

Op 12 mei 2022 stelde het raadslid S. Leewis (GroenLinks) technische vragen over het luchthavenbesluit RTHA.

Inleidend wordt door het raadslid gesteld:

“Afgelopen weken heeft RTHA vluchten overgenomen van Schiphol omdat deze vluchten niet verwerkt konden worden door Schiphol. Het aantal vluchten is wordt per vliegveld beperkt door het aantal slots dat het vliegveld mag vergeven en door de maximale geluidsbelasting die het vliegveld mag veroorzaken.”

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Welke ruimte in slots en geluidsbelasting heeft RTHA er om extra vluchten van Schiphol over te nemen?

Vraag 2:

Hoeveel ruimte in slots heeft RTHA nog over voor het jaar 2022? En als RTHA nog ruimte in de slots heeft, hoe komt dat?

Antwoord vraag 1 en 2:

RTHA heeft een maximaal toegestane geluidsbelasting in Lden die niet overschreden mag worden. Handhaving hiervan vindt plaats per gebruiksjaar die loopt van 1 november tot en met 31 oktober en vrijwel gelijk loopt aan de een IATA winterseizoen gevolgd door een zomerseizoen. RTHA geeft twee keer per jaar de beschikbare capaciteit op aan de slotcoördinator. De slotcoördinator verdeelt deze capaciteit ca 6 maanden voor de start van het seizoen onder de luchtvaartmaatschappijen die aanvragen gedaan hebben, voorrang hierbij krijgen aanvragen die hetzelfde seizoen een jaar eerder al gevlogen hebben (zogenoemde historische rechten). Na deze eerste verdeling zijn er nog een beperkt aantal slots over of is er een wachtlijst met aanvragen die niet gehonoreerd zijn.

Gedurende het seizoen vinden er dagelijks mutaties plaats: vluchten die extra worden aangevraagd en andere vluchten die geannuleerd worden. Zolang deze aanvragen passen binnen de capaciteitsdeclaratie zullen deze door de slotcoördinator worden uitgegeven. Afgelopen winterseizoen zijn (mede als gevolg van Covid) niet alle slots gebruikt. Deze ongebruikte winter slots zijn medio februari overgeheveld van het winterseizoen naar het zomerseizoen. Verder worden er in praktijk altijd iets minder vluchten uitgevoerd als dat er slots zijn aangevraagd, hierdoor komen er over het algemeen gedurende een seizoen een aantal slots beschikbaar. Het aantal beschikbare slots gedurende het seizoen verandert dus per dag (ca 1.000 slots op dit moment voor het lopende zomerseizoen 2022).

Voorts wordt door het raadslid gesteld:

“Slots worden tweemaal per jaar toegewezen tijdens een winter declaratie en een zomer declaratie.”

Vraag 3:

Hoeveel slots heeft RTHA de afgelopen vier jaar opgevraagd tijdens de winter en de zomer? declaraties uitgesplitst naar winter en zomer.

Antwoord:

Een IATA winterseizoen start op de laatste zondag in oktober (gelijk met de wintertijd) en een IATA zomerseizoen start op de laatste zondag in maart (gelijk met de zomertijd). Het aantal weken in de seizoenen kan hierdoor van jaar tot jaar verschillen en daarmee ook het aantal slots. Het (door de luchthaven) gedeclareerde aantal slots wordt afgeleid van de maximaal toegestane geluidsbelasting en de wijze waarop verwacht wordt dat gebruikers van de luchthaven deze geluidsruimte zullen gaan gebruiken. Het verwachte gebruik kan per seizoen veranderen en daarmee ook het aantal slots.

IATA Seizoen	Aantal slots
S22	11.995
W21	5.374
S21	11.995
W20	5.630
S20	11.608
W19	6.034
S19	11.826
W18	6.034
S18	12.220
W17	5.760

Het aantal uitgevoerde slots is alleen bekend bij de slotcoördinator en kan worden nagevraagd.

Relevanter dan het aantal uitgevoerde slots is het aantal slots dat historische rechten bezit in een bepaald seizoen. Deze historische rechten worden toegekend door de slotcoördinator. Met name tijdens de Covid seizoen is er een groot verschil tussen het aantal uitgevoerde slots en het aantal slots dat historische rechten heeft omdat in de deze periodes de historische rechten in stand gebleven zijn ondanks dat er veel minder dan de normale ondergrens van 80% van de slots gebruikt is (als gevolg van EU-beleid).

Vraag 4:

Hoeveel slots heeft RTHA gebruikt de afgelopen vier jaar gebruikt in de zomer en in de winter periode?

Antwoord:

Zie antwoord 3.

Voorts wordt door het raadslid gesteld:

“RTHA schrijft op haar website “Het gaat niet om uitbreiding van vluchten, maar om een tijdelijke situatie.” (<https://www.rotterdamthehagueairport.nl/luchthaven-en-ik/organisatie/nieuws/item/corendon-verplaatst-vluchten-naar-rotterdam-the-hague-airport/>)”

Vraag 5:

Betekent bovenstaande dat er andere geplande vluchten geschrapt worden om de extra vluchten mogelijk te maken?

Antwoord:

Het aantal vluchten dat daadwerkelijk is overgenomen door Rotterdam is uiterst beperkt geweest (minder dan 10 in totaal gedurende twee weekenden). Hier waren dus ook niet veel slots voor nodig. De benodigde slots waren beschikbaar binnen de bestaande capaciteit. De benodigde slots waren beschikbaar binnen de bestaande capaciteit en deze slots zijn dan ook op de normale wijze door de slotcoördinator uitgegeven.

Voorts wordt door het raadslid gesteld:

“Op basis van de gegevens van oa de IPCC over klimaatverandering blijkt dat een 1,5 graden scenario steeds verder uitzicht raakt als we CO2 uitstoot niet korte termijn verminderen. De luchtvaart is nationaal verantwoordelijk voor uitstoot van circa 7,8 miljard kilo CO2 op jaar basis. Die uitstoot wordt primair veroorzaakt door de vliegtuigen zelf. Tegelijkertijd zit de inzet van deze luchthaven in het verminderen van haar uitstoot op de operationele uitstoot van de luchthaven zelf exclusief de vliegtuigen zelf en de inzet op innovatieve emissielose technieken.”

Vraag 6:

Hoeveel CO2 veroorzaakt RTHA op haar vliegveld zelf (exclusief vluchten) en hoeveel CO2-uitstoot veroorzaken de vluchten op en vanaf RTHA op jaar basis?

Antwoord:

RTHA kom op korte termijn geen exacte cijfers geven over de emissie van CO2 door de luchthaven zelf. Momenteel wordt de volledige energiebehoefte door zonne-energie gedekt en wordt er gemiddeld meer zonne-energie geproduceerd dan nodig voor RTHA. Volgens opgave van de luchthaven bedroeg de CO2-uitstoot in 2018 1221 ton.

Berekeningen van de CO2-uitstoot van vluchten komen in de MER voor een nieuw luchthavenbesluit beschikbaar. In nieuw op te stellen milieueffectrapportages voor burgerluchthavens moet van vertrekkende vluchten de CO2-uitstoot inzichtelijk worden gemaakt voor de hele vluchtduur tot aan de verwachte bestemmingen.

Verder wordt verwezen naar de afdoening 19bb12792 d.d. 26 maart 2019 van toezegging 19bb11416 “de wethouders informeren de commissie zoveel als mogelijk is over de CO2-uitstoot van de luchtvaart en de luchthaven in Rotterdam en over de lokale CO2 reductieplannen”. Hierin is o.a. opgenomen dat:

- het aandeel CO2 uitstoot dat door het stijgen en landen aan RTHA wordt toegekend ca. 15.000 ton per jaar bedraagt. De CO2 uitstoot tijdens vlucht tussen de luchthavens wordt niet specifiek aan de vliegvelden toegekend maar aan de totale CO2 uitstoot.
- De burgerluchtvaart in zijn totaliteit op dit moment wereldwijd 2-3% bijdraagt aan de CO2 uitstoot;
- De CO2 uitstoot toegerekend aan RTHA/Rotterdam bedraagt ca. 2% van de CO2 uitstoot veroorzaakt door het wegverkeer binnen Rotterdam (ca. 800.000 ton CO2/jaar).

Vraag 7:

Hoe zal de CO2-emissie van het vliegveld zelf en van de vluchten van en naar RTHA zich naar verwachting ontwikkelen? Heeft RTHA een plan om de CO2-uitstoot te verminderen tot 2030 en tot 2050?

Antwoord:

De verwachting is dat de CO2-emissie op lange termijn zal dalen. RTHA heeft tot doel geen uitstoot van CO2 door RTHA in 2030. Voor de luchtvaart (vluchten) is het doel om in samenwerking met partners in 2030 de uitstoot van CO2 terug te brengen op het niveau van 2005.

Binnen Royal Schiphol Group is een beleid gemaakt voor alle luchthavens om verder te verduurzamen. Dit beleid is te vinden op <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/road-to-the-most-sustainable-airports/>. Op sheet 7 van de Roadmap is ook de totale CO2-uitstoot van de luchthavens opgenomen en de doelen voor 2030 en 2050. Deze roadmap en doelen gelden ook voor RTHA. Verder zijn de duurzaamheidsdoelstellingen van RTHA te vinden in de rapportage Joint Fact Finding, § 2.3, blz 71 e.v. (bijlage kenmerk 21bb12435 bij brief kenmerk 21bb12195 over Participatietraject luchthavenbesluit RTHA uitkomsten Join Fact Finding) en op de website van RTHA, <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/luchthaven-en-ik/organisatie/duurzaamheid/>

Vraag 8:

Welke emissieloze technieken zijn nu al beschikbaar om emissieloos te vliegen?

Antwoord:

Beschikbare technieken zijn (mits gebaseerd op 'groene' stroom):

- Vliegen op waterstof;
- Electrisch vliegen;
- Vliegen op synthetische kerosine (SAF).

Deze technieken zijn technisch bewezen, maar bevinden zich nog in een wisselend stadium van ontwikkeling richting commerciële toepassing.

Vraag 9:

Worden deze technieken nu al ingezet voor commerciële vluchten vanaf RTHA?

Antwoord:

Op dit moment worden deze nog niet ingezet voor commerciële vluchten vanaf RTHA. Dit is ook afhankelijk van de gebruikers (luchtvaartmaatschappijen) van RTHA. RTHA onderzoekt de mogelijkheden van electrisch/hybride vliegen en zet zich in voor het gebruik van duurzame brandstoffen.

Vraag 10:

Welke technieken om emissieloos te vliegen zijn naar verwachting in 2030 beschikbaar?

Antwoord:

Op dit moment vinden er wereldwijd veel ontwikkelingen plaats om luchtvaart te verduurzamen. Deze technologieën bevinden zich (op enkele uitzonderingen na) op dit moment nog in een ontwikkel of testfase. Volgens RTHA wordt vanuit de diverse bedrijven die met de ontwikkelingen bezig zijn, gecommuniceerd dat vanaf circa 2024 deze vliegtuigen dermate ver ontwikkeld zullen zijn dat de eerste vliegtuigen voor commercieel verkeer kunnen

worden ingezet. Een en ander is wel afhankelijk van de goedkeuring van deze nieuwe vliegtuigtypes door de diverse luchtvaartautoriteiten.

In de bij vraag 7 genoemde Roadmap is aangegeven dat Zeroavia verwacht dat in 2024 de verbinding Rotterdam – London met een waterstof/elektrisch vliegtuig voor het eerst gevlogen kan worden. Daarnaast werken de RSG luchthavens samen in het project “Power-Up” om introductie van volledig elektrisch passagiersvervoer te onderzoeken

Naast waterstof/elektrisch wordt er wereldwijd ook gewerkt aan batterij/elektrisch vliegtuigen voor passagiers en vrachtvervoer. In eerste instantie zal dit plaats gaan vinden met kleinere vliegtuigen op kortere afstanden, hoe snel deze ontwikkeling gaat en tot welke grootte dit mogelijk is, is op dit moment nog niet goed te zeggen. Dat dit een verduurzaming zal opleveren voor de vluchten op langere (intercontinentale) afstanden wordt op dit moment minder waarschijnlijk geacht. Deze vluchten vinden echter niet/nauwelijks vanaf RTHA plaats.

De factsheet voor de Tweede Kamer “Toekomst verduurzaming luchtvaart: een actualisatie”, nummer 2021Z10873, d.d. 16 juni 2021

(<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2021Z10873&did=2021D23658>) geeft inzicht in de stand van zaken en de prognose van technologische ontwikkelingen en innovatie op het gebied van verduurzaming van de luchtvaart (klimaat, luchtkwaliteit en geluid) om de Tweede Kamer inzicht te bieden in (de verwachte) technische mogelijkheden voor duurzame vliegtuigen (bijvoorbeeld op gebied van motoren, brandstoffen en aerodynamica) en de bijbehorende milieu-impact, bedrijfseconomische aspecten en de verwachte tijdsduur waarin deze technische mogelijkheden breed kunnen zijn ingevoerd. De rapporteurs stellen dat tot 2050 het grootste effect met de e-fuels wordt bereikt, maar daarna in toenemende mate met nieuwe vliegtuigen. Volgens de auteurs zijn er op dit moment zijn er geen plannen door fabrikanten van grote vliegtuigen (Boeing, Airbus) voor grote nieuwe duurzame ontwikkelingen omdat ze afgelopen jaren al een aantal nieuwe modellen op de markt hebben gebracht, door problemen uit 2018/2019 bij Boeing en door kleinere budgetten na de corona-crisis. Airbus is wel stappen aan het maken voor een nul-CO₂-emissie vliegtuig met het ZEROe-programma.