BTV
bewonersgroep tegen
vliegtuigoverlast

***** PERSBERICHT – januari 2013 *****

BTV komt in verweer tegen ruimere bevoegdheden nachtvluchten Rotterdam-TheHague Airport

De BTV heeft een brandbrief geschreven aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu waarin het departement wordt opgeroepen niet te zwichten voor de druk van de Luchthaven Rotterdam-TheHage Airport (RTHA). In tegenstelling tot wat RTHA eerder heeft geopperd bij de informatiebijeenkomsten betreffende de invoering van de huidige regelgeving, voert de luchthaven een lobby voor ruimere bevoegdheden voor nachtvluchten; in het bijzonder voor de vertraagde vluchten van Transavia. Volgens het huidige beleid van bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu is de luchthaven voor de toestelen van Transavia geopend tot 23:00 uur, waarbij vertraagde vluchten later mogen landen tot uiterlijk 24:00 uur. RTHA pleit ervoor dat vertraagde vluchten van Transavia ook na de huidige sluitingstijd mogen landen in de nacht. Dit zou een aanzienlijke kostenbesparing voor Transavia opleveren. De BTV stelt hiertegenover dat dit een ondernemingsrisico is waarvan Transavia zich reeds bewust was op het moment dat zij besloten om een aantal van haar vluchten te verplaatsen van Schiphol naar RTHA. Bovendien betekent doorvoering van dit plan dat de rekening voor deze kostenbesparing van Transavia bij de omwonenden komt te liggen! Reeds in 2001 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Melanie Schultz van Hagen) besloten dat de luchthaven langer open mag zijn. In 2011 heeft het ministerie (Camiel Eurlings / Joop Atsma) besloten dat RTHA meer vliegverkeer mag verwerken en dat vertraagde vluchten later mogen binnenkomen. Beide besluiten hebben profijtelijk uitgepakt voor Transavia en de Schipholgroep, maar nadelig voor omwonenden van Rotterdam-The Hague Airport. De BTV doet een appel op het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat zij haar functioneren als wetgever niet laat beïnvloeden gezien haar dubbel rol als aandeelhouder van de Schipholgroep (inclusief dochteronderneming RTHA) en Air France KLM (inclusief dochteronderneming Transavia).

De BTV stelt dat Transavia het ondernemingsrisico moet accepteren binnen de gestelde kaders. Indien zij graag in de nacht wil landen moet het kiezen voor een luchthaven die ’s nachts open is, of moet ze haar vluchtenschema zodanig aanpassen dat de vluchten minder tegen de sluitingstijd van de luchthaven staan gepland, waardoor een eventuele vertraging niet automatisch een nachtvlucht wordt. Door het vertrek van de Transavia vluchten zou RTHA tevens ruimte krijgen voor autonome groei van zakenvluchten met relatief kleine toestellen die minder overlast voor de omwonenden veroorzaken.

De BTV komt op voor omwonenden van RTHA met als doel om de overlast als gevolg van vliegverkeer op RTHA te beperken.