

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 244

van **STEFAAN SINTOBIN**

datum: 9 december 2021

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Luchthaven Brugge-Oostende - Nachtvluchtregime

Op 5 oktober 2016 bevestigde de toenmalige Vlaamse minister van Leefmilieu een besluit van de deputatie van West-Vlaanderen van 21 december 2015, waarbij op vraag van de exploitant van de luchthaven Oostende-Brugge een versoepeling van het nachtvluchtregime op de luchthaven Oostende-Brugge werd verleend. Op 8 november 2018 vernietigde de Raad van State echter deze ministeriële beslissing, waarbij de raad verwees naar de kaduke motivering van de toenmalige minister. Nog volgens de Raad van State toonde de minister onvoldoende aan waarom het negatief advies van de vroegere afdeling Milieuvergunningen niet werd gevolgd, een advies waarin de administratie stelde dat een versoepeling van het nachtvluchtregime tot onaanvaardbare nachtelijke geluidshinder voor omwonenden van de luchthaven zou leiden.

Niettegenstaande het uitvoerig gemotiveerde vernietigingsarrest stond de toenmalige minister van Leefmilieu blijkbaar reeds op 18 januari 2019 opnieuw een versoepeling van het nachtvluchtregime toe, waarna zij de daaropvolgende maand in de Vlaamse Regering plaats ruimde voor een nieuw regeringslid. Ook deze nieuwe ministeriële beslissing, waardoor oude luidruchtige vrachttoestellen van het type Boeing 747-400F en AN12F 's nachts alsnog konden gebruikmaken van de luchthaven, werd volgens recente persberichten echter eind november 2021 op verzoek van de actiegroep vzw WILLO vernietigd door de Raad van State.

Door het nieuwe arrest wordt de minister verplicht zich opnieuw uit te spreken over de vraag van de luchthavenexploitant om het nachtvluchtregime op de luchthaven Oostende-Brugge te versoepelen. De initiële versoepelingsaanvraag is echter al meer dan 5 jaar oud en intussen zijn er al tal van modernere geluidsarme en minder vervuilende vrachtliegtuigen in de luchtvrachtsector beschikbaar.

1. In hoeverre is de vraag van de luchthavenexploitant voor een versoepeling van het nachtvluchtregime op de luchthaven van Oostende-Brugge op dit ogenblik vanuit zowel economisch als ecologisch standpunt nog relevant? Heeft de minister en/of haar administratie in die optiek intussen al overleg gepleegd met de luchthavenexploitant om na te gaan of die bereid is om afstand te doen van diens versoepelingsverzoek?
2. Bij aanvang van deze legislatuur stelde de minister in haar beleidsnota expliciet dat ze als minister van Omgeving wat betreft de internationale luchtvaart zowel op Europees als internationaal niveau zou pleiten voor veel strengere emissienormen.

Kan de minister een overzicht geven van de initiatieven die ze op dat punt concreet heeft genomen om tot strengere geluids- en luchtemissienormen te komen, alsook wat ze op dat beleidspunt intussen concreet heeft bereikt bij de Europese en internationale instanties?

ANTWOORD

op vraag nr. 244 van 9 december 2021

van **STEFAN SINTOBIN**

1. Ik wil nu nog niet vooruitlopen op een versoepeling van het nachtvluchtregime op de luchthaven Oostende-Brugge. Het arrest van de Raad van State wordt nog nader onderzocht. Het dossier is ook terug in behandeling genomen. Ik zal daarna op basis van alle elementen in het dossier opnieuw een beslissing nemen, in principe tegen 1 februari 2022 (dit is evenwel geen dwingende termijn).

Naar aanleiding van het recente arrest van de Raad van State heeft mijn administratie contact gehad met de luchthavenexploitant (LEM Oostende-Brugge). De exploitant van de luchthaven heeft de administratie meegedeeld dat zij nog steeds een versoepeling wenst.

2. In mijn beleidsnota 'Omgeving' heb ik inderdaad aangekondigd dat ik inzake internationale scheepvaart en luchtvaart op Europees en internationaal niveau strengere normen zal bepleiten. De betreffende passage heeft betrekking op de vermindering van de luchtmissies passend binnen de operationele doelstelling om de transportmiddelen te vergroenen.

In verband met de emissies van het vliegverkeer verwijs ik in dat verband ook naar mijn beleidsnota 'Klimaat' waarin ik heb opgenomen dat verdere acties noodzakelijk zijn om de groeiende klimaatimpact van internationale lucht- en scheepvaart compatibel te maken met het realiseren van de globale langetermijndoelstellingen van het Parijs Akkoord en ik daarom op Europese en internationale fora strengere normen zal bepleiten voor de internationale scheepvaart en luchtvaart. Deze "strengere normen" hebben betrekking op "strengere klimaatbeleidsmaatregelen". Hiermee worden geen geluids- en luchtmissienormen bedoeld.

In de beleidsnota 'Klimaat' heb ik bij dit punt duidelijk gesteld dat bijkomend Europees klimaatbeleid voor de luchtvaartsector nodig is om te vermijden dat andere economische sectoren in de EU zullen moeten compenseren voor de stijgende luchtvaartemissies. Het is dan ook zeer positief dat het op 14 juli 2021 gepubliceerde 'Fit for 55' pakket van de Europese Commissie - een reeks wetgevende voorstellen die als bedoeling hebben om het Europese kader inzake energie- en klimaatbeleid aan te passen aan de klimaatdoelstellingen die zijn vastgelegd in de Europese Klimaatwet - verschillende wetgevende initiatieven bevat die gericht zijn op de luchtvaartsector.

Van deze wetgevende initiatieven valt de herziening van het EU emissiehandelssysteem, waarbij voorgesteld wordt het emissieplafond voor EU ETS luchtvaart te verlagen en om een gefaseerde afschaffing van de kosteloze toewijzing voor luchtvaart in te voeren, onder mijn bevoegdheid. In de Visienota Fit for 55, die op 5 november 2021 - op mijn voorstel - werd goedgekeurd door de Vlaamse regering neemt de Vlaamse regering een algemeen standpunt in over dit wetgevende pakket. Specifiek voor de herziening van het EU ETS luchtvaart, werd hierin verankerd dat Vlaanderen het Commissievoorstel om de kosteloze toewijzing voor de luchtvaart uit te faseren steunt en ervoor pleit om deze toewijzing nog sneller af te schaffen. Ik heb deze positie verdedigd zodat deze werd overgenomen in de Belgische positie, die op haar beurt in het EU besluitvormingsproces - dat nog volop aan de gang is - wordt ingebracht.

Voor de volledigheid kan ik ook meegeven dat er nog andere wetgevende initiatieven uit het Fit for 55 pakket gericht zijn op de klimaatimpact van de luchtvaartsector. De standpuntvorming voor deze initiatieven vallen onder de bevoegdheid van mijn collega ministers bevoegd voor mobiliteit en financiën: het "RefuelEU" voorstel dat als doel heeft het aanbod van en de vraag naar duurzame vliegtuigbrandstoffen in de EU te stimuleren, het "AFID (Alternative Fuel Infrastructure Directive)" voorstel dat gericht is op het ontwikkelen van voldoende infrastructuur voor de voorziening van duurzame brandstoffen en het voorstel aangaande de herziening van de energie taxatie richtlijn.

Op internationaal niveau situeren de onderhandelingen inzake het beperken van de klimaatimpact van de luchtvaartsector zich binnen de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), waar België vertegenwoordigd wordt door de FOD Mobiliteit en Vervoer. De focus van België en de EU lidstaten in de onderhandelingen ligt op het bewaken van de milieu-integriteit van CORSIA (Carbon Offsetting Reduction Scheme for International Aviation – marktgebaseerde maatregel) en het bepleiten van een lange termijn klimaatdoelstelling voor de luchtvaartsector; twee aspecten die ik volledig ondersteun en overeenkomstig verdedig in de Belgische standpuntbepaling.

Op technologisch vlak worden algemene normen ter regulering van de emissies van luchtvaartuigen en bijhorende certificatieprocedures vastgesteld binnen de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO. De emissiestandaarden, die binnen ICAO door het Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) ontwikkeld worden, hebben zowel betrekking op de geluidemissie van vliegtuigen, lokale luchtkwaliteit als de CO₂-emissie van vliegtuigen. Ook naar het ontwerp van nieuwe vliegtuigen worden voor deze aspecten vanuit ICAO specifieke doelstellingen geformuleerd.

Behalve voor supersonische vliegtuigen, loopt er binnen ICAO momenteel geen initiatief voor het aanpassen van de geluidemissionormen van nieuwe subsonische straalvliegtuigen of (grote) propellor-aangedreven vliegtuigen. De laatste ICAO standaard waaraan de geluidemissie van nieuwe vliegtuigen van dit type moeten voldoen, werd aangenomen binnen ICAO in februari 2013 en is van toepassing voor de certificatie van nieuwe prototypes vanaf 31 december 2017. De nieuwe eisen met betrekking tot de maximaal toegestane certificatieniveaus zijn nader gepreciseerd onder "Hoofdstuk 14" van Volume I, deel II, van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. De eisen voor Hoofdstuk 14 vliegtuigen zijn cumulatief in de 3 certificatiemeetpunten 7 EPNdB strenger dan deze van de vorige standaard van Hoofdstuk 4 vliegtuigen (ingevoerd in 2006), en 17 EPNdB strenger dan de referentie-eisen van Hoofdstuk 3 vliegtuigen (ingevoerd in 1978).

Voor lokale luchtkwaliteit ontwikkelt ICAO certificatieprocedures met eisen waaraan de uitstoot van vliegtuigmotoren tijdens de landing- en take-off cyclus (LTO-cyclus) moeten voldoen. De bestaande eisen hebben betrekking op het vermijden van het vrijkomen van vloeibare brandstof in de atmosfeer (na het stilleggen van de motor), de emissie van rook en de belangrijkste gasvormige uitlaatgassen, met name koolwaterstoffen (HC), stikstofoxiden (NO_x) en koolmonoxide (CO). De eisen voor rookemissie zullen naar verwachting vervangen worden door een nieuwe norm met betrekking tot niet-vluchtige fijn stofpartikels (nvPM). In 2019 werd hiervoor vanuit CAEP een nieuwe emissiestandaard voorgesteld waarvan voorzien is om, na goedkeuring door de ICAO-raad, van kracht te worden in 2023.

Binnen ICAO werd intussen wel al een nieuwe standaard aangenomen met betrekking tot de toegestane emissie van CO₂, die in 2017 gepubliceerd werd. De norm is van toepassing op subsonische straal- en turbopropvliegtuigen die vanaf 2020 van het nieuwe type (NT) zijn. De norm zal vanaf 2023 ook van toepassing zijn op in productie zijnde (InP) vliegtuigen die zijn aangepast en voldoen aan specifieke wijzigingscriteria.

Dit wordt vervolgens gevolgd door een productiestop in 2028, wat betekent dat InP-vliegtuigen die niet aan de norm voldoen na 2028 niet meer kunnen worden geproduceerd, tenzij de ontwerpen worden aangepast om aan de norm te voldoen.

Meer info: <https://www.icao.int/environmental-protection/>.