



KIESWIJZER

Volledige antwoorden

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?



De luchtvaartsector moet zeker opgenomen worden in de nationale klimaat- en energieplannen.



De Europese 'Effort Sharing Decision' ('Beschikking over de verdeling van de inspanningen') legt de lidstaten nationale doelstellingen op voor de periode 2013-2020 en 2021-2030, meer specifiek op het vlak van de vermindering van de broeikasgasemissies in de zogenaamde niet-ETS-sectoren (transport, gebouwen, landbouw, afval en in zeer beperkte mate industrie en energie). De luchtvaart en het internationaal transport over zee worden met andere woorden niet bij de nationale emissies geteld. Luchtvaartmaatschappijen moeten voor hun vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (EER) emissiecertificaten binnen het EU-ETS aankopen.

We conformeren ons in die zin aan de geldende Europese regelgeving, en zullen er dus tijdens de volgende legislatuur niet voor pleiten om de luchtvaartemissies mee op te nemen in het nationaal klimaatplan.



Transport is verantwoordelijk voor bijna 30% van de totale CO₂-uitstoot van de EU, waarvan 72% afkomstig is van wegtransport. Luchtvaart staat in voor zowat 3% van de broeikasgassen in de EU. De luchtvaart is typisch een Europees en internationaal gegeven en moet dan ook in die context bekeken worden. Emissies die boven België veroorzaakt worden, liggen niet steeds in de handen van de Belgische overheden. Intra- Europese CO₂-luchtvaartemissies vallen in de periode 2013-2020 onder de ETS regeling, terwijl extra-Europese luchtvaartemissies en scheepvaartemissies (bunkers) niet gedekt worden door internationale klimaatovereenkomsten. Daarom is het belangrijk

om internationale afspraken maken om de uitstoot in deze sector te beperken. In het Vlaams Klimaatbeleidsplan staat al informatie over de Vlaamse niet-ETS transportuitstoot van broeikasgassen, waaronder luchtvaart.

1

Belangrijker dan enkel cijfers is, naast het maken van internationale afspraken, dat we kijken hoe we luchtvaart schoner kunnen maken door o.a. in te zetten op synthetische brandstoffen, en door voor kortere afstanden uiteraard in te zetten op waardige en propere alternatieven zoals de trein.



Absoluut! Vliegverkeer draagt op dit moment globaal evenveel bij aan de klimaatopwarming als de hele Duitse economie (5%). Tegen 2030 wordt een verdubbeling van het aantal passagiers wereldwijd verwacht en tegen 2100 gaat dit maal 20. Elk klimaatplan dat luchtvaart (en scheepvaart) niet opneemt, heeft een grote blinde vlek. Om de uitstoot van luchtvaart terug te dringen, moet er op Europese en zelfs mondiale schaal ingegrepen worden. Maar dat wil niet zeggen dat we op nationaal niveau niets kunnen doen. We kunnen bijvoorbeeld perfect beslissen om werk te maken van een taks op kerosine en BTW op vliegtickets.



Ja, in het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030 is de luchtvaart overigens ook een van de sectoren waarvoor beleid wordt uitgetekend.



Ja. We zijn voorstander van een reële en volledige inventaris van de uitstoot, zodat maatregelen alle sectoren omvatten. Bovendien vinden we dat het ETS-systeem moet vervangen worden door bindende uitstootnormen, die ook gelden voor de luchtvaart. Die uitstootnormen moeten even snel dalen als de uitstoot van de hele maatschappij moet dalen.

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?



Ja. We creëren een level playing field door op Europees niveau komaf te maken met de fiscale gunstregimes voor de luchtvaartsector en de subsidies voor de regionale luchthavens volledig af te bouwen. Om reizen met de trein aantrekkelijker en concurrentieel te maken met vliegverkeer moet extra geïnvesteerd worden in internationale spoorlijnen. Er moet vooral werk gemaakt worden van snelle spoorverbindingen tussen Europese steden.

2



Ja. Op dit moment ontsnapt de luchtvaartsector grotendeels aan belastingen: er wordt geen btw geheven op vliegtuigtickets, er is geen accijns op kerosine en de sector participeert maar deels in het Europees emissiehandelssysteem. We streven daarom naar een grotere fiscale solidariteit tussen de verschillende vervoersmodi, bij voorkeur in een Europees kader. Op termijn moet de trein voor verplaatsingen op middellange afstand (< 800 km) zo financieel de eerste keuze worden.

CD&V steunt een ambitieuze invulling van het internationaal akkoord om de uitstoot in de luchtvaartsector te verminderen. Indien de uitkomst van die onderhandelingen onvoldoende zou blijken, moeten intercontinentale vluchten opnieuw onder het Europese emissiehandelssysteem komen. Sowieso moeten we de inspanningen in EU-verband opvoeren om de stijgende uitstoot van CO2 door de groeiende luchtvaartsector aan banden te leggen. We vinden het daarom ook billijk om, in afwachting van Europese of internationale maatregelen (btw, accijnzen,...), in samenspraak met de buurlanden, een billijke klimaatbijdrage op het vliegticket te introduceren.



(Internationaal) spoorvervoer internaliseert zowat de volledige externe kost die het veroorzaakt. De reiziger betaalt dus voor de volledige externe kost. In de luchtvaart is dit niet het geval, hierdoor heeft het spoor een comparatief nadeel. Het valt dan ook zeker te overwegen om op Europees niveau te werken aan een soort kerosinetaks, waardoor de luchtvaart meer van de externe kosten zal internaliseren. Het is wel belangrijk om te benadrukken dat dit enkel kan op internationaal niveau. Als we enkel in België (of Vlaanderen) een dergelijke taks zouden invoeren, leidt dit hoofdzakelijk tot verschuivingseffecten naar luchthavens over de grens. Dit heeft zelfs een negatieve impact op het milieu.



Weeral: volmondig ja! Op een vliegreis betaal je 0% taksen. Hoe is dat mogelijk voor de meest klimaatvervuilende vorm van transport? Met de trein betaal je wel btw en heffingen op de elektriciteit. Met de wagen betaal je belastingen, btw en accijnzen. Een gelijk speelveld houdt ook in dat de prijs een correcte weerspiegeling is van de milieu-impact. Daarom willen we een gelijk speelveld maken. Sommige knopen bevinden zich op Europees niveau maar anderen kunnen al op nationaal niveau aangepakt worden.

Om de belastingvrijstelling van het luchtverkeer aan te pakken, schrappen we de BTW-vrijstelling voor vliegtickets.

Daarnaast zullen er ook accijnzen op kerosine moeten komen. Om de kerosinetaks in te voeren, moeten er bilaterale akkoorden komen op EU- niveau of tussen individuele landen. Wij pleiten voor een reeks akkoorden op EU-niveau en waken er over dat in afwachting de luchtvaartakkoorden die tussen individuele landen worden afgesloten de invoering van een kerosinetaks niet hypothekeren. Omdat afspraken op Europees niveau wat voeten in de aarde hebben, heffen we op korte termijn een taks op vliegtickets. De heffing per passagier wordt al in heel wat West-Europese landen toegepast. We maken deze hoger naargelang de afstand en ook voor businessclass. Op termijn vervangen we deze heffing door een luchtvaartheffing per vliegtuig. De heffing per vliegtuig hangt dan af van de capaciteit, de afgelegde afstand en de milieukeurmerken van het vliegtuig. Door die laatste worden ook passagiersvliegtuigen met lege stoelen en vrachtvliegtuigen belast terwijl luchtvaartmaatschappijen extra gestimuleerd worden om te innoveren in uitstootbeperking.

De inkomsten van de heffingen op luchtvaart investeren we in internationale treinverbindingen en we reserveren een budget voor academisch onderzoek naar uitstootinnovatie in de luchtvaart.



Wij steunen op Europees niveau de verdere harmonisering in de spoorreglementering. Grensoverschrijdend spoorverkeer heeft nog steeds te kampen met te veel barrières. - Tot 2021 geven we de ICAO de tijd om de uitstoot van de luchtvaart internationaal aan te pakken. Lukt dat niet, dan kijken we naar een Europese oplossing zoals het opnemen van alle vluchten in het ETS-systeem.

We moeten op internationaal niveau bekijken om de accijnzen op kerosine bij te sturen (Verdrag van Chicago).



Ja. De lagere kostprijs van een verplaatsing per vliegtuig dan per trein binnen Europa moet aangepakt worden. Het kan niet dat Brussel-Marseille twee of drie keer méér kost per trein dan per vliegtuig.

Wij willen vooral meer geld voor goedkope hogesnelheidstreinen voor trajecten beneden 1000 km. Op die manier wordt vliegen minder interessant. We steunen de idee van goedkopere tragere nachtreinen voor lange afstanden binnen Europa. Dit zal de prijs voor grote afstanden naar beneden drijven. - De lage kostenmaatschappijen moeten verplicht worden om zich te voegen naar de nationale wetgeving wat betreft lonen, werkomstandigheden en statuut van de werknemers. Alle werkduur moet betaald worden. - We zijn voorstander van een kerosinetaks.

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



België is centraal gelegen in Europa. Als we de logistieke hub van Europa kunnen zijn, dan kunnen we zeker ook de nachttreinhub van Europa worden. Daarom willen we investeren in een performant Europees hogesnelheidstreinnet met aansluiting in Brussel, Antwerpen, Luik en Zaventem. Ook het gewoon grensoverschrijdend treinverkeer moet eenvoudiger. Om het gebruik van (gedeelde) elektrische wagens te faciliteren zorgen we er via een concessie- of vergunningenbeleid voor dat tegen uiterlijk 2025 op elke tankstation langs een autosnelweg publiek toegankelijke snellaadinfrastructuur aanwezig is. We vergroten de transparantie van prijzen en oorsprong van de stroom van die laadpalen via een betrouwbare, gecertificeerde databank.



Er zijn extra inspanningen nodig voor meer en betere internationale treinverbindingen, waaronder nachttreinen vanuit Brussel, zodat zij een volwaardig alternatief zijn voor kortereafstandsvluchten. Hogesnelheidstreinverbindingen vanuit Brussels Airport zijn eveneens noodzakelijk om internationaal treinverkeer aantrekkelijker te maken dan kortereafstandsvluchten.



België is een hub van alternatieve vervoerswijzen. Brussel is de spil van het HST- netwerk met frequente en snelle verbindingen met onder meer Londen, Parijs, Amsterdam, Keulen en Frankfurt. Er zijn sinds begin jaren '90 miljarden geïnvesteerd in de uitbouw van dit netwerk. Op dit moment wordt er nog gewerkt aan de by-pass in Mechelen zodat de hogesnelheidstreinen richting Nederland het traject tussen Brussel en Antwerpen sneller en met minder vertragingen kunnen afleggen. Daarnaast rijden er ook veel internationale busverbindingen door ons land met verschillende stops (oa Flixbus).

Concrete maatregelen om deze hub-functie te versterken zijn:

- het versterken van het aanbod van klassieke grensoverschrijdende treinen (vb. nieuwe lijn Antwerpen-Hamont, beter aanbod op Luik-Maastricht) zodat de interconnectiviteit met de buitenlandse spoorlijnen verbetert.
- het faciliteren van aanbieders van internationaal busvervoer, zoals Flixbus, door een vlotte vergunningsprocedure (ook voor binnenlandse trajecten) en het voorzien van vlot bereikbare, kwalitatieve haltes voor internationale bussen in elke stad.
- het verbeteren van de aansluitingen van de luchthavens op het (internationaal) treinnet
- investeren in de bestaande missing links inzake spoorverkeer (vb. Brussel- Berlijn)



België is nu een blinde vlek op de kaart met Europese nachttreinen. De laatste nachttrein van de NMBS, die tussen Parijs en Brussel, reed uit in 2003.

We bouwen internationale (hogesnelheids)treinverbindingen verder uit en blazen de Europese nachttreinen nieuw leven in. In 2030 zijn in elk geval alle steden met meer dan een half miljoen inwoners verbonden door internationale (hogesnelheids)treinen. We maken in eerste instantie werk van vlotte verbindingen tot 500 km en breiden daarna verder uit naar 1000 km. 2. Er komt een revival van de nachttreinen door steun te verlenen vanuit ons land en de EU aan operatoren die ontbrekende nachttreinconnecties tussen grote Europese steden willen uitbaten. We werken de infrastructurele drempels weg voor grensoverschrijdend treinverkeer voor goederen en personen. 3. Er komt betere realtime informatie over de (internationale) bewegingen op het spoorwegnet. Tegen 2022 bestaat er in de EU minstens een meertalige reisplanner en ticketsite die je neutrale en multimodale reisinformatie van deur tot deur geeft. Vliegtuigmaatschappijen geven op hun website voor elke verbinding een alternatieve route mee zonder gebruik te maken van vliegtuigen wanneer dat alternatief een reistijd van minder dan 6 uur heeft.



We bouwen onze mobiliteitsknooppunten verder uit en creëren zo een netwerk van 'mobipunten' doorheen Vlaanderen: knooppunten waar verschillende vormen van vervoer samenkomen en waar je heel makkelijk de overstap kan maken van de ene modus op de andere. - Private ondernemingen krijgen de mogelijkheid om op bepaalde trajecten busverbindingen aan te bieden.

We zorgen voor een betere internationale ontsluiting van Vlaanderen met de wereld. Zo geven we de Eurostar een halteplaats in Antwerpen- Centraal.



België moet zich onttrekken aan de 5e Europese spoorrichtlijn en de privatisering van het spoorvervoer terugdraaien. Dit is een structurele maatregel om vanuit de overheid het spoorverkeer aan te moedigen.

We steunen de overschakeling van dieselbussen naar waterstofbussen. België is daar bijzonder goed voor geplaatst (Van Hool produceert deze bussen voor de export), maar doet er momenteel niets voor. De beschikbaarheid van koolstofneutrale alternatieve bussen kan aansporen tot gedragswijziging.

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?



We bouwen de subsidies aan de regionale luchthavens volledig af. Om het dossier van de nationale luchthaven uit de impasse te halen, stellen we een internationale intendant aan, die via een participatief traject met alle belanghebbenden een gedragen, duurzame oplossing vindt die het evenwicht vindt tussen de economische leefbaarheid van de luchthaven, de levenskwaliteit van de omwonenden en die een concrete bijdrage levert in de strijd voor het klimaat.

Voor trein- en busstations zien we dan weer een grote groei. We keren het besparingsbeleid van de afgelopen jaren om. De MIVB geldt daarbij als hét voorbeeld van hoe een beleid mét sp.a eruitziet. Waar op de NMBS de afgelopen legislatuur 3 miljard bespaard werd en op De Lijn 115 miljoen, investeerden we 5,3 miljard in de MIVB.

Voor autoinfrastructuur voeren we een betonstop in: we stoppen met investeren in meer wegen en meer wegcapaciteit. Wel moet de bestaande infrastructuur worden onderhouden en slimmer gemaakt worden om te komen tot een kwaliteitsvol, geïntegreerd en verknoopt vervoersnetwerk.



CD&V wil een evenwichtige benadering waarbij het grote economische en tewerkstellingsbelang van de nationale luchthaven wordt erkend én waarbij aandacht wordt gevraagd voor de leefbaarheid en het welzijn van de omwonenden. In die zin is CD&V dan ook tegen een verlenging van de landingsbanen. Dit zou immers de problemen alleen maar verplaatsen en niet oplossen. Daarnaast pleiten we voor een eerlijke spreiding tussen de verschillende gewesten die perspectief biedt op een goede omgevings- en levenskwaliteit voor haar inwoners. We vertrekken van maximaal vliegen op bestemming, omdat dit globaal leidt tot minder brandstofverbruik en vervuiling. Het uitgangspunt is veiligheid van de vliegoperaties. Hierop doen we geen concessies. Dit alles moet worden vastgelegd in een vliegwet.



De luchthavens van Brussel en Charleroi hebben een belangrijke rol voor het internationaal verkeer. Brussels Airport is zeer goed verbonden met het internationale spoornetwerk, waardoor overstappen van vliegtuig op trein zeer eenvoudig is. Dit kan een alternatief bieden voor bepaalde kortereafstandsvluchten. De luchthaven van Charleroi is veel slechter verbonden met het spoornetwerk. Hier zal de komende jaren dan ook in geïnvesteerd moeten worden.



De uitbreidingsplannen voor Brussels Airport steunen we niet. We rollen een afbouwplan uit voor nachtvluchten, zodat tegen 2025 geen vliegtuigen meer 's nachts opstijgen of landen. We doven de overheidssteun aan regionale luchthavens uit.

We willen een CO2-plafond vaststellen voor alle luchthavens in ons land. Zo zorgen we ervoor dat er volop wordt ingezet op uitstootinnovatie.



We faciliteren de verstandige uitbouw van onze luchthavens. De luchthaven van Zaventem moet beter ontsloten worden. De problematiek omtrent de geluidsnormen lossen we op met respect voor het welzijn van alle betrokkenen. Een rechtszekere Vliegwet en verstandige, maatschappelijk verantwoorde investeringen zijn daarvoor essentieel. Met een sterk Vlaams luchtvaartbeleid laten we onze regionale luchthavens een aanvullend en gespecialiseerd aanbod ontwikkelen t.o.v. Zaventem.

Zaventem moet – in zoverre het dat nog niet is – een multimodale hub worden. Dat maakt het voor reizigers interessanter van en naar de luchthaven te reizen met het openbaar vervoer. De Vlaamse bestemmingen moeten vlotter geïntegreerd worden op de as Parijs-Brussel-Antwerpen-Amsterdam.



Ze zullen mee evolueren met de groei of ontgroei van de transportmodaliteiten. In de luchthavens moet de concurrentiedruk beteugeld worden door publiek bestuur van de infrastructuur. De arbeidsvoorwaarden in de logistieke maatschappijen moeten drastisch verbeterd worden. Ook dat zal de prijzen van lage kostenmaatschappijen normaliseren.

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



Ja, op voorwaarde dat er gezorgd wordt voor snelle, betrouwbare verbindingen per trein of bus.



We beseffen dat vooral korte vluchten in verhouding het meest schadelijk zijn. De meeste milieuschade wordt namelijk veroorzaakt bij het opstijgen en landen (CO₂, luchtvervuiling, lawaai,...). Bovendien zijn er voor korte vluchten, bijvoorbeeld Brussel – Amsterdam, in tegenstelling tot langere vluchten, weldegelijk alternatieven. Een totaalverbod op kortereafstandsvluchten gaat evenwel te ver. We willen openbaar vervoer meer kwaliteitsvol en aantrekkelijk maken waardoor de keuze en het (internationaal) vervoer per trein promoten. Op termijn wordt ook zonder totaalverbod de internationale trein zo de vanzelfsprekende keuze.



Nee. Een verbod is niet de beste oplossing. Het is in de eerste plaats belangrijk om de alternatieven, zoals de trein, verder te stimuleren.



Ja! Daar waar de trein een alternatief is of kan zijn in de toekomst is geen nood aan vliegverkeer. We zetten onlangs al een eerste stap door te pleiten voor een verbod op vluchten tussen Brussel en Amsterdam. In de plaats daarvan moeten we inzetten in betere en goedkopere treinverbindingen voor afstanden tot 1000 km. Een CO₂-plafond per luchthaven moet er voor zorgen dat de vrijgekomen slots niet worden opgevuld met lange-afstandsvluchten waardoor we niet geen winst boeken op klimaatvlak.



Nee, als overheid scheppen wij het kader (fiscaliteit, reglementering, ...) waarbinnen bedrijven hun diensten en producten aanbieden. Bepaalde bedrijfsmodellen daarvan a priori uitsluiten vernietigt het gelijke speelveld en de technologieneutraliteit.



Neen. Er moeten in de eerste plaats andere, betaalbare en kwalitatief aantrekkelijke alternatieven ontwikkeld worden.