

Aan: College van Gedeputeerde Staten

Den Haag, 30 januari 2015

Schriftelijke vragen: Belevingsonderzoek en economisch belang Rotterdam – The Hague Airport

Geacht College,

Sinds enige tijd wordt er een belevingsonderzoek uitgevoerd onder bewoners om meer inzicht te krijgen in de hinderbeleving als gevolg van het vliegverkeer van Rotterdam – The Hague Airport (RTHA). De opzet van dit belevingsonderzoek voldeed echter niet om tot bruikbare resultaten te kunnen komen. De Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) heeft daarom in december 2013 geconcludeerd dat er in het kader van het nieuwe Luchthavenbesluit opnieuw een belevingsonderzoek moet worden uitgevoerd^{1,2}. Daarbij moet meer recht worden gedaan aan de differentiatie van de hinderbeleving per deelgebied. De provincie maakt deel uit van de BRR en wordt hierin vertegenwoordigd door gedeputeerde de Bondt. RTHA zal naar verwachting medio 2015 een aanvraag indienen voor een nieuwe Luchthavenbesluit waarin zij ruimte willen krijgen om het aantal vluchten fors uit te breiden.

In de meest recente vergadering van de BRR van 19 december 2014 is het voorstel om een nieuw belevingsonderzoek uit te laten voeren in het kader van het Luchthavenbesluit echter opeens gewijzigd. Door een meerderheid van de BRR leden is besloten het nieuwe belevingsonderzoek pas te houden na een eventueel Luchthavenbesluit³. Als reden wordt aangegeven dat er op dit moment geen plausibel onderzoek gehouden kan worden omdat de bewoners waarschijnlijk geen objectieve reactie kunnen geven over hinderbeleving met in het achterhoofd een eventueel Luchthavenbesluit voor uitbreiding van RTHA. Dit betekent dat vooralsnog wordt vastgehouden aan het belevingsonderzoek uit 2013.

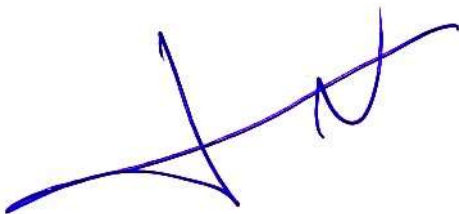
Verder heeft onze fractie nog vragen over het economisch belang van RTHA.

Vragen

- Uit welke partijen bestond de meerderheid in de BRR die het belevingsonderzoek pas wil laten plaatsvinden nadat het Luchthavenbesluit genomen is?
- Wat is het doel van het belevingsonderzoek?
- Is het juist dat het eerstvolgende belevingsonderzoek een verbeterde opzet kent omdat de resultaten van de eerdere belevingsonderzoeken eigenlijk slecht bruikbaar waren?
- Is het College het met ons eens dat er op dit moment eigenlijk geen bruikbare resultaten van een belevingsonderzoek zijn om te betrekken bij de vorming van een standpunt over het Luchthavenbesluit?
- Is het College het met ons eens dat een goed uitgevoerd belevingsonderzoek zinvolle informatie kan verschaffen bij het maken van een zorgvuldige afweging over het verzoek om uit te mogen breiden van de luchthaven?
- Wat is de toegevoegde waarde van een belevingsonderzoek wanneer dit uit wordt gesteld wanneer er besluitvorming over de toekomst van de luchthaven op korte termijn voorzien wordt?
- Kan het College aangeven op basis van welke inzichten in de BRR is aangenomen dat inwoners minder objectief deelnemen aan het belevingsonderzoek wanneer besluitvorming over de luchthaven voorzien is? Zullen bewoners die overlast van de luchthaven ervaren dit niet gewoon altijd in een belevingsonderzoek aangeven, ongeacht of er besluitvorming over de luchthaven voorzien is?

- Wat wordt er met de resultaten van het belevingsonderzoek gedaan wanneer dit pas na het luchthavenbesluit wordt uitgevoerd?
- Is het College het met ons eens dat uitbreiding van RTHA alleen maar kan geschieden als er meer overlast wordt veroorzaakt door de vliegbewegingen? U bevestigde in eerdere antwoorden op onze vragen dat de dominante partij op RTHA Transavia voor de komende 18 – 20 jaar niet heeft gekozen voor stillere en schonere vliegtuigen, omdat ze nu heeft gekozen voor vernieuwing van haar vloot en niet heeft gewacht tot 2018 als er schonere vliegtuigen op de markt komen.
- Is het College het met ons eens dat nu reeds, zelfs in theorie, bewoners in de regio van RTHA niet kunnen beschikken over 8 uur nachtrust? De rust wordt immers vrijwel dagelijks verstoord door laatkomende vliegtuigen en de bijna 1000 nachtvluchten per jaar.
- Is het College op de hoogte van het feit dat slaapverstoring schadelijk is voor de gezondheid?
- Is het College met ons van mening dat de provincie moet waken over de gezondheid van haar inwoners?
- Op welke wijze wordt dit hier op dit onderwerp geeffectueerd?
- Op welke wijze wordt de afweging gemaakt tussen aantasting van gezondheid van omwonenden en de economische belangen van de luchthaven die vooral carriers faciliteert die mensen vervoeren naar toeristische bestemmingen?
- In eerdere antwoorden kon u niet aangeven hoe groot het economisch belang is van RTHA. Dat moest nog worden onderzocht. Is er nu al duidelijkheid over de toegevoegde waarde voor Nederland van RTHA.
- Is er ook al duidelijkheid m.b.t. de toegevoegde economische waarde voor Nederland van de vluchten naar vakantie oorden? De vakantiegangers betalen immers geen BTW, geen accijnzen en de carriers vliegen met belastingvrije brandstoffen. Verder geven de vakantiegangers vooral geld uit in het buitenland en niet in Nederland.
- Wat zou economisch gezien de schade zijn voor Nederland als de vakantievluchten worden uitgevoerd op Schiphol, Eindhoven en Lelystad en niet op RTHA? Eigenlijk is dat vasthouden aan de afspraak dat vakantievluchten op deze 3 luchthavens zou worden afgewikkeld en niet op RTHA.
- Meer dan 1000 (jaarlijks) vluchten vanaf RTHA zijn vluchten vanaf en naar Eindhoven of Groningen. Dit omdat er te weinig passagiers zijn om de vliegtuigen vol te krijgen. Eindhoven Airport is absoluut niet blij met de tussenlandingen omdat er wel 2x milieuruimte wordt opgesoupeerd, maar dat daar voor Eindhoven vrijwel geen of heel lage revenuen tegenover staan. Dus het economisch belang van RTHA is schadelijk voor het economisch belang van Eindhoven Airport. Is het College bereid om te pleiten voor het tegengaan van binnenlandse vluchten van carriers. Hierdoor ontstaat voor RTHA immers meer ruimte voor andere vluchten en nieuwe bestemmingen binnen de huidige regels.

Alfred Blokhuisen



Statenlid GroenLinks

Bijlagen

¹ Brief aan Commissie Ruimte, gemeente Lansingerland, 5 maart 2014, kenmerk U14.02682

¹ Terugkoppeling vergadering Bestuurlijke Regiegroep Rotterdam The Hague Airport 6 december 2013

¹ Brief aan Commissie Ruimte, gemeente Lansingerland, 20 januari 2015, kenmerk U15.00266