



PERSBERICHT

n.a.v. Missie, Visie en Strategie 2025 Rotterdam The Hague Airport.

ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT NEGEERT DRAAGVLAKONDERZOEK VERKENNER.

De Vereniging Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) heeft kennis genomen van het Visie rapport dat Rotterdam The Hague Airport (RTHA) vorige week heeft gepubliceerd. De BTV heeft grote vraagtekens bij en kritiek op de visie van de luchthaven.

Belangrijk kritiekpunt is dat RTHA het brede draagvlakonderzoek dat vorig jaar door de verkenner dhr. Joost Schrijnen is uitgevoerd volkomen negeert. Uit het onderzoek kwam ondubbelzinnig naar voren dat dat er géén draagvlak is voor een verdere groei van het aantal vluchten, in welke vorm dan ook. Het vliegveld heeft immers een zeer ongunstige ligging en de objectief en meetbare overlast is nu voor de vele omwonenden al onacceptabel en niet subjectief zoals RTHA beweert.

RTHA meldt in haar document dat 'groei weerstand *kan* oproepen'. Men suggereert dat er dus een weerstand zou kunnen ontstaan, terwijl deze er al lang is en ook gedocumenteerd door de verkenner. Op basis van dit rapport van de verkenner dhr. Joost Schrijnen hebben meerdere politieke partijen én gemeentes zich uitgesproken tégen uitbreiding van het aantal vluchten vanaf RTHA. Zo ook de vereniging BTV (860 gezinnen in de regio). Ook hier gaat het vliegveld aan voorbij. Bovendien vermeldt RTHA in het visie stuk niets over haar wens om de helikopters uit te plaatsen wat leidt tot meer overlast elders en nog meer overlast, voor uitgeplaatste helikopters komen immers meer vliegtuigen terug, voor direct omwonenden.

Verder suggereert RTHA dat er wel draagvlak zou zijn voor een verdere groei van zakelijke vluchten. Natuurlijk is er altijd wel een VNO-NCW onderzoek (onder een kleine niet representatieve groep respondenten/belanghebbenden) dat zegt dat zakelijke groei wenselijk is. Groei in het aantal vluchten; zal meer van overlast genereren. De regio heeft zich juist uitgesproken tegen elke groei van het aantal vluchten.

Wat duurzaamheid betreft, betekent iedere groei natuurlijk méér CO2 uitstoot, méér fijnstof uitstoot en méér geluidsoverlast. De huidige lawaaiige vliegtuigen gaan namelijk nog zeker zo'n 30 jaar mee. Zeer ernstig is dat de CO2 emissie van vliegtuigen niet wordt meegeteld in de berekening van het aantal CO2 dat een land mag uitstoten. Dit omdat in de rekenmodellen men niet kan nagaan aan welk land men deze emissie moet toekennen. Het is dus niet aannemelijk dat de branche bij gebrek aan regelgeving zichzelf limiterende maatregelen gaat opleggen.

Verder zet de BTV grote vraagtekens bij de rol die RTHA voor zichzelf weg gelegd ziet in haar bijdrage in de ontwikkeling van de regio. Praktijk is namelijk dat RTHA vooral goedkope vakantievluchten faciliteert voor Nederlanders die in andere landen hun geld gaan uitgeven en aan het einde van de vakantie weer met dezelfde luchtvaartmaatschappij terug komen. De regio heeft hiervan geen verdienste die in verhouding staan tot de overlast.

De luchtvaart zoals deze door RTHA wordt gefaciliteerd is een vakantie luchtvaart met te goedkope tickets dankzij belastingvoordelen. Leuk voor de reiziger, maar met ontwikkeling van de regio of minder overlast dan wel duurzaamheid of draagvlak in de regio heeft het niets te maken. Voor de volledigheid dient hier vermeldt dat op kerosine geen accijns en geen BTW wordt geheven.

Rotterdam, 16 januari 2018

Einde bericht.