

Rotterdam, 8 oktober 2013.

Onderwerp:

Beantwoording van de schriftelijke vragen van het raadslid A. Bonte (GroenLinks) over tussenlandingen vakantievluchten op Rotterdam Airport.

Aan de Gemeenteraad.

Op 16 juli 2013 stelde het raadslid A. Bonte (GroenLinks) ons schriftelijke vragen over tussenlandingen van vakantievluchten op Rotterdam The Hague Airport.

Inleidend wordt door de heer Bonte gesteld:

“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 hun 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.”

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Bent u op de hoogte van de binnenlandse tussenlandingen op RTHA?

Antwoord:

Ons college is op de hoogte van het feit dat er in de zomermaanden tussenlandingen plaatsvinden op RTHA.

Vraag 2:

Bent u het met GroenLinks eens dat binnenlandse tussenlandingen ontmoedigd moeten worden?

Antwoord:

Conform EU-regelgeving is het niet mogelijk om vanuit de overheid beperkingen op te leggen voor dergelijke vluchten. Op basis van dezelfde regelgeving is het ook voor luchthavens niet toegestaan beperkingen aan dergelijke vluchten op te leggen.



Vraag 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?

Antwoord:

Op 12 juni 2013 heeft de verantwoordelijk staatssecretaris van het ministerie Infrastructuur en Milieu, naar aanleiding van vergelijkbare vragen, in de vaste Kamercommissie Luchtvaart aangegeven dat er vanwege EU-regelgeving geen beperkingen opgelegd kunnen worden. Gezien het feit dat de luchthaven geen invloed heeft op deze vliegtuigbewegingen is het niet verdedigbaar de geluidsruimte van de luchthaven in te perken vanwege deze vluchten. Nog los van de vraag of dit juridisch mogelijk is.

Vraag 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?

Antwoord:

In het 'Verdrag van Chicago' (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO onderdeel van de Verenigde Naties) en de, mede daarop gebaseerde, Wet Luchtvaart is bepaald dat de havengelden die een luchthaven in rekening brengt niet discriminatoir mogen zijn. Een dergelijke aanpassing in tarieven kan de luchthaven dan ook niet doorvoeren.

Vraag 5:

Bent u bereid om er bij RTHA op aan te dringen het systeem zo te veranderen dat vliegtuigmaatschappijen hun slots mogen behouden als zij incidenteel geen gebruik maken van een slot, indien daardoor een onnodige tussenlanding voorkomen kan worden?

Antwoord:

De luchthaven zelf geeft geen slots uit. Conform EU-regelgeving gebeurt dit door een (door de minister aangewezen) onafhankelijke instelling. Voor de Nederlandse luchthavens is dit de "Stichting Airport Coordination Netherlands" (SCAN), ofwel de slotcoördinator. De slotcoördinator verdeelt de slots conform de EU-regelgeving en aanvullende internationale afspraken. Overigens, de luchthaven heeft aangegeven dat het uitvoeren van bedoelde vluchten in vrijwel alle gevallen een economische afweging is van de touroperator (niet de luchtvaartmaatschappij) en niet of nauwelijks wordt ingegeven door slotbescherming. Dergelijke vluchten worden uitgevoerd in opdracht van een touroperator, die niet de "eigenaar" is van de slots.

Vraag 6:

Welke maatregelen wilt u treffen om binnenlandse tussenlandingen te ontmoedigen?

Antwoord:

De luchtvaart is één van de meest gereguleerde bedrijfstakken in Nederland. Vrijwel alles is vastgelegd in mondiale afspraken, EU-regelgeving en nationale wet- en regelgeving. Sturing op dit dossier vanuit een lokale overheid is om die reden tot een minimum beperkt. Daarnaast heeft de luchthaven de vrijheid om binnen de huidige milieugebruiksruimte en de overige afspraken zoals die zijn vastgelegd in het wijzigingsbesluit van de Aanwijzing RTHA te opereren.



Vraag 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?

Antwoord:

RTHA wordt geëxploiteerd op basis van afspraken die gemaakt zijn tussen de gemeente Rotterdam en Schiphol Group (als 100% eigenaar van de RTHA). In deze afspraken is vastgelegd dat RTHA zich primair zal ontwikkelen tot een zakenluchthaven voor het in de regio gevestigde bedrijfsleven. Daarnaast is ook op beperkte schaal ruimte voor vakantievluchten.

Vraag 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?

Antwoord:

Op grond van de huidige overeenkomst is het niet mogelijk om de luchthaven te dwingen met dergelijke activiteiten te stoppen. Een beperkt aantal 'vakantievluchten' blijft volgens de luchthaven van belang. Enerzijds voor een stabiele ondergrond van de exploitatie van de luchthaven, maar anderzijds blijken dergelijke vluchten ook het draagvlak onder de bewoners te vergroten, omdat omwonenden op die manier niet alleen de lasten dragen, maar ook van de lusten van de luchthaven kunnen genieten.

Verder wordt gesteld:

"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."

Vraag 9:

Bent u bereid om onafhankelijk te monitoren of RTHA zich in de praktijk gedraagt als zakenvliegveld, analoog aan de gemaakte afspraken? Zo ja, hoe wilt u deze monitoring vormgeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het is mogelijk om het aantal vakantievluchten en lijndienstvluchten op de Rotterdamse luchthaven te monitoren. Rotterdam The Hague Airport publiceert deze cijfers maandelijks voor een ieder op hun website (www.rotterdamthehagueairport.nl). Deze zijn te vinden door achtereenvolgens te klikken op > burens & omgeving > Verkeers- en vervoerscijfers.

Vraag 10:

Kunt u aangeven hoeveel vluchten ook nog een ander binnenlands vliegveld als vertrek- en/of bestemming heeft?

Antwoord:

De kleine luchtvaart en helikopters hebben vrij vaak een binnenlands vliegveld als vertrekpunt of bestemming. Ervan uitgaande dat u doelt op het aantal vakantievluchten vanaf de luchthaven, kunnen wij u informeren dat RTHA heeft aangegeven dat er t/m 31 juli jl. 284 vluchten geland of vertrokken zijn op en vanaf RTHA, welke een tussenlanding hebben gemaakt op een andere Nederlandse luchthaven.



Verder wordt gesteld:

“In 2012 werden 17.833 vluchten uitgevoerd vanuit 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 RTHA 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 klachten 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 overgevlogen, 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.”

Vraag 11:

Is het correct dat piloten vaker laag vliegen? Hoe vaak komt dit bij benadering voor?

Vraag 12:

Worden 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?

Antwoord op de vragen 11 en 12:

Uit de klachtenrapportages blijkt dat het over een beperkt aantal klachten gaat. In de handhavingrapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt niet dat er onregelmatigheden zijn geconstateerd ten aanzien van laagvliegen. Zodra er sprake is van een (geluidhinder) klacht waarbij het vermoeden bestaat dat er te laag gevlogen is, wordt dit gecontroleerd door de ILT.

Vraag 13:

Wilt u het gesprek aan gaan met defensie om militaire vluchten laag boven Rotterdam uit te bannen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Gezien het incidentele karakter, en de aanname dat er uitsluitend uit noodzaak over Rotterdam wordt gevlogen door militaire toestellen (bijvoorbeeld als een toestel onderschept moet worden, omdat deze geen contact heeft met de verkeersleiding), ziet ons college op dit moment geen aanleiding om het gesprek aan te gaan met het Ministerie van Defensie over dit onderwerp. Wel blijft het college het aantal militaire vluchten boven Rotterdam monitoren op basis van informatie van de DCMR.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

Ph. F. M. Raets

A. Aboutaleb

