

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 335

van **IMADE ANNOURI**

datum: 4 december 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Regionale luchthaven Deurne - Gebruik door privéjets

Een studie uitgevoerd door het burgerplatform Vliegerplein in samenwerking met Transport & Environment over het gebruik van de regionale luchthaven van Deurne komt tot een aantal indrukwekkende resultaten. Ik citeer er een aantal:

- Ondanks een sluiting van zes weken in september en oktober 2022 kende het privévliegerverkeer van en naar Antwerp Airport de afgelopen jaren een indrukwekkende groei, met in 2022 gemiddeld 25 procent meer vliegbewegingen per maand dan in 2019. In augustus 2022 was er zelfs een toename met 63 procent ten opzichte van dezelfde maand in 2019.
- Een van de belangrijkste cijfers is de toename van het aandeel van privéjets ten opzichte van commerciële vliegtuigen. Voor elke commerciële vlucht vliegen er 3 privévliegeruimten van een naar Antwerpen.
- De drie topbestemmingen zijn Cannes, Nice en, ik verzin het niet, Kortrijk.
- Het aantal binnenlandse privévluchten is in 2022 meer dan verdubbeld ten opzichte van 2019 (van 310 naar 655). Dus dagelijks vertrekken er in Antwerpen bijna 2 vluchten naar bestemmingen in ons land.
- Van de 10 populairste routes liggen 6 bestemmingen op minder dan 500 kilometer van Antwerpen. In dat lijstje komen ook Brussel, Amsterdam en Parijs voor, steden waarvoor een alternatief per spoor perfect haalbaar is.
- Een duidelijke seizoenstrend is dat privéjets lang niet alleen voor zakelijke doeleinden worden gebruikt.

Uit een RTBF-rapportage over privévliegeruimten blijkt ook dat de beveiliging van de regionale luchthavens zo lek is als een zeef. Bagage wordt niet gecontroleerd en er is amper douanecontrole voor privévliegeruimten. Het contrast met passagiersvluchten kan niet groter zijn.

Privéjets zijn vaak vervuilender dan commerciële toestellen: ze zijn meestal ouder en de motoren zijn niet genormeerd. Privévluchtvaart doet alle klimaatinspanningen teniet: wie met een privéjet één enkele vlucht van Antwerpen naar pakweg Malaga doet, stoot evenveel uit als de gemiddelde Europeaan in een jaar.

Het zal de minister niet verrassen dat ik de groei van de privévluchtvaart in de luchthaven van Deurne problematisch vind. Dat de Vlaamse overheid met ons belastinggeld de plezierreisjes van een kleine, rijke minderheid subsidieert is onbegrijpelijk. De landingsrechten voor privéjets zijn spotgoedkoop in vergelijking met de buurlanden. De lawaaioverlast en luchtvervuiling krijgt de buurt er gratis bij. Het meest recente voortgangsrapport van het Vlaamse luchtbeleidsplan toont aan dat de luchtkwaliteit in

Antwerpen ondermaats blijft. Woningen, scholen, sportterreinen, een psychiatrisch ziekenhuis, volkstuintjes: ze liggen allemaal letterlijk naast de luchthaven. Meer dan aan een subsidieslurpende, vuile en lawaaierige luchthaven is er nood aan groen en ademruimte.

1. Heeft de minister kennis genomen van de bevindingen uit de studie van Burgerplatform Vliegerplein en Transport & Environment? Wat is haar appreciatie hiervan?
2. Heeft de minister kennis genomen van de RTBF-rapportage ('Investigation') over privéjets? Wat is haar appreciatie hiervan?
3. Hoe kijkt de minister naar de groei van het privéjetverkeer op de regionale luchthaven van Antwerpen? En in het bijzonder naar de binnenlandse vluchten?
4. Hoe kijkt de minister naar de veiligheidsrisico's die privévluchtvaart meebrengt?
5. Is het verantwoord om het gebruik van eenmotorige vliegtuigen vanuit Antwerpen te blijven toestaan?
6. De groei van het luchtverkeer legt een grote druk op de ambities die zijn uitgesproken in het Vlaams Luchtbeleidsplan. Welke inspanningen zal de minister doen om de uitstoot van schadelijke stoffen aan regionale luchthavens te beperken?
7. Heeft de minister intussen al verder gewerkt aan het aanpassen van de landingsrechten, zoals gesuggereerd werd in de maatschappelijke kosten-batenanalyse?
8. Eindhoven Airport wil fossiele privévluchten op de luchthaven vanaf 2026 verbieden. Wat vindt de minister van dat initiatief? Kan het als inspiratie dienen voor de Vlaamse regionale luchthavens?

ANTWOORD

op vraag nr. 335 van 4 december 2023

van **IMADE ANNOURI**

1. Ik heb hiervan kennis genomen. Ik moet vaststellen dat conclusies die gemaakt worden ten dele gebaseerd zijn op foutieve analyses.

- Er is geen sprake van een "indrukwekkende groei" van het zakelijk verkeer op de Luchthaven Antwerpen. Men stelt bijvoorbeeld dat er in 2022 maar liefst 25% meer zakelijke bewegingen waren dan in 2019. Dit is onjuist: in 2022 waren er 14.035 bewegingen van zakenjets, t.o.v. 14.389 in 2019. Dit is dus een daling met 2,5%. Er was wel een toename van het aantal trainingsbewegingen in 2022 vergeleken met 2019.

Ook de opsomming van geldstromen naar de Luchthaven Antwerpen (cf. tabel 1 in de studie van Vliegerplein) vertoont fouten.

- Men stelt dat de bijdrage van de luchthaven aan de regionale werkgelegenheid en de toegevoegde waarde niet significant lijken te zijn. Ik verwijs dienaangaande naar de cijfers van de Nationale Bank van België in haar rapport van 2017:
 - o Toegevoegde waarde: 85,2 mln EUR op jaarbasis (waarvan 35,1 mln EUR directe toegevoegde waarde en 50,0 mln EUR indirecte toegevoegde waarde)
 - o Werkgelegenheid: 1.090 VTE op jaarbasis (waarvan 435 VTE directe werkgelegenheid en 655 VTE indirecte werkgelegenheid)

Niettegenstaande deze bemerkingen, ben ik er wel van overtuigd dat de luchtvaartsector sterk moet inzetten op duurzaamheid en innovatie. Dat is ook de richting die de Vlaamse Regering uit wil. Deze werd bepaald in de visienota die eind 2022 werd goedgekeurd. Vlaanderen wil het voortouw nemen in de duurzame transitie naar een groenere luchtvaart. Dit kan onder andere bewerkstelligd worden door in te zetten op een diversificatie van de tarieven in functie van emissies en geluid, door SAF en e-fuels aan te bieden en door elektrisch vliegen te stimuleren. De toekenning van een nieuwe omgevingsvergunning kan een geschikte aanleiding vormen om verder in te zetten op lange termijnmaatregelen inzake innovatie en duurzaamheid.

2. Ik heb kennis genomen van de RTBF-reportage. Ik noteer de aandacht voor de milieu- en klimaatimpact van privézakenvluchten en de aandacht voor veiligheidsaangelegenheden.

Ik stel tegelijkertijd vast dat er positieve signalen vanuit de sector van de zakenluchtvaart komen, zoals de ambitie om tegen 2050 koolstofneutraal te worden. De verduurzaming van deze sector kan onder andere bewerkstelligd worden door in te zetten op een diversificatie van de tarieven in functie van emissies en geluid, door SAF en e-fuels aan te bieden en door elektrisch vliegen te stimuleren.

3. Op de Luchthaven Antwerpen is het aantal zakenvluchten in de afgelopen jaren als volgt geëvolueerd:

2015	14.688
2016	14.118
2017	14.118
2018	14.252
2019	14.389
2020	9.548
2021	13.133
2022	14.035

Er is dus geen sprake van een groei t.o.v. 2019.

In 2022 bleef het aantal binnenlandse vluchten met zakenjets beperkt tot 600. Het betreft in sterke mate positioneringsvluchten.

4. Ik ga ervan uit dat er in de vraag wordt verwezen naar de luchthavenbeveiliging, en niet naar de luchtvaartveiligheid.

De Luchthaven Antwerpen beschikt over twee zones aan luchtzijde, waarvoor specifieke EU-reglementering en eigen beveiligingsmaatregelen gelden.

De Europees gecertificeerde luchthavens (waaronder de Luchthaven Antwerpen) dienen beveiligingsreglementering na te leven en hierop wordt middels audits en inspecties toegezien door de nationale bevoegde autoriteit (het Directoraat Generaal Luchtvaart) en door de Europese Commissie.

De Luchthaven Antwerpen beschikt over een goedgekeurd beveiligingsplan.

Er is in de luchthaven permanente aanwezigheid van de Douane en de Federale politie gedurende de openingsuren.

5. Wat betreft het eventuele veiligheidsrisico dat de luchtvaart met zich meebrengt en het gebruik van eenmotorige vliegtuigen, wil ik verduidelijken dat dit niet onder mijn bevoegdheid valt.

Alle vliegtuigen die gebruikmaken van de Luchthaven Antwerpen beschikken over een geldig luchtwaardigheidsattest. Deze attesten worden afgeleverd door het federale Directoraat Generaal Luchtvaart. Eenmotorige toestellen zijn evenzeer gecertificeerd door deze autoriteit.

- 6-7. Duurzaamheid vormt een van de kernelementen in de strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens.

De LEM Antwerpen is reeds aan de slag gegaan met een aantal voorstellen, zoals het differentiëren van de landingsrechten in functie van emissies en geluid. De LEM overweegt een aanpassing van haar tariefstructuur door te voeren in de loop van 2024. Hierdoor wordt de inzet van milieuvriendelijke toestellen gestimuleerd via de prijszetting. Ook de inzet van duurzame vliegtuigbrandstoffen en het stimuleren van elektrische zakenvliegtuigen kunnen in de komende jaren een positieve impact hebben op milieu en klimaat.

8. Eindhoven Airport opereert op een andere schaal en volgens een ander businessmodel dan de Luchthaven Antwerpen: in 2022 werden er via deze luchthaven 6,3 miljoen passagiers vervoerd, versus 240.000 passagiers via de Luchthaven Antwerpen. Eindhoven Airport richt zich op een ander marktsegment. Zakelijk verkeer is van minder belang voor deze luchthaven.

De LEM Antwerpen is vragende partij om SAF te kunnen aanbieden aan haar klanten. Momenteel is er in Vlaanderen nog geen lokale productie van SAF's.