniveau te kunnen handhaven en te kunnen blijven voldoen aan nieuwe wensen en eisen van luchtvaartmaatschappijen en reizigers van de luchthaven.

Recent is de terminal licht aangepast om het huidige verkeersaanbod beter te kunnen verwerken en wordt het platform op dit moment gerenoveerd.

Terminal

Uitbreiding van de terminal kan plaatsvinden aan de noordzijde van het huidige gebouw. Het plan is de nieuwbouw te bestemmen voor de ontvangst en afhandeling van aankomende passagiers alsmede voor de verwerking van uitgaande bagage. In de bestaande terminal wordt dan de ruimte die nu

wordt gebruikt voor aankomende passagiers en uitgaande bagage, bestemd voor vertrekkende passagiers.

Bij uitbreiding van de terminal is ook aanpassing van het Airportplein vóór het aankomst- en vertrekgebouw noodzakelijk. Op termijn zal het lang parkeren op Rotterdam The Hague Airport worden geconcentreerd op de plaats van het huidige P1. Bij een verder toenemende vraag naar parkeerplaatsen kan hier ook gefaseerd een parkeergarage worden ontwikkeld.

AirportCity

De landzijdige kant van Rotterdam The Hague Airport wordt ontwikkeld volgens het AirportCity-concept. Om de kracht en kwaliteit van de luchthaven verder te versterken is een hoogwaardige ontwikkeling van bedrijven, kantoren en voorzieningen rondom de luchthaven van groot belang. Het maakt de luchthaven aantrekkelijk als **vestigingsplaats** voor het bedrijfsleven en voegt ruimtelijke kwaliteit toe aan de omgeving.

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

Wegennet

Rotterdam The Hague Airport is gunstig gelegen ten opzichte van de rijks- wegen A13 en A20 en is zodoende goed per auto bereikbaar. In 2022 zal de A16 zijn doorgetrokken naar de A13 (project A16 Rotterdam) waarmee de bereikbaarheid van de luchthaven verder toeneemt.

Openbaar vervoer

Rotterdam The Hague Airport is gelegen vlakbij het tracé van de metroverbinding tussen Rotterdam en Den Haag (lijn E). Vanaf en naar het dichtstbij gelegen metrostation, Station Meijersplein, is er een hoogfrequente busverbinding. Verdere groei van Rotterdam The Hague Airport biedt mogelijkheden om het openbaar vervoer van en naar de luchthaven verder te ontwikkelen. Een verbetering van het openbaar vervoer zal leiden tot relatief minder passagiers die met de auto naar de luchthaven komen. Onderzoek heeft aangetoond dat het niet te verwachten is dat binnen afzienbare tijd een tram of lightrail verbinding kan worden aangelegd.

Nachtregime

Rotterdam The Hague Airport is als internationale luchthaven 24 uur per, 7 dagen in de week, 365 dagen in het jaar geopend. De luchthaven kent wel het zogeheten **nachtregime**: een aantal afspraken dat het gebruik van de luchthaven tussen 23.00 en 07.00 uur beperkt.

Tussen 23.00 en 07.00 uur is de luchthaven geopend voor:

- vliegtuigen die te kampen hebben met technische storingen;
- reddingsvluchten;
- spoedeisende medische vluchten (bijvoorbeeld in verband met orgaandonatie);
- vluchten van de traumahelikopter, de politiehelikopter en vliegtuigen van de Kustwacht;
- 'uitwijkers' – vliegtuigen die op de luchthaven van bestemming niet kunnen landen door bijvoorbeeld weersomstandigheden;
- zakelijke personenvluchten met vliegtuigen met minder dan twintig (passagiers)stoelen;
- overheidsvluchten – vliegtuigen ten behoeve van regeringsfunctionarissen;
- militaire luchtvaartuigen.

Tussen 23.00 en 00.00 uur zijn starts en landingen van commerciële vluchten onder voorwaarden toegestaan, evenals landingen van commerciële vluchten uit de stilste categorie.

Tussen 00.00 en 01.00 uur mogen 'stille' commerciële vliegtuigen landen.

Vanaf 06.00 uur zijn landende, zogeheten, positievluchten toegestaan.

Positievluchten zijn binnenkomende vliegtuigen zonder passagiers die na 07.00 uur hun dienst beginnen.

In bijzondere gevallen kan het Rijk - de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu - ontheffing verlenen op de binnen het nachtregime geldende beperkingen.

Vliegtuigen die tussen 23.00 en 07.00 uur gebruikmaken van Rotterdam The Hague Airport tellen zwaarder mee in de 'consumptie' van de beschikbare gebruiksmogelijkheden (geluidsruimte). Ook geldt voor de periode van het nachtreime een hoger tarief voor start- en landingsgelden.

'Stille' vliegtuigen

Moderne vliegtuigen zijn zo'n 75 procent (twintig decibel) stiller dan hun voorgangers uit de jaren zestig. Veel maatschappijen die vanaf en naar Rotterdam The Hague Airport vliegen, maken gebruik van vliegtuigen van de 'Next Generation'. De nieuwste Boeing type 737 van Transavia is daarvan een voorbeeld. De Boeing 737 is het meest verkochte vliegtuig aller tijden. Door de toenevende vraag naar (regionaal) luchtverkeer, strengere milieueisen en de vraag naar verder gelegen bestemmingen hebben ook andere vliegtuigfabrikanten, zoals het Canadese Bombardier en het Braziliaanse Embraer, fors ingezet op nieuwe, snelle en milieuvriendelijke vliegtuigen met een capaciteit van dertig tot honderd passagiers.

Rotterdam The Hague Airport stimuleert luchtvaartmaatschappijen op een gerichte en actieve manier om voor hun vluchten vanuit en naar Rotterdam uiterst geluid- en emissiearme vliegtuigen in te zetten. Deze toestellen bieden niet alleen meer comfort voor passagiers, maar zorgen er ook voor dat de geluidsbelasting voor omwonenden van de luchthaven beperkt blijft.

Nachtvluchten

Op 31 oktober 2016 is het **gebruiksplanjaar 2016** voor Rotterdam The Hague Airport afgelopen. Handhaving van de omzettingsregeling loopt per gebruiksplanjaar. Voor 2016 liep deze van 1 november 2015 tot en met 31 oktober 2016.

In het gebruiksplanjaar 2016 heeft tussen 23.00 en 07.00 uur in totaal 1.029 keer een vliegtuig of helikopter gebruik gemaakt van de luchthaven. Dit is een toename van 54 vluchten in de nachtelijke periode ten opzichte van het gebruiksplanjaar 2015, waar er 975 vluchten in de nacht plaatsvonden. De belangrijkste groep vluchten in de nacht (43%) betreft de spoedeisende medische vluchten die voor het grootste deel wordt ingevuld door de traumahelikopter. Het spoedeisend medisch verkeer in de nacht is toegenomen met 82 vluchten van 356 vorig jaar naar 438 in 2016. De toename van de traumahelikopter was hierbinnen nog groter met een toename van 101 vluchten. Van 293 vluchten van vorig jaar naar 394 dit jaar. Het overige medisch spoedeisend verkeer is licht afgenomen.

Het aantal vluchten dat de traumahelikopter uitvoert is (sinds de uitbreiding in februari 2011 met de inzet in de nacht) ieder jaar toegenomen. Dit geldt zowel voor overdag als 's nachts. De traumahelikopter heeft in gebruiksplanjaar 2016 ruim 21% van de totale geluidsruimte van Rotterdam The Hague Airport gebruikt. Samen met de politiehelikopter (die vanaf Rotterdam The Hague Airport overigens niet in de nacht wordt ingezet) is het gezamenlijke aandeel van het maatschappelijk vliegverkeer in de milieugeluidsruimte van de luchthaven bijna 25%.

Alle andere categorieën van vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur bleven stabiel of lieten een daling zien. Andere significante categorieën van vluchten tussen 23.00 en 07.00 uur betreffen zakenvliegtuigen (286 vluchten, 28%) en de vluchten die gepland waren voor 23.00 uur, maar door operationele redenen vertraagt binnenkwamen tussen 23.00 en 23.59 uur (234 vluchten, 23%).

Alle overige categorieën van nachtvluchten vormen met elkaar circa 6%.

Na overleg met de Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) is besloten om de maandstatistieken vanaf het **gebruiksplanjaar 2017** uit te splitsen.

Er zullen nu duidelijk drie categorieën worden weergegeven, te weten: Privé-vluchten, Medisch spoedverkeer en Politie/Militair en Overheid.

Spoedeisend	438	43%
Zakenvluchten	286	28%
Late landingen 23:00 - 23:59	232	23%
Late landingen 00:00 - 00:59	35	3%
Overheid	15	1%
Positievluchten	21	2%
Late vertrekken 23:00 - 23:59	2	0,0%
Uitwijk	0	0,0%
Totaal	975	100%

Figuur 11. Vluchten in de periode 23.00 en 07.00 uur

Toelichting

Spoedeisend: medische vluchten, luchtvaartuigen in nood en luchtvaartuigen ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening (onder andere traumahelikopters). Overheid: militaire luchtvaartuigen, politie en kustwachtvluchten, vluchten ten behoeve van regeringsfunctionarissen, dan wel in hun opdracht en overige ontheffingen. Late landingen 23.00 - 23.59 uur betreft vluchten gepland voor 23.00 uur en vertraagd naar 23.00 - 23.59 uur. Late landingen 00.00 - 00.59 uur betreft vluchten gepland voor 23.00 uur en vertraagd naar 00.00 - 00.59 uur. Late vertrekken 23.00 - 23.59 uur: vluchten gepland voor 23.00 uur en vertraagd naar 23.00 - 23.59 uur.

Milieu

Rotterdam The Hague Airport kent een breed scala aan onderwerpen op het gebied van 'milieu'. In zijn streven de beste luchthaven te zijn geldt die ambitie óók op het gebied van milieu. Duurzaamheid is in het beleid van Rotterdam The Hague Airport één van de speerpunten.

Het is een vaststaand gegeven dat vliegtuigen een effect hebben op het milieu. Vliegtuigmotoren maken geluid en de verbranding van brandstof levert emissies op. CO₂, of koolstofdioxide, is een gas dat in de lucht voorkomt. Het ontstaat bij verbranding van onder meer fossiele brandstoffen, maar ook alle levende organismen (waaronder mensen) produceren CO₂. Van CO₂ wordt aangenomen dat dit een factor is in de opwarming van de aarde en staat daarom bekend als 'broeikasgas'. Omdat CO₂ alleen als broeikasgas van betekenis is, maar niet voor de lokale luchtkwaliteit, maakt het niet uit op welke plaats deze CO₂ productie plaatsvindt.

Internationale afspraken regelen dat landen proberen de totale hoeveelheid uitgestoten CO₂ terug te dringen. Binnen Europa geldt een regeling waarbij elk land een bepaalde hoeveelheid CO₂ per jaar mag uitstoten. De toegestane hoeveelheid neemt per jaar af, zodat alle EU-lidstaten zijn gedwongen emissies te reduceren. In deze afspraken wordt ook de hoeveelheid CO₂, die door vliegtuigen wordt geproduceerd, vastgelegd. Meer vluchten op Rotterdam The Hague Airport betekent meer CO₂ voor de luchthaven. Dit blijft echter binnen het mondiale afgesproken plafond, waardoor er over het geheel genomen geen sprake is van een CO₂ toename.

Voor luchtvaartmaatschappijen geldt dat het van groot belang is dat zij bij het beheer van hun vloot en de eventuele aanschaf van nieuwe toestellen kiezen voor milieuvriendelijke, schone vliegtuigen. Producenten van vliegtuigmotoren zijn zich daarvan bewust. Er zijn inmiddels meer zuinige en milieuvriendelijke

motoren ontwikkeld. Het vervangen van de huidige motoren is een kwestie van tijd. De snelheid van introductie van deze nieuwere vliegtuigen is afhankelijk van het tijdstip waarop deze ontwikkeld worden en de productiesnelheid van de vliegtuigen. Deze laatste is beperkt omdat er wereldwijd nog maar twee fabrikanten zijn die voor de westerse markt produceren.

Niet méér of zelfs minder vliegtuigbewegingen op Rotterdam The Hague Airport leidt dus niet tot minder CO₂. Voor elke vlucht minder op Rotterdam The Hague Airport komt er op een andere luchthaven een vlucht bij. En ook hier geldt: bij minder vliegtuigbewegingen op Rotterdam The Hague Airport neemt het aantal transportbewegingen over de weg van en naar de regio naar een alternatieve luchthaven – en dus ook de emissie van CO₂ – toe.

Fijnstof

Een verbrandingsmotor stoot **fijnstof** uit. Fijnstof zijn kleine deeltjes, die door de lucht zweven. Bij de start en landingen van vliegtuigen concentreert de uitstoot van die fijne deeltjes zich rond een luchthaven. Voor Rotterdam The Hague Airport geldt dat fijnstofconcentraties als gevolg van vliegtuigen binnen geldende normen blijven.

Bij méér vliegverkeer is de toename van fijnstof verwaarloosbaar klein. Dit blijkt uit berekeningen in het Milieueffectrapport (MER). Dat komt omdat er in de directe omgeving van Rotterdam The Hague Airport veel grotere fijnstofbronnen zijn: het wegverkeer, de industrie en de haven.

Uit onderzoek blijkt dat in een groeiscenario van Rotterdam The Hague Airport de uitstoot fijnstof door het vliegverkeer uiterst gering zal toenemen. De toename van het vliegverkeer zal mogelijk ook meer wegverkeer rondom de luchthaven met zich meebrengen en in die zin zal de hoeveelheid fijnstof in de omgeving van de luchthaven toenemen.





Maatschappelijke vluchten

Naast commercieel vliegverkeer kent **Rotterdam The Hague Airport** gebruikers die worden gerekend tot 'maatschappelijk relevant verkeer'. Tot deze categorie behoren de operaties van de politiehelikopter, de traumahelikopter, spoedeisend medisch verkeer, *search and rescue* (Kustwacht), overheidsvluchten ten behoeve van regeringsfunctionarissen en militair vliegverkeer.

De 24-uursinzet van politie- en traumahelikopters is de afgelopen jaren fors toegenomen. De politiehelikopter ondersteunt politie-eenheden op de grond die daardoor sneller en slagvaardiger kunnen optreden bij incidenten.

De traumahelikopter wordt ingezet om snel een verpleegkundige en een arts te vervoeren naar een plaats waar spoedeisende medische hulp noodzakelijk is. In Nederland zijn vier traumacentra uitgerust met een helikopter. De 'Rotterdamse' traumahelikopter heeft Zuidwest Nederland als werkgebied. Rotterdam The Hague Airport wil voor dit 'maatschappelijk relevant verkeer' voldoende ruimte hebben om het ook in de toekomst goed te kunnen accommoderen. Het is de verwachting dat deze categorie vliegverkeer de komende jaren verder zal groeien. In een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit zal door Rotterdam The Hague Airport voor deze categorie vliegverkeer apart extra geluidsruimte worden aangevraagd.

Overheidsvluchten

Vanwege de ligging van de luchthaven ten opzichte van het regeringscentrum wordt Rotterdam The Hague Airport regelmatig gebruikt voor het vervoer van onder meer leden van regeringen en militaire vertegenwoordigers van en naar Den Haag. Hiervoor worden hetzij regeringsvluchten hetzij militaire vluchten uitgevoerd. Voor de bereikbaarheid van het regeringscentrum is het wenselijk dat dergelijke vluchten dag en nacht kunnen worden uitgevoerd.

Hierbij is het nachtelijke gebruik in praktijk overigens uiterst beperkt.

Luchthavenbesluit

De exploitatie van **Rotterdam The Hague Airport** gebeurt op basis van het zogeheten **luchthavenbesluit**. Dit besluit is gekoppeld aan de **Wet Luchtvaart**. Feitelijk is het de 'gebruiksvergunning' van de luchthaven. In het luchthavenbesluit wordt geen grens gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen op Rotterdam The Hague Airport. Die grens wordt bepaald door de geluidszone. Voor Rotterdam The Hague Airport is zo'n gebruiksvergunning van kracht geworden sinds 2001. Door een wetswijziging is het oude luchthavenbesluit omgezet in een zogenoemde 'omzettingsregeling' en moet er een nieuw luchthavenbesluit worden genomen door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De exploitant van de luchthaven, Rotterdam The Hague Airport, moet daarvoor een aanvraag indienen en heeft vooruitlopend daarop een aantal onderzoeken laten uitvoeren. Rotterdam The Hague Airport heeft de wens om in die aanvraag voor een luchthavenbesluit te vragen om een verruiming van de gebruiksmogelijkheden. Daarvoor is een aantal aanleidingen:

- De huidige grenzen van de gebruiksmogelijkheden zijn bereikt. Waar je tegen grenzen van mogelijkheden aanloopt, wordt het steeds moeilijker te acteren en te reageren op veranderende omstandigheden.
- Rotterdam The Hague Airport ervaart dagelijks een toenemende vraag naar vluchten en bestemmingen door reizigers.
- Luchtvaartmaatschappijen vragen ook om méér vluchten vanaf en naar Rotterdam The Hague Airport te mogen uitvoeren en nieuwe bestemmingen te mogen aanbieden.
- Naar verwachting blijft het 'maatschappelijk' vliegverkeer, met name vluchten van politie- en traumahelikopter, verder toenemen.
- Rotterdam The Hague Airport streeft bij verdere ontwikkeling van de luchthaven naar een nieuwe balans tussen economische belangen en belasting van het milieu.

Voor het aanvragen van een nieuw luchthavenbesluit met verdere ontwikkeling is een aantal onderzoeken uitgevoerd: een **MER** en een **analyse van maatschappelijke kosten en baten**.

Voor de MER zijn verschillende alternatieven en varianten voor het toekomstig gebruik van de luchthaven onderzocht: de huidige situatie (referentiesituatie) en enkele groeialternatieven. Daarbij is gekeken naar de gevolgen voor het milieu, onder meer voor geluid en emissies.

Voor de analyse van maatschappelijke kosten en baten zijn de economische aspecten in beeld gebracht: de ontwikkeling van directe en indirecte werkgelegenheid en de effecten in de regio voor onder meer toenemend inkomend toerisme en verbetering van het vestigingsklimaat voor (buitenlandse) ondernemingen.

Wettelijk kader

Het luchthavenbesluit is een Algemene Maatregel van Bestuur, zoals omschreven in de Wet Luchtvaart.

Het luchthavenbesluit geeft grenswaarden en regels voor het gebruik van de luchthaven door het luchtvaartverkeer. Ook regelt het de omvang en inrichting van het luchthaventerrein en de beperkingen die daarbuiten gelden voor geluidsbelasting en veiligheid.

In aanloop naar de uitgevoerde onderzoeken zijn door Rotterdam The Hague Airport conform wetgeving de onderzoekskaders publiekelijk aangegeven. Op maandag 14 maart 2016 zijn door Rotterdam The Hague Airport de resultaten van de onderzoeken naar economische en milieueffecten van verdere ontwikkeling van de luchthaven gepresenteerd aan gemeenten, bestuurders, bedrijfsleven en omwonenden van de luchthaven. In de daaropvolgende periode is Rotterdam The Hague Airport in gesprek gegaan met alle betrokken partijen om aan de hand van alle onderzoeksresultaten de mogelijkheden voor

verruiming van de gebruiksregels te bespreken.

Na het indienen van een aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit en het beoordelen van alle onderzoeksresultaten neemt de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een besluit. Dit besluit moet door het kabinet worden bekrachtigd en door de Tweede Kamer worden goedgekeurd.

Historie

In de jaren '90 hebben de overheid en **Schiphol Group** afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de Rotterdamse luchthaven op de huidige locatie. Deze afspraken zijn in 1998 vastgelegd in een 'onderhandelaarsakkoord' dat later deel is gaan uitmaken van de Raamovereenkomst (2001). Hierin hebben betrokkenen onder meer afgesproken een bestemmingsplan te gaan opstellen voor de ontwikkeling van het luchthaventerrein. De basis voor dit bestemmingsplan wordt gevormd door het **masterplan**, waarin de ontwikkeling van de luchthaven in de komende tien jaar is geschetst.

Het masterplan en de uitwerking daarvan in een nieuw bestemmingsplan regelt nadrukkelijk niet de groei van de luchtvaart, maar richt zich uitsluitend op de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven op de grond. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geeft dit masterplan een doorkijk wat de gevolgen zullen zijn van een verdere luchtzijdige ontwikkeling van de luchthaven naar 2,4 miljoen passagiers per jaar (zoals uitbreiding terminal en parkeerplaatsen). Deze doorgroei betreft de ambitie van de luchthaven waarover in het bestemmingsplan géén besluitvorming hoeft plaats te vinden. Uitgangspunt hierbij is dat de luchthaven de regionale vraag vanuit het bedrijfsleven en de individuele passagier beter kan invullen en het netwerk van bestemmingen kan uitbreiden in lijn met de regionale behoefte.

Zakelijk vs. Leisure

Midden jaren negentig hebben overheden en **Schiphol Group** als eigenaar van **Rotterdam The Hague Airport** afspraken gemaakt over de toekomst van de luchthaven. Kern van die afspraken vormde de formulering van het profiel voor Rotterdam The Hague Airport: 'een luchthaven die zich specialiseert in zakelijk lijndienstverkeer naar Europese zakencentra, met ruimte voor particulier zakelijk vliegverkeer én vakantievluchten'.

Als 'zakenluchthaven' richt Rotterdam The Hague Airport zich primair op verbindingen met zakelijk relevante bestemmingen en regio's. Gecombineerd met inkomend toerisme en stedentrips wordt de haalbaarheid van zulke verbindingen vergroot. Ook is er ruimte voor vakantieverkeer bedoeld voor bewoners in de regio. Daarnaast wordt de luchthaven gebruikt voor 'zaken-jets', overheidsvluchten en maatschappelijk vliegverkeer, zoals de trauma- en politiehelikopter.

Verandering

In de afgelopen twintig jaar is er behoorlijk wat veranderd. Steeds meer mensen reizen per vliegtuig voor werk, ontspanning en/of een combinatie van beide. Voor veel bestemmingen is er een groot aanbod van zowel zakelijke reizigers als reizigers met een minder zakelijk profiel. Grote steden zijn niet alleen 'economisch relevante' bestemmingen, maar zijn ook populair als stedentrip. Ditzelfde geldt ook voor de stad Rotterdam. Rotterdam is niet langer alleen maar een grote 'havenstad', maar is een belangrijk Europees economisch centrum. Daarnaast wordt Rotterdam in toenemende mate door buitenlandse bezoekers benoemd voor een reisdoel als stedentrip. Vergelijkbare ontwikkelingen laten zich de afgelopen jaren ook zien voor Den Haag en de kleinere steden in de regio zoals Delft, Leiden en Gouda.

Ook universiteiten in Rotterdam (**Erasmus Universiteit**) en Delft (**TU Delft**) hebben zich ontwikkeld tot belangrijke internationale onderwijs- en kennisinstellingen. 'Rondom' die universiteiten zijn nieuwe kennisintensieve industrieën ontstaan die zorgen voor nieuwe bedrijvigheid en nieuwe, hoogwaardige werkgelegenheid.

'Zakelijk' profiel

De potentieel nieuwe bestemmingen zijn alle relevant voor de economie van Zuidwest Nederland, maar zijn tegelijkertijd óók interessant als stedentrip. De combinatie hiervan vergroot de haalbaarheid en bestendigheid van lijndiensten naar een nieuwe bestemming. Dit betekent dat het 'zakelijk' profiel van Rotterdam The Hague Airport blijft, maar wel meer divers zal zijn.

Als luchtvaartmaatschappijen vanaf Rotterdam The Hague Airport nieuwe verbindingen willen starten en daarvoor is ruimte, dan moet die gelegenheid worden geboden. Europese wetgeving verbiedt discriminatie op maatschappij, vluchtsoort en bestemming. Rotterdam The Hague Airport heeft ook de wettelijke plicht vliegverkeer te accommoderen als daar ruimte voor is.

Rotterdam The Hague Airport vervult zo ook een belangrijke functie die zwaar meeweegt bij beslissingen van grote bedrijven voor het openen van vestigingen in het zuidelijk deel van de Randstad. Dat geldt ook voor Den Haag, het Nederlands regeringscentrum en, als stad van vrede en veiligheid, vestigingsplaats van veel internationale organisaties.

Geluid

Vliegtuigen maken geluid en omwonenden van een luchthaven kunnen dat geluid horen en het mogelijk als hinderlijk ervaren. **Rotterdam The Hague Airport** streeft naar het beperken van die hoeveelheid geluid. In het voor Rotterdam The Hague Airport geldende **luchthavenbesluit**, de gebruiksvergunning, is een maximale geluidsruimte gedefinieerd.

Voor Rotterdam The Hague Airport geldt dat per jaar een (maximale) hoeveelheid vliegtuiggeluid is toegestaan. Voor elk type vliegtuig is een bepaalde hoeveelheid geluid berekend bij start en landing. Die waarden worden voor elke start en landing bij elkaar opgeteld.

Vliegtuigbewegingen tussen 19.00 en 23.00 uur tellen per keer ruim driemaal mee. Vliegtuigbewegingen tussen 23.00 en 07.00 uur worden zelfs met een factor tien vermenigvuldigd.

Al het geproduceerde vliegtuiggeluid wordt verzameld in een 'emmer'. Deze emmer mag niet overstromen.

Geluidscontour

Rondom de luchthaven is op basis van complexe berekeningen een zogenaamde geluidszone vastgesteld – een lijn die aangeeft hoe groot de maximale geluidbelasting per jaar is. Die geluidszone is belangrijk voor gemeenten, omdat ze beperkingen oplegt voor het gebruik van het gebied binnen de contour.

Rotterdam The Hague Airport is er verantwoordelijk voor dat de geluidszone niet wordt overschreden. Omdat de vraag naar luchtverkeer veel groter is dan de ruimte die de huidige geluidszone biedt, geldt sinds 2004 het systeem van zogenaamde slotcoördinatie. Een onafhankelijk orgaan, de Stichting Airport Coördination Netherlands, zorgt op basis van internationale en Europese regels voor de verdeling van de beschikbare geluidscapaciteit onder

luchtvaartmaatschappijen.

Dit gebeurt door het uitgeven van 'slots': toestemming om te mogen landen of starten op een bepaald tijdstip. De **Stichting Airport Coördination Netherlands** is ook de slotcoördinator voor de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol en Eindhoven Airport.

Vliegroutes

Verkeersvliegtuigen die vanaf Rotterdam The Hague Airport vertrekken maken gebruik van zeven vaste vliegroutes. Deze routes vormen de 'opritten' naar de snelwegen in het luchtruim. De vliegroutes voor vertrekkende vliegtuigen vermijden waar mogelijk bebouwde gebieden. Alleen om veiligheidsredenen kan van deze routes afgeweken worden.

Het gebied waarin een vliegtuig zich mag begeven tijdens het vertrek noemt men een tolerantiegebied. De randen van deze gebieden vormen als het ware de 'berm' van de oprit naar de snelweg in de lucht.

Als gevolg van een verdere ontwikkeling van Rotterdam The Hague Airport veranderen deze zeven vliegroutes voor vertrekkend verkeer niet.

Geluidshinder

Hinder door geluid is een relatief begrip. Niet iedereen ervaart geluid als hinderlijk. De hoeveelheid geluid die je hoort, wordt ook nog eens beïnvloed door factoren zoals het weer, vooral de windrichting en de windkracht. Dat alles maakt het vaststellen van geluidshinder zeer complex.

Groei

Een passerend vliegtuig maakt geluid. De zogenaamde piekgeluidsbelasting blijft gelijk of zal met de komst van stillere vliegtuigen verder afnemen. Bij

groei van de luchthaven zal er echter wel vaker een vliegtuig overkomen. In 2016 waren er bij Rotterdam The Hague Airport 21.573 vliegtuigbewegingen. Dat zijn 64 vliegtuigbewegingen per dag ofwel 4,0 vliegtuigbewegingen per uur gedurende het voor de luchthaven geldende dagregime van 16 uur (07.00-23.00 uur). Op het drukste moment van de dag zijn er gemiddeld 8,1 vliegtuigbewegingen per uur. Er zijn dus ook uren dat er niet gevlogen wordt. Rotterdam The Hague Airport wil in 2025 ruimte hebben voor 38.580 vliegtuigbewegingen. Dat zijn 106 vliegtuigbewegingen per dag ofwel 6,6 vliegtuigbewegingen per uur bij een gelijkblijvend dagregime. Het piekuur telt dan 13 vliegtuigbewegingen. Ook dan zullen er dus uren zijn waarbinnen niet of nauwelijks gevlogen wordt.



Schiphol Group

Schiphol Group is een onderneming die luchthavens in Nederland exploiteert, internationale activiteiten ontplooit en participaties heeft in buitenlandse luchthavens. De exploitatie van Amsterdam Airport Schiphol is haar grootste activiteit. De groep is ook volledig eigenaar van de luchthavens Rotterdam The Hague Airport en Lelystad Airport en heeft een meerderheidsbelang (51 %) in Eindhoven Airport. Daarnaast heeft de groep een belang van 8% in Aéroports de Paris (luchthaven Charles de Gaulle bij Parijs) en 18,72% in Brisbane Airport in Australië. Schiphol Group is betrokken bij de ontwikkeling en uitbreiding van terminal 4 op JFK Airport in New York en ondersteunt de luchthaven van Aruba. Lelystad Airport wordt op dit moment ontwikkeld tot luchthaven voor vakantieverkeer, naar verwachting zal deze in 2019 worden geopend voor lijnvluchten.

Schiphol Group heeft vier aandeelhouders: de Staat der Nederlanden (69,8%), de gemeente Amsterdam (20,0%), Aéroports de Paris (8,0%) en de gemeente Rotterdam (2,2%).

Schiphol Group heeft in 2016 een netto omzet van 1,43 miljard euro, een exploitatieresultaat van 420 miljoen euro en een netto resultaat van 306 miljoen euro gerealiseerd. De Nederlandse luchthavens van Schiphol Group verwelkomden gezamenlijk 69,9 miljoen reizigers, waarvan 63,6 miljoen op Amsterdam Airport Schiphol.

De toekomst van de luchthaven

Voor de beoogde verruiming van de gebruiksmogelijkheden is uitsluitend een aanpassing in de vergunning (het luchthavenbesluit) nodig. De landingsbaan biedt voldoende operationele capaciteit en behoeft geen aanpassing. Daarnaast blijft ook het huidige nachtregime in stand, waarbij tussen 23.00 en 07.00 uur alleen vluchten zijn toegestaan die voldoen aan bepaalde uitzonderingsvoorwaarden.



Op www.rotterdamthehagueairport.nl/luchthavenbesluit staat een overzicht van alle relevante rapporten en notities.



Strategie

Rotterdam The Hague Airport profileert zich als sterke, primair op Europese bestemmingen georiënteerde luchthaven met een zakelijk karakter en met een groeiend netwerk van verbindingen met voor de regio belangrijke bestemmingen. Rotterdam The Hague Airport speelt een belangrijke rol in de regio. De luchthaven is een onmisbare economische factor die internationale en hoogwaardige bedrijvigheid en de daarbij horende werkgelegenheid naar de regio trekt. De luchthaven draagt zo bij aan een sterke concurrentiepositie voor de regio en een voorsprong op andere regio's in Nederland en Europa. De luchthaven wordt verder ontwikkeld en vernieuwd. De infrastructuur biedt thans ruimte om ook een groeiende marktvraag te kunnen accommoderen, alsmede een bij het zakelijke karakter passend kwaliteitsniveau. Voldoende adequate parkeervoorzieningen en verbeterde landzijdige ontsluiting via weg en openbaar vervoer maken daar deel van uit. Gevolgen van een eventuele groei van het luchtverkeer zullen zoveel mogelijk beheerst moeten worden en zowel maatschappelijk als bedrijfseconomisch verantwoord moeten zijn.

Om een gezonde toekomst te kunnen borgen heeft Rotterdam The Hague Airport een aantal strategische doelstellingen geformuleerd:

- Uitbreiding van het netwerk van bestemmingen met voor de regio relevante (zakelijke) bestemmingen, waarbij enerzijds de regionaal-economische ontwikkeling maximaal wordt bevorderd en de belangrijkste economische sectoren worden ondersteund en anderzijds de (mogelijk) nadelige effecten voor de mainportfunctie van Amsterdam Airport Schiphol geminimaliseerd worden.
 - Uitbreiding en vernieuwing van de terminal en het platform om de toenemende marktvraag te kunnen accommoderen en om het bij het zakelijke karakter van luchthaven passende (hoge) ambitie en kwaliteitsniveau te kunnen blijven bieden. Daarbij gaat het niet alleen om het

zakelijke verkeer, maar ook om het uitgaande en inkomende toerisme.

- Verdieping van het draagvlak onder omwonenden en gemeenten in de omgeving, door:
 - Regelmatige en constructieve dialoog met omwonenden en regionale/lokale overheden.
 - Maatregelen te treffen (preventief) voor het zoveel mogelijk beperken van nadelige effecten.
 - Een impuls te geven aan de regionale economische ontwikkeling en werkgelegenheid.
 - Duurzame inrichting en ontwikkeling van het luchthaventerrein.
 - Verbeterde bereikbaarheid via rijkswegen, provinciale wegen en openbaar vervoer.
- Rotterdam The Hague Airport streeft naar verdere ontwikkeling van de luchthaven en is van mening dat dit zowel haalbaar als, voor de ontwikkeling van de regio, wenselijk is. Als gevolg van internationalisering in de regio Zuidwest Nederland en de toegenomen vraag naar vervoer door de lucht hebben reizigers behoefte aan 10 tot 15 nieuwe bestemmingen vanaf Rotterdam The Hague Airport. De huidige exploitatievergunning (luchthavenbesluit) biedt hiervoor geen ruimte. Daarnaast wordt een aanzienlijk deel van de huidige geluidscapaciteit op de luchthaven gebruikt voor maatschappelijk verkeer, zoals de traumahelikopter. De ontwikkeling van deze activiteiten is sterker toegenomen dan toendertijd verwacht mocht worden. Voor de beoogde verruiming van de gebruiksmogelijkheden is alleen een aanpassing in het luchthavenbesluit nodig. De landingsbaan biedt voldoende operationele capaciteit. Daarnaast blijft ook het huidige nachtregime in stand, waarbij tussen 23.00 en 07.00 uur alleen vluchten zijn toegestaan die voldoen aan bepaalde uitzonderingsvoorwaarden.



Educatie

Rotterdam The Hague Airport heeft een uitgebreid programma voor kinderen uit onze omgeving, gericht op kennis van en over de luchthaven, veiligheidsbesef en... plezier! Voor de kleuters is er een kennismaking met de luchthaven door middel van een speurtocht waarbij vele beroepsgroepen voorbij komen. Er is gedeeltelijk begeleiding door de luchthaven, en er zijn hulpouders en leerkrachten bij aanwezig. Voor de kinderen van alle leeftijden is er tweemaal per jaar een kinderburendag. Samen met een begeleider (meestal een ouder) krijgen ze een rondleiding achter de schermen. Tijdens de rondleiding maken ze kennis met de douane of Koninklijke Marechaussee, geeft de brandweer een demonstratie en kijken de kinderen in en om een vliegtuig.

Kinderen uit de gemeentes Rotterdam en Den Haag kunnen zich (samen met een begeleider) tijdens de zomervakantie inschrijven voor rondleidingen met het Jeugd-vakantiepaspoort (Rotterdam) en de Vakantiepas (Den Haag). Jaarlijks organiseert de luchthaven rondleidingen voor kinderen in de leeftijd van 6 tot 12 jaar. De opbrengsten van deze rondleidingen (kinderen zijn gratis, begeleiders betalen € 5,-) worden besteedt aan een Rotterdams kinderdoel.



Op het gebied van onderwijs wil Rotterdam The Hague Airport een belangrijke rol spelen in de regio. Werkgelegenheid en economische ontwikkeling van de regio zijn immers de belangrijkste pijlers van de luchthaven, en daarbij horen goed opgeleide mensen op verschillende niveaus. Rotterdam The Hague Airport neemt maatschappelijke verantwoordelijkheid door samen met partners in de stad Rotterdam het succesvolle Project Startbaan te organiseren. Jongeren met een grote afstand tot de arbeidsmarkt worden op weg geholpen door hen kennis te laten maken met verschillende facetten van het werk op en rondom de luchthaven. Veel deelnemers hebben direct na afloop van het project een baan gevonden.

Daarnaast is er betrokkenheid bij verschillende onderwijsprojecten in de regio, via het ROC, Technasiumschoolen en bijvoorbeeld de Weekendschool. Voor afstudeerders in zowel VMBO als MBO, HBO en WO-studies zijn er regelmatig interessante stageplekken beschikbaar. Bij het project Champs on Stage zijn er korte (snuffel-)stages zijn voor vmbo'ers. Project Bliksemstage voorziet in een beroepsoriënterende stage voor kinderen in groep 8 van het basisonderwijs.





Bezoekadres

Rotterdam Airportplein 60
3045 AP Rotterdam

Postadres

Postbus 12025
3004 GA Rotterdam

Telefoon

+31 (0)10 446 34 44

E-mail

info@rtha.com
buren@rtha.com

Website

rotterdamthehagueairport.nl



You're welcome.

