



# KIESWIJZER

## Bullet points

### 1. Luchtvaart is de meest klimaatschadelijke vorm van transport, bent u bereid om luchtvaartemissies tijdens de volgende legislatuur in het nationaal klimaatplan op te nemen?



→ Dit moet zeker gebeuren



→ Neen, conformeren aan Europese ETS-regelgeving (Emissiehandelsstelsel) is voldoende



- Internationale en Europese afspraken primeren op nationaal beleid
- Nadruk op uitbouw alternatieven voor korte afstanden en technologische ontwikkelingen



- Ja, elk klimaatplan dat luchtvaart (en scheepvaart) niet opneemt heeft een grote blinde vlek
- Er moet op Europees en internationaal ingegrepen worden, maar ook nationaal kunnen we al iets doen!



→ Ja, staat nu al in Vlaams Klimaatbeleidsplan (2021-2030)



- Ja, alle sectoren moeten opgenomen worden
- ETS moet vervangen worden door bindende uitstootnormen.

## **2. Vindt u dat er maatregelen nodig zijn om een “level-playing field” te creëren tussen luchtvaart en de alternatieven? Zoja, welke top 3 maatregelen stelt u voor in de komende legislatuur, zowel op gewestelijk, nationaal als Europees niveau?**



- Op Europees niveau fiscale gunstregimes voor luchtvaart afschaffen
- Subsidies voor regionale luchthavens afbouwen
- Extra investeringen in internationale spoorwegen
- 



- Grotere fiscale solidariteit tussen vervoersmodi op Europees niveau
- Ambitieuze invulling van CORSIA akkoord (Carbon Offsetting and Reduction System for International Aviation) anders ETS uitbreiden naar intercontinentale vluchten
- Europese taks op vliegtuigtickets



- Europese taks (vb. op kerosine) valt te overwegen



- BTW-vrijstelling op vliegtickets schrappen.
- Accijnzen op kerosine op Europees niveau, of tussen landen onderling.
- Op korte termijn; een Belgische taks op vliegtickets, afhankelijk van afstand en ticketklasse.
- Op lange termijn; een luchtvaartheffing per vliegtuig, afhankelijk van de capaciteit, en de milieukeurmerken van het vliegtuig, en de afstand van de reis.
- Deze inkomsten worden geïnvesteerd in internationale treinverbindingen en academisch onderzoek naar uitstootinnovatie.



- Europese harmonisering van spoorwegreglementering
- ICAO krijgt tot 2021 de kans om CORSIA te implementeren, anders verdere uitbouw ETS
- Internationaal accijnzen op kerosine bijsturen



- Budget voor goedkopere hogesnelheidstreinen voor afstanden tot 1000km, en goedkopere nachttreinen voor langere afstanden.
- Lagekostenmaatschappijen moeten de nationale sociale wetgeving volgen, en alle werk moet effectief betaald worden.
- Kerosinetaks

### **3. Ziet u België als een hub voor de alternatieve vervoerswijzen (bus, trein)? Met welke top 3 maatregelen zou u dit concreet bewerkstelligen?**



- Investeren in performante HST-infrastructuur
- Eenvoudiger maken van grensoverschrijdend treinverkeer
- Uitbouw snellaadinfrastructuur voor elektrische wagens



- Internationale nachttreinen vanuit Brussel
- HST's vanuit Brussels Airport



- Versterken interconnectiviteit door inzet op grensoverschrijdende treinen
- Beter faciliteren van internationaal busvervoer
- Verbeteren aansluiting luchthavens op treinnet
- Investeren in missing links op het spoor

## GROEN

- Tegen 2030 alle Europese steden met 500.000 inwoners verbonden door internationale (hogesnelheids)treinen.
- Revival van nachttreinen door Belgische en Europese steun aan operatoren. Infrastructurele drempels worden weggewerkt.
- tegen 2022 een Europese internationale reisplanner en ticketsite. Luchtvaartmaatschappijen moeten op hun boekingspagina's voor reizen onder de 6u een alternatief zonder vliegtuig aanbieden.

## NVA

- Uitbouw netwerk mobipunten in Vlaanderen
- Private ondernemingen toelaten om busverkeer aan te bieden
- Betere internationale ontsluiting van Vlaanderen

## PVDA

Eerst de mensen, niet de winst

- Privatisering spoorverkeer (onder 5e EU-spoorrichtlijn) terugdraaien.
- Overschakeling dieselbussen naar waterstofbussen.

## 4. Hoe ziet u de verdere ontwikkeling van luchthavens in België, met name Zaventem en Charleroi? Hoe verhoudt zich dit tot de ontwikkeling van trein- en busstations?

## sp.a

- Internationale intendant aanstellen voor Zaventem voor balans tussen leefbaarheid en economische functie te bemiddelen.
- Subsidies regionale luchthavens afbouwen
- Meer investeringen in openbaar vervoer
- Stop op uitbouw auto-infrastructuur



- Evenwicht tussen economische rol luchthavens en leefbaarheid
- Geen verlenging van landingsbanen
- (Eerlijke spreiding tussen gewesten)
- De leefbare balans moet vastgelegd worden in een vliegwet



- Luchthavens Brussel en Charleroi zijn belangrijke pionnen in internationaal verkeer
- Meer investeringen in aansluiting van luchthaven Charleroi op spoornet is aangewezen



- Geen verdere uitbreiding van Zaventem.
- Afbouwplan voor nachtvluchten met een totale stop in 2025.
- Uitdoven subsidies aan regionale luchthavens.
- CO2-plafond voor alle luchthavens in ons land om uitstootinnovatie te stimuleren.



- Verstandige uitbouw van Zaventem, met respect voor leefbaarheid
- Zaventem als multimodale hub
- Regionale luchthavens voorzien in aanvullend aanbod



- Gelinkt aan groei of ontgroei van transportmodaliteiten.
- Publiek bestuur van luchthaveninfrastructuur beteugelt concurrentiedruk.
- Betere arbeidsvoorwaarden in logistieke maatschappijen.

## 5. Zou u een algemeen verbod op korteafstandsvluchten binnen de EU steunen?



→ Ja, als er tegelijk op alternatieven wordt ingezet



- Neen, totaalverbod gaat te ver
- In de plaats daarvan openbaar vervoer meer kwaliteitsvol en aantrekkelijk maken



→ Neen, alternatieven stimuleren ipv verbod na te streven



- Ja! Als er een alternatief via trein of bus is.
- Voor reizen tot 1000km moeten er daarom betere en goedkopere treinverbindingen komen.
- Een CO2-plafond per luchthaven moet er daarbij voor zorgen dat de vrijgekomen vliegslots niet worden opgevuld met langeafstandsvluchten.



→ Neen, zou gelijk speelveld en technologie neutraliteit vernietigen



→ Neen. Eerst betaalbare en kwalitatieve alternatieven.