

Debat uitbreiding Luchthaven Rotterdam – The Hague Airport

Spreektekst Paul Breitbarth
28 juni 2017



Voorzitter,

De afgelopen maandag hebben de Staten meermaals gesproken over een mogelijke uitbreiding van Rotterdam – The Hague Airport. Vandaag gaan wij over tot een besluit. Of in elk geval: een voorlopig besluit, waarin het advies van de Bestuurlijke Regiegroep wordt onderschreven. Tegelijkertijd is ook duidelijk, dat het debat over de toekomst van het vliegveld hiermee niet over is. Het vliegtuig vervult een belangrijke functie voor de Zuid-Hollandse economie en draagt zonder twijfel bij aan onze concurrentiepositie. Zeker met een almaar drukker wordend Schiphol, heeft RTHA een rol te vervullen voor de bereikbaarheid van bedrijven in onze regio. In de ogen van D66 is dat met name een rol voor het zakelijk verkeer, en wij zijn dan ook blij met de voorstellen die de verkenner heeft gedaan om het zakelijk karakter van de luchthaven te versterken.

Achtereenvolgens zal ik ingaan op de status quo, en op de toekomst van de luchthaven op middellange en op lange termijn.

Status quo

Het BRR-advies stelt voor om voorlopig de status quo te handhaven en niet akkoord te gaan met een uitbreiding van de geluidsruimte van RTHA. In de tussentijd kan dan nader onderzoek worden gedaan naar de gevolgen van een eventuele uitplaatsing van het helikopterverkeer. D66 kan zich vinden in het behoud van de status quo. Wij dringen er via de gedeputeerde bij de BRR op aan, zich in de contacten met het Rijk expliciet uit te spreken voor het behoud van de huidige, enkele geluidsruimte, en niet over te gaan tot het creëren van een additionele geluidsruimte voor het helikopterverkeer. Dat zou een groei van het commerciële verkeer via een achterdeur immers alsnog mogelijk maken. Het onderzoek van de verkenner heeft uitgewezen dat hier nog bestuurlijk, nog maatschappelijk draagvlak voor bestaat.

In de tussentijd moeten wij wel aan de slag met de andere aanbevelingen van de Verkenner. Zowel waar het gaat om het versterken van het zakelijk verkeer – ik noemde het al – als om de klachtafhandeling voor

omwonenden. Een belangrijk punt daarvoor is voor mijn fractie ook de aanvliegvliegroutes. Het Nederlandse luchtruim is vol, waardoor te vaak wordt afweken van de voorgeschreven routes – de DCMR berichtte er deze week nog over, en ook rondom luchthaven Lelystad speelt die discussie. Graag horen wij van de gedeputeerde hoe zij met dit vraagstuk wil omgaan.

Middellange termijn

Voor mijn fractie begint de échte discussie bij het voorstel van de BRR voor de middellange termijn: de uitplaatsing van het helikopterverkeer. Wij hebben de discussie over de helihaven Ypenburg nog vers in het geheugen, en vragen ons af of er een locatie te vinden is in de Rotterdamse regio waar een helihaven niet voor nieuwe overlast zal zorgen. Een locatie die bovendien aan alle eisen voor een traumahelihaven kan voldoen. Het verbaast ons nog steeds dat gebruikers van de helihaven voor maatschappelijk verkeer niet zijn geraadpleegd tijdens de verkenningsfase. Maar mocht die locatie gevonden kunnen worden, dan is mijn fractie bereid in gesprek te gaan over de uitplaatsing van het heliverkeer en de gevolgen voor de commerciële luchtvaart in Rotterdam. Dat zal nog steeds geen eenvoudig debat worden, zeker gelet op de grote impact die het vliegverkeer heeft op het klimaat en leefplezier van omwonenden. Het is voor D66 dan ook geen automatisme dat vrijvallende geluidsräume kan worden volgevlogen met commercieel verkeer. Ook Zuid-Holland zal een flinke steen moeten bijdragen om het klimaatakkoord van Parijs te realiseren, en dat betekent ook een bijdrage van het luchtverkeer. Het zou bijvoorbeeld ook al helpen, wanneer minder korte-afstandsbestemmingen (Londen, Parijs, etc.) worden aangeboden en meer volwaardige alternatieven per trein voor die bestemmingen worden geboden. Met het oog op toekomstige besluitvorming, verzoeken wij de gedeputeerde om te zijner tijd inzichtelijk te maken welke scenario's er zijn voor het opvullen van de vrijvallende geluidsräume, variërend van een nul-scenario (een de-facto krimp van de geluidsoverlast) tot het volvliegen van 100% van de vrijvallende ruimte. In die scenario's zou dan aandacht kunnen worden besteed aan het aantal extra commerciële vluchten en de gevolgen voor luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot. Graag horen wij of het college bereid is dergelijke scenario's voor te leggen, wanneer een volgend advies over een luchthavenbesluit aan de orde is.

Lange termijn

Voorzitter, tot slot over de lange termijn. Ik denk dat het debat over de uitbreiding van RTHA, maar ook de regelmatige debatten die worden gevoerd over de overlast van Schiphol, duidelijk maken dat de luchthavens

in een dichtbevolkte omgeving als de onze tegen hun grenzen aanlopen. Als wij nu opnieuw zouden beginnen, zouden noch Schiphol, noch RTHA op dezelfde locatie worden aangelegd. Mijn fractie is al langer voorstander van een herbezinning op de luchtvaart in Nederland. Misschien moeten wij wel opnieuw beginnen. Wij vragen het college daarom zich in te zetten voor een nieuwe landelijke discussie over een nieuwe luchthaven, in elk geval ter vervanging van Schiphol en RTHA. Een locatie op zee lijkt ons het meest waarschijnlijk, maar een nieuwe Maasvlakte zou ook een optie kunnen zijn. Wij realiseren ons goed dat dit geen oplossing voor morgen is, maar voor over twintig of dertig jaar zou het kunnen. Met een hyperloop naar de kust, parkeerplaatsen voor zelfrijdende auto's bij een terminal en goede OV-verbindingen verder het land in. Het zijn maar ideeën, maar laten we in elk geval de discussie nieuw leven inblazen. Wij hebben hiervoor een motie – samen met 50Plus – achter de hand, maar horen graag eerst de reactie van het college.