



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Coolsingel 40
3011 AD Rotterdam

Schriftelijke vragen over tussenlandingen vakantievluchten op Rotterdam Airport

Rotterdam, 16 juli 2013

Geacht college,

Op Rotterdam The Hague Airport landen steeds vaker vliegtuigen voor een binnenlandse tussenstop voordat ze doorvliegen naar een verre vakantiebestemming. Het gaat om lijnvluchten die ook een stop maken op Schiphol of Eindhoven.

Die tussenlandingen zorgen voor onnodige geluidshinder en luchtvervuiling. Met een extra landing wordt al gauw 2000 liter kerosine verspild. Passagiers lopen bovendien gemiddeld meer dan een uur vertraging op, die vooraf vaak niet wordt aangekondigd.

Luchtvaartmaatschappijen kiezen steeds vaker voor tussenlandingen om daarmee te voorkomen dat ze landingsrechten aan de concurrentie verspelen. Vanwege de crisis is het aantal boekingen teruggelopen. Maatschappijen kiezen er daarom voor om tijdens één vakantievlucht op meerdere vliegvelden te landen. Zouden ze dat niet doen, dan raken ze in de toekomst landingsrechten kwijt.

GroenLinks wil dat het systeem voor landingsrechten wordt aangepast. Het is niet rechtvaardig om vliegmaatschappijen te straffen als ze minder vliegen. De enige die daar nu van profiteert zijn de regionale luchthavens.

Dit brengt ons tot de volgende vragen:

1. *Bent u op de hoogte van de binnenlandse tussenlandingen op RTHA?*
2. *Bent u met GroenLinks eens dat binnenlandse tussenlandingen ontmoedigd moeten worden?*
3. *Bent u bereid om bij de staatssecretaris aan te dringen op het inperken van de gegunde milieugebruiksruimte ter grootte van het aantal tussenlandingen, en deze inperking jaarlijks te herijken? Zo nee, waarom niet?*
4. *Wilt u er bij RTHA op aandringen om vluchten die binnenlands een tussenlanding maken -of al hebben gemaakt- een verhoogd start- en landingstarief in rekening te brengen, zodat onnodige binnenlandse tussenlandingen worden ontmoedigd? Zo nee, waarom niet?*
5. *Bent u bereid om er bij RTHA op aan te dringen het systeem zo te veranderen dat vliegmaatschappijen hun slots mogen behouden als zij incidenteel geen gebruik maken van een slot, indien daardoor een onnodige tussenlanding voorkomen kan worden?*
6. *Welke andere maatregelen wilt u treffen om binnenlandse tussenlandingen te ontmoedigen?*
7. *Wat is uw standpunt over het positioneren van RTHA als een vakantievliegveld, in het licht van de overeenkomst tussen de gemeente Rotterdam en Rotterdam Airport BV om het vliegveld te ontwikkelen tot zakenluchthaven?*
8. *Ziet u mogelijkheden om op grond van de overeenkomst het vliegveld te sommeren te stoppen met de advertenciacampagnes gericht op vakantiebestemmingen? Zo nee, waarom niet?*

Op vragen van GroenLinks in de provinciale staten over het aantal tussenlandingen op RTHA blijkt dat de overheid niet kan beschikken over informatie over het aantal, de aard en het aantal passagiers op vluchten die een binnenlandse tussenlanding maken. Naar de mening van GroenLinks zijn er meer bronnen dan het vliegveld zelf, waaruit geput kan worden om informatie boven water te krijgen.

9. *Bent u bereid om onafhankelijk te monitoren of RTHA zich in de praktijk gedraagt als een zakenvliegveld, analoog aan de gemaakte afspraken? Zo ja, hoe wilt u deze monitoring vormgeven? Zo nee, waarom niet?*
10. *Kunt u aangeven hoeveel vluchten op RTHA ook nog een ander binnenlands vliegveld als vertrek- en/of bestemming heeft?*

In 2012 werden 17.833 vluchten uitgevoerd vanaf RTHA, die samen 1,3 miljoen passagiers vervoerden, 115.000 meer dan in 2011. In het kalenderjaar 2012 waren net als in 2011 weer teveel nachtvluchten: in totaal 865. Het aantal mensen dat klaagt over het lawaai van Rotterdam Airport lag in 2012 echter een stuk lager dan in 2011. Bij de DCMR kwamen bijna 6000 klachten over vliegtuiglawaai binnen, 20% minder dan in 2011. Als we de frequente melders (meer dan 140 meldingen per melder) echter niet meerekenen, zien we dat er in 2010 2900 klachten waren, in 2011 2500 en in 2012 wederom 2900.

De laatste tijd krijgt GroenLinks weer signalen dat vaker laag wordt gevlogen, onder meer boven Spijkenisse. Daarnaast ontvangen wij sporadisch klachten van bewoners dat militaire vliegtuigen laag boven de stad vliegen. Uit de klachtenrapportages blijkt dat het aantal klachten over militaire vluchten beperkt is tot maximaal ongeveer één procent. Boven de stad lopen geen routes voor militair verkeer. Hoe beperkt het aantal klachten ook is, zouden deze vluchten feitelijk niet plaats mogen vinden.

11. *Is het correct dat piloten vaker laag aanvliegen? Hoe vaak komt dit bij benadering voor?*
12. *Worden er boetes uitgedeeld voor laagvliegen? Zo ja, hoe vaak is in 2012 een boete uitgedeeld, hoeveel procent van de overtredingen is dit, en hoe is gegarandeerd dat piloten/maatschappijen die de regels overtreden daadwerkelijk beboet worden?*
13. *Wilt u het gesprek aangaan met defensie om militaire vluchten laag boven Rotterdam uit te bannen? Zo nee, waarom niet?*

Met vriendelijke groet,



Arno Bonte