

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 660
van **AN MOERENHOUT**
datum: 8 februari 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Uitbreiding luchthaven Zaventem - Impact

Brussels Airport Company wil uitbreiden en mikt op een verhoging van 23 naar 40 miljoen reizigers in 2040. Een uitbreiding, en een verdubbeling van het aantal reizigers, heeft ontzettend grote gevolgen voor mens, milieu en mobiliteit.

Zo moeten deze 17 miljoen extra reizigers ook van en naar Zaventem geraken. Door deze toename van verkeer, zowel auto- als vliegverkeer, kan het behalen van de Vlaamse en Europese klimaatdoelstellingen in gevaar gebracht worden.

De bezorgdheid dat de leefbaarheid van de omgeving rond de luchthaven in het gedrang komt, is zeer groot. Ook de omwonenden en de gemeenten Kortenberg en Steenokkerzeel toonden de voorbije weken hun onrust. Daarnaast is ook het behalen van de Vlaamse en de Europese klimaatdoelstellingen een absolute prioriteit.

De minister sprak zich op 24 januari 2018 op Radio 1 uit voor de uitbreiding van de luchthaven.

1. In welke mate valt de uitbreiding van de luchthaven volgens de minister te rijmen met de Vlaamse en de Europese klimaatdoelstellingen?
2. Op welke manier wil de minister als minister van Mobiliteit - en dan vooral in het kader van zijn pleidooi om het aantal reizigers te verdubbelen en de luchthaven uit te breiden - bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, ook wetende dat de provincie Vlaams-Brabant tegen 2040 klimaatneutraal wil zijn en de CO₂-uitstoot met minstens 80 procent wil laten verminderen ten opzichte van 2011?
3. Verscheidene Europese luchthavens, zoals de Zweedse luchthaven Stockholm-Arlanda, zetten zich mee in om de klimaatdoelstellingen te halen. Ook Brussels Airport Company zou de nodige bijdragen moeten leveren ten aanzien van de klimaatdoelstellingen die internationaal worden afgesproken en Europees worden geratificeerd. Zo kan de Vlaamse overheid een wettelijk plafond voor CO₂ en voor ultrafijn stof voor alle grond- en luchtactiviteiten vastleggen, en kan Brussels Airport Company zich ertoe verbinden om binnen zo'n CO₂-plafond en een plafond voor ultrafijn stof te opereren.

Is de minister voorstander van deze denkpiste?

ANTWOORD

op vraag nr. 660 van 8 februari 2018

van **AN MOERENHOUT**

1. en 2.

De luchthaven van Zaventem is van groot belang voor de Vlaamse en ook voor de Belgische economie. Het is belangrijk dat deze economische poort verder kan ontwikkelen, want zoals iedereen weet: stilstaan is achteruit gaan. Deze ontwikkeling dient echter wel te gebeuren in evenwicht met de omgeving en rekening houdende met bijvoorbeeld klimaatdoelstellingen. Een ontwikkeling van een luchthaven gaat gepaard met bijkomende vluchten en bestemmingsverkeer.

Wat de luchtvaart betreft, wordt enkel de binnenlandse luchtvaart opgenomen in de Vlaamse doelstellingen voor emissies van broeikasgassen. Zoals u weet, is deze binnenlandse luchtvaart verwaarloosbaar. De intra-Europese vluchten vallen onder het systeem van de EU emissiehandel voor vliegtuigexploitanten, waarvoor de luchtvaartmaatschappijen verantwoordelijk zijn. Het EU ETS legt tot 2023 een emissieplafond op van 90% van de gemiddelde uitstoot van de jaren 2004-2006 voor alle intra-EEA vluchten. Vanaf 2021 gaat de CORSIA (Carbon Reduction Scheme for International Aviation) van start. Dit is een marktgebaseerde maatregel ontwikkeld in de schoot van het ICAO (International Civil Aviation Organization) en die wereldwijd zal worden toegepast om koolstofdioxide neutrale groei van de mondiale internationale luchtvaartsector te realiseren vanaf 2020. Ook voor de ultrafijne stofdeeltjes veroorzaakt door vliegtuigmotoren is een nieuwe, strengere internationale emissiestandaard van ICAO op komst. Op internationaal niveau is men dus ijverig aan het werk om de klimaatimpact van de luchtvaart te beperken.

Wat het bestemmingsverkeer betreft, wordt zowel door de luchthaven als de overheid ingezet om een modal shift te bewerkstelligen van de wagen naar vervoersalternatieven. Maatregelen om de emissies van het wegverkeer te verminderen, maken deel uit van het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen en zijn gericht op het sturen van de mobiliteitsontwikkeling (resultierend in een vermindering van het aantal voertuigkilometers), rekening houdend met een vergroening van het wagenpark, o.a. t.g.v. de Europese normen voor voertuigmotoren. Zo wordt er op dit moment bv. gewerkt aan dossiers, zoals 'basisbereikbaarheid' en 'onderzoek naar een wegenheffing voor lichte voertuigen'. Ook naar het fietsbeleid gaat veel aandacht. De luchthaven schuift in haar Strategische visie 2040 een modal split van 50% naar voor: 50% van de passagiers en werknemers komt met het openbaar vervoer, de fiets of te voet (nu ligt dit percentage reeds op 30%). Hiervoor promoot en faciliteert de luchthaven o.a. de luchthaven als intermodale hub en bouwt op deze manier het aanbod en de accommodatie van het openbaar vervoer op de luchthaven stelselmatig uit, in samenwerking met de overheid.

3. Het voorstellen voor een wettelijk plafond voor koolstofdioxide en ultrafijn stof vormt een bevoegdheid van minister Schauvliege. De luchthaven heeft zelf echter al eigen engagementen aangegaan. Ik verwijs hiervoor naar haar milieuraapport 2017:
- Brussels Airport heeft zichzelf de doelstelling opgelegd om tegen 2020 haar totale eigen koolstofdioxide-emissies met 20% te verminderen t.o.v. 2010. Deze doelstelling werd in 2014 reeds bereikt. De luchthaven heeft zich daarom een

nieuwe doelstelling opgelegd om tegen 2030 haar totale CO₂-emissies met 40% te verminderen t.o.v. 2010.

- Brussels Airport heeft zich geëngageerd in het Europese Airport Carbon Accreditation Scheme. Dit schema omvat vier stappen:
 - o Stap 1 bevestigt de opmaak van een extern geauditeerde CO₂-voetafdruk.
 - o In stap 2 wordt een CO₂-reductie actieplan opgesteld.
 - o Het gezamenlijke uitwerken van maatregelen ter reductie van de broeikasgasuitstoot met andere luchthavenpartners is een derde stap.
 - o In stap 4 worden luchthavens bekroond die volledig koolstofneutraal zijn (d.m.v. offset van resterende emissies).

Ondertussen zit Brussels Airport in stap 3. Om de broeikasgasuitstoot te beperken, zijn er bijvoorbeeld zonnepanelen geïnstalleerd. Er is ook aandacht voor installaties in gebouwen, binnen- en buitenverlichting, bebakening, dienstwagens, bedrijfswagens,... Ook de samenwerking met diverse luchthavenpartners rond de [Continuous Descent Operations \(CDO\)](#) of 'groene landingen' en Collaborative Decision Making (CDM) m.b.t. het verkorten van taxitijden zijn belangrijke initiatieven die de CO₂-uitstoot van Brussels Airport én haar partners beperken.