

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 155

van **AN MOERENHOUT**

datum: 14 december 2018

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**

VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Klimaatconferentie Katowice (Polen) - Vlaams voorstel introductie vliegtaks

Naar aanleiding van de COP24-klimaatconferentie in het Poolse Katowice van 3 tot 14 december 2018 verklaarde de minister dat ze van mening is dat het op dit moment veel te goedkoop is om te vliegen. Daarom wil ze dat er op Europees vlak een luchtvaarttaks ingevoerd wordt. Het belasten van klimaatintensieve transportmiddelen zoals de luchtvaart kan slimmer en duurzamer transportgedrag stimuleren. Een Europese consensus lijkt echter nog ver weg.

Ook in de commissie Leefmilieu van het Vlaams Parlement van 4 december 2018 benadrukte de minister dat ze wil inzetten op een Europees initiatief, en dat ze ondertussen ook wil praten met een kleiner aantal landen, lidstaten of regio's om nu al bepaalde initiatieven te nemen.

1. RTL nieuws berichtte op 7 december dat de Nederlandse Regering een vliegtaks van 7 euro per ticket zal invoeren in Nederland. Naast die tickettaks komt er ook een heffing voor vrachtvervoer, waarbij vervuilende en lawaaiërende vliegtuigen zwaarder belast zullen worden. Net zoals de minister wil de Nederlandse regering bij voorkeur op Europees niveau afspraken maken, maar in afwachting van een Europees kader voert de Nederlandse Regering zelf reeds een vliegtaks in. In de commissie Leefmilieu van 4 december 2018 beloofde de minister gesprekken met Nederland op te starten, om te bekijken op welke wijze er samenwerking mogelijk is.

a) Heeft de minister ondertussen een gesprek gepland met Nederland?

b) Overweegt de minister om, naar het Nederlandse voorbeeld, ook in Vlaanderen dergelijke taks in te voeren?

Zo ja, hoe zal die eruit zien en op welke termijn zal die ingevoerd worden?

Zo neen, welke andere initiatieven zal zij dan nemen om te komen tot een bovenregionale luchtvaarttaks?

2. Op welke andere manier wil de minister binnen haar bevoegdheden een beleid ontwikkelen voor het vliegverkeer om de klimaatdoelstellingen te kunnen behalen?
3. De minister kan binnen haar bevoegdheden zelf ook maatregelen nemen om slimmer en duurzamer transportgedrag op de luchthaven van Zaventem te stimuleren. Onze fractie pleit er voor dat Bussels Airport zich engageert tot de nodige bijdragen aan de klimaatdoelstellingen die internationaal worden afgesproken en Europees worden geratificeerd. We zien dat ook andere Europese luchthavens, zoals de Zweedse

luchthaven Stockholm-Arlanda, zich mee inzetten om de klimaatdoelstellingen te halen. Zo kan de Vlaamse overheid een wettelijk plafond voor CO2 invoeren.

- a) Is de minister daar voorstander van?
 - b) Zo ja, hoe zal die eruit zien en op welke termijn zal die ingevoerd worden?
 - c) Zo neen, welke initiatieven zal de minister dan nemen om dergelijk CO2-plafond op bovenregionaal niveau in te voeren?
4. Ook voor ultrafijnstof voor alle grond- en luchtactiviteiten kan de Vlaamse overheid een wettelijk plafond vastleggen en kan Brussels Airport Company zich onderschrijven.

Is de minister daar voorstander van?

ANTWOORD

op vraag nr. 155 van 14 DECEMBER 2018

van **AN MOERENHOUT**

1. a) Er zijn op dit moment nog geen gesprekken gepland met Nederland.

b) Ik verwijs naar het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 dat op 20 juli 2018 door de Vlaamse Regering goedgekeurd werd. Daarin is opgenomen dat in afwachting van een Europees initiatief t.a.v. een heffing op vliegtuigtickets Vlaanderen in overleg met de andere Belgische entiteiten en de buurlanden zal onderzoeken of en op welke wijze een heffing op vliegtuigtickets kan geïntroduceerd worden door een groep van landen, waarbij de hoogte van de heffing afhangt van de afstand van de vlucht.
2. Ik verwijs naar het ontwerp van Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030. De prioriteiten van de Vlaamse Regering om tot een ambitieuzer klimaatbeleid voor vliegverkeer te komen, zijn daarin opgenomen, en zijn toegespitst op 4 maatregelen.
 - 1) Binnen ICAO blijven streven naar klimaattransitie, zowel door middel van operationele, technische als marktgebaseerde maatregelen.
 - 2) Ondersteunen van een ambitieus Europees beleid voor de luchtvaartsector. Internationale luchtvaart is opgenomen in de NDC (National Determined Contribution) van Europa onder het Akkoord van Parijs en maakt dus deel uit van de Europese doelstelling om tegen 2030 de broeikasgasuitstoot met 40% te reduceren t.o.v. 1990. Bijkomend Europees beleid, met een scherper ambitieniveau dan CORSIA (het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation van ICAO), voor internationale luchtvaart zal dus ook na 2020 nodig zijn. Dit kan in de vorm zijn van het EU-emissiehandelssysteem of fiscaal beleid of verplichte bijmengingspercentages voor klimaatvriendelijke brandstoffen.
 - 3) Streven naar een passend fiscaal beleid voor de luchtvaartsector, dat in lijn is met het fiscaal beleid voor andere transportmodi en dat de vraag naar en de kost van luchtverkeer kan rationaliseren.
 - 4) Onderzoeken hoe Vlaanderen kan bijdragen aan het aanbod van klimaatvriendelijke brandstoffen. Ook op lange termijn zullen lucht- en scheepvaart ten minste gedeeltelijk afhankelijk blijven van vloeibare brandstoffen. De ontwikkeling, het beschikbaar maken in grote hoeveelheden en de commercialisatie van klimaatvriendelijke brandstoffen die hun duurzaamheid kunnen bewijzen over de hele levenscyclus, is belangrijk en biedt ook opportuniteiten op economisch vlak.
Daarnaast is het ook belangrijk om in te zetten op aantrekkelijke alternatieven voor luchtverkeer, zoals een netwerk van hogesnelheidstreinen tussen de Europese hoofdsteden.
3. Ik verwijs ik naar mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 607 van 19 juli 2018.
4. Voor ultrafijnstof zijn er op dit moment nog te veel wetenschappelijke onzekerheden om de huidige emissies voldoende nauwkeurig te bepalen en op basis daarvan een plafond naar de toekomst vast te stellen.