

Partijen	Standpunten – Luchtvaart (12puntenplan Burgerforum Luchthavenregio)
VLD	<p><b>Schriftelijk standpunt ontvangen op 12puntenplan + info op partij webstek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Plafond vervuiling:</b> Akkoord, dit moet verankerd worden in de milieuvergunning voor BAC. Te herzien wanneer de EU-wetgeving op verstrengt. Strikte controle op de toepassing van de afgeleverde milieuvergunning.</li> <li>- <b>Slimme heffingen:</b> Akkoord, op voorwaarde dat vliegtuigtickets zichzelf niet uit de markt prijzen door te hoge heffingen. Dit zou een nefast gevolg kunnen hebben op de tewerkstelling. BTW op vliegtuigtickets moet er komen.</li> <li>- <b>Stillere vliegtuigen (vermindering QC's):</b> Niet akkoord. Over het principe van minder lawaaiërende vliegtuigen is iedereen akkoord. Wij willen dit echter bereiken, niet door het opleggen van striktere QC waarden, maar door overleg met de luchtvaartmaatschappijen van lawaaiërende toestellen (zoals 747-400) om afspraken te maken over een phase-out procedure over bv. 5 jaar. QC 12 overdag kan trouwens ook nog heel veel lawaai met zich meebrengen voor mensen die thuis werken, scholen.</li> <li>- <b>Voor uniforme geluidsnormen:</b> Akkoord. In elk Gewest dezelfde geluidsnormen zal veel oplossen en is logisch voor mens en dier. Tim Vandenput: "Op een zeer klein gebied rond onze luchthaven zijn twee verschillende geluidsnormen van kracht. Het herfederaliseren van deze bevoegdheid in het algemeen belang, mag geen taboe zijn. Zo niet kan het een of het ander gewest een oplossing voor het gehele luchthavendossier opnieuw op de helling plaatsen. Dat mogen we niet laten gebeuren."</li> <li>- <b>Proefdraaien in loodsen:</b> Niet akkoord. Als er minder lawaaiërende toestellen komen, zal proefdraaien ook minder lawaai maken.</li> <li>- <b>Behouden van de huidige piekcapaciteit (72 vluchtbewegingen/uur)</b> Niet akkoord. De luchthaven van Brussel moet alle kansen krijgen om te groeien (op voorwaarde dat leefbaarheid rondom de luchthaven ook verbetert). Als we het aantal bewegingen limiteren, dan zullen passagiers en pakjes elders op het vliegtuig gezet worden en missen we hier economische opportuniteiten en jobs. Die zullen dan buiten België gecreëerd worden. Met technologische aanpassingen in de tower bij Skyes en op alle runways, kan de capaciteit omhoog in piekuren.</li> </ul>

Tim Vandenput “Luchthaven en luchtvaart moeten verder kunnen groeien, zoals ook in andere landen, maar binnen bestaande infrastructuur, bv. capaciteit van de luchthaven kan door gebruik van nieuwe technologie omhoog, door vliegtuigen korter op elkaar te laten landen en opstijgen”.

- **Plafond op het aantal vluchten (max 250.000 tegen 2025):**  
Niet akkoord. Als BAC erin slaagt om grotere vliegtuigen naar hier te halen die minder lawaai maken (die bestaan en vliegen vandaag!), dan zal 1) het aantal bewegingen ook stagneren en 2) indien er een verhoging is met minder lawaaiërigere vliegtuigen dan zal dat altijd beter zijn dan de huidige situatie. Geen quota en limieten voor ons, wel dus grotere en minder lawaaiërigere vliegtuigen.
- **Afbouwen en ten laatste tegen 2025 bannen van nachtvluchten:**  
Niet akkoord. We maken een onderscheid tussen landen en opstijgen: landen geen beperkingen maar wel lawaaiërigere vliegtuigen niet laten landen. Opstijgen 's nachts kan wel beperkt of zelfs tot nul gebracht worden indien echt nodig. Een aantal type vluchten komen hier gewoon 's nachts toe omwille van vaste vertrekuren van airlines op vertrekpunt en de reistijd die ook vastligt. Als nachtvluchten verdwijnen dan zullen er jobs verdwijnen, daar zijn we tegen. De oplossing is om minder lawaaiërigere toestellen naar hier te halen, en te verbieden dat lawaaiërigere vliegtuigen hier nog landen. Dit laatste kan trouwens perfect geregeld worden bij federale wet (Minister + DGLV) maar is tot nu toe nog niet gebeurd.
- **Wettelijke verankering van het historisch preferentieel baangebruik gebaseerd op de windnormen:**  
Akkoord. Moet geregeld worden in de Vliegwet die er zeker volgende legislatuur moet komen op federaal vlak.
- **Strategische luchtvaartvisie en wettelijk kader:**  
Akkoord over het maken van een strategische visie met daaraan gekoppeld een Masterplan om dat dan uit te voeren in de verschillende regio's. Wettelijke kaders bestaan er genoeg, het is nu aan de politici om die op mekaar af te stemmen en ervoor te zorgen dat die wetten mekaar niet tegenwerken om een Masterplan uit te voeren. Aanpassing van wetgeving zal daarom noodzakelijk zijn.
- **Een globaal mobiliteitsplan via samenwerking tussen overheden, privésector en gebruikers.**  
Akkoord. Dit sluit aan bij punt 10 over de visie en een masterplan. Hiervoor zullen zware investeringen moeten gebeuren die pas op termijn rendabel zullen worden. Ze zullen er maar komen indien het huidige korte termijn denken doorbroken wordt.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Samenwerking en connectiviteit tussen luchthavens verbeteren:</b> Principieel akkoord maar op korte termijn niet haalbaar! BAC is vragende partij, Minister Bellot heeft samen met Thalys en BAC samengezeten om dit te verwezenlijken tussen Schiphol, Zaventem en Parijs CDG. Dat is geen prioriteit voor Thalys.... En als er geen vraag is vanuit een operator zoals Thalys, dan zullen Infrabel en hun NL/FR collega's geen bijkomende infrastructuur aanleggen. Liberalisering van spoorlijnen biedt misschien een oplossing (zie UK waar Virgin ook treinoperator is naast airline).</li> </ul>
<p><b>GROEN</b></p>	<p><b>Schriftelijk standpunt van Groen op het 12puntenplan:</b></p> <p><b>EU plafond voor de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen voor elke luchthaven:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord maar eveneens plafond voor de uitstoot van andere pollutanten voor alle grond- en luchthavenactiviteiten op de luchthaven. Verder onderzoek naar de effecten van de uitstoot van ultrafijn stof op de gezondheid met het oog op het instellen van een aparte uitstootdrempel voor ultrafijn stof.</li> </ul> <p><b>Slimme heffingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Groen wil op korte termijn een luchtvaartheffing (opbrengst min 514 miljoen euro). Schrappen van de BTW vrijstelling voor vliegtickets en de accijnsvrijstelling op Europees niveau. Vliegen moet duurder en de opbrengst daarvan wordt geïnvesteerd in meer internationale treinverbindingen.</li> </ul> <p><b>Nachtvluchten worden afgebouwd en verdwijnen tegen 2025 + stillere vliegtuigen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De normen van de Wereldgezondheidsorganisatie worden als richtsnoer gebruikt voor het bepalen van geluidscontouren rond de luchthaven. De nachtperiode voor vliegbewegingen in VLAREM 2 wordt beperkt tot de periode tussen 22 uur en 7 uur.</li> <li>- Afbouwplan voor nachtvluchten, zodat tegen 2025 geen vliegtuigen meer 's nachts opstijgen of landen. De maximale geluidsquota ('quota count') voor vliegtuigen tijdens deze periode gefaseerd verlagen. Alle diplomatieke, militaire, medische en andere urgentievluchten meetellen in het contingent aan vliegbewegingen dat wordt toegestaan tijdens die nachtperiode.</li> </ul> <p><b>Proefdraaien in loodsen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord</li> </ul> <p><b>Behoud van het huidig maximum van 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord</li> </ul>

	<p><b>Een plafond op het totaal aantal vliegbewegingen per jaar van 250.000 in 2025.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord</li> </ul> <p><b>Wettelijke verankering van het historisch preferentieel baangebruik gebaseerd op de windnormen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord</li> </ul> <p><b>De federale overheid ontwikkelt in overleg met de regio's en andere belanghebbenden een duurzame strategische luchthavenvisie en een wettelijk kader.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord</li> <li>- Groen wil een realistisch luchthavenbeleid dat rekening houdt met grenzen van klimaat, leefmilieu en gezondheid. Een ongebreidelde groei van het luchtverkeer en van luchthavens is niet verzoenbaar met deze grenzen.</li> <li>- Tegen uitbreidingsplannen van Brussels Airport.</li> <li>- Geen regionale luchthavens te midden van woonwijken.</li> </ul> <p><b>Een globaal mobiliteitsplan via samenwerking tussen overheden, privésector en gebruikers.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord</li> <li>- Tegen 2022 bestaat er bovendien in de EU minstens één meertalige reisplanner en ticketsite die de reiziger neutrale en multimodale reisinformatie van deur tot deur geeft. Er komt betere realtime informatie over de (internationale) bewegingen op het spoorwegnet. 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.</li> </ul> <p><b>Een gecoördineerde samenwerking en connectiviteit met andere luchthavens, onder meer via snelle en regelmatige treinverbindingen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord</li> </ul>
<p><b>NVA</b></p>	<p>Schriftelijk standpunt van NVA op ons 12puntenplan, als volgt:</p> <p><b>Vervuiling:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NVA gaat akkoord dat de luchtvaartsector zijn bijdrage moet leveren op vlak van milieu en klimaat. Dit moet gebeuren, enerzijds via stapsgewijs verstrengende normering van de vliegtuigmotoren/aandrijvingen en anderzijds via het (Europees) emissiehandelssysteem (CO2).</li> </ul>

**Slimme heffingen:**

- NVA is tegen slimme heffingen. Het wil de inzet van vliegtuigen eerder reguleren door middel van milieunormen. De meest vervuilende en verouderde toestellen komen er dan niet meer in. Een financiële sanctivering van vliegen in de piek bestaat vandaag al in de praktijk: luchthavens passen hun tarieven voor de vliegtuigmaatschappijen vandaag al aan naargelang vraag en aanbod, waarbij maatschappijen meer betalen tijdens de piekmomenten.
- De 0% btw op vliegtuigtickets is achterhaald en moet op Europees niveau worden geschrapt.
- NVA is tegen een aparte nationale extra vliegtaks (per ticket, per vliegtuig, ...) omdat dit de trafiek doet uitwijken naar vlieghavens over de grens.
- NVA is niet tegen accijnzen op kerosine, maar de EU heeft nu al een gelijkaardig equivalent (Europees Emissiehandelssysteem/Emission Trading System ETS) waarin intra-EU-vluchten zijn opgenomen. Voor internationale vluchten buiten de EU heeft men (binnen het ICAO) tot 2023 de tijd om een internationale oplossing te zoeken (CORSIA offsetting system). Zo niet kan het Europese systeem (ETS) vanaf 2023 ook extra-EU-vluchten bevatten.

**Stillere vliegtuigen:**

- NVA is niet tegen het principe van een verlaging van quota counts (naar stillere vliegtuigen) maar vindt dat dit langzamer moet opdat dan gelijke tred kan gehouden worden met de technologische vooruitgang van de vliegtuigmotoren, die zelf steeds stiller worden.

**Gelijke geluidsnormen:**

- NVA is tegen het federaliseren van de geluidsnormen. Om tot een echte oplossing te komen wil NVA bilaterale onderhandelingen, tussen de gewesten, die onder elkaar oplossingsgerichte afspraken maken (zoals bijvoorbeeld afstemmen van geluidsnormen op elkaar).

**Proefdraaien in loodsen:**

- Loodsen kunnen inderdaad bijdragen maar NVA wil nieuwe technieken en technologie niet bij voorbaat uitsluiten.

**Plafond van max. 74 vliegbewegingen/uur behouden:**

- NVA is tegen. Mits een aanhoudende technologische vooruitgang qua stillere, veiligere en properder vliegtuigen en vliegmethodes, en een billijke spreiding van de vluchten en de bijhorende overlast, kan een stijging van het aantal vliegbewegingen/uur wel, volgens NVA. Wel op voorwaarde dat veiligheid gegarandeerd blijft.

**Groei vliegbewegingen/jaar tot 2025 beperkt tot max. 250.000:**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NVA is tegen. Stillere en properdere vliegtuigen en een billijke spreiding van de vluchten en de bijhorende overlast, waarbij de hele regio een deel van de lasten opneemt, inclusief het Brussels gewest, maakt dat het aantal vliegbewegingen kan toenemen, met een daling van de overlast per vliegtuig en zonder dat steeds dezelfde zones de gevolgen en de overlast moeten dragen.</li> </ul> <p><b>Afschaffing nachtvluchten tegen 2025:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NVA is tegen en wenst huidig nachtregime te behouden: 16.000 nachtvluchten/jaar waarvan max. 5.000 vertrekken.</li> </ul> <p><b>Wettelijke verankering van het historisch preferentieel baangebruik gebaseerd op de windnormen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NVA gaat akkoord omdat dit een wettelijke en objectieve houvast biedt voor een vliegwet die de vliegroutes en het baangebruik bepaalt.</li> </ul> <p><b>De federale overheid ontwikkelt in overleg met de regio's en andere belanghebbenden een duurzame strategische luchthavenvisie en een wettelijk kader.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NVA gaat akkoord.</li> </ul> <p><b>Een globaal mobiliteitsplan via samenwerking tussen overheden, privésector en gebruikers.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord. NVA is voorstander van de verdere ontsluiting van de luchthaven met het openbaar vervoer, zodat de luchthaven een nog beter uitgebouwde multimodale hub wordt.</li> </ul> <p><b>Een gecoördineerde samenwerking en connectiviteit met andere luchthavens:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord. Internationale verbindingen voor personenvervoer per spoor zijn onvoldoende uitgebouwd. Europa moet nationale spoornetten integreren en technische normen van de netten en infrastructuurbeheer harmoniseren.</li> </ul>
CD&V	<p><b>Vervuiling/klimaat:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Akkoord. We verliezen het effect van luchtvaart op het leefmilieu en de klimaatopwarming niet uit het oog. We gaan voor een samenwerkingsakkoord tussen Vlaanderen, Wallonië, Brussel en de federale overheid, met een duidelijk uitgetekend traject richting een klimaatneutraal Europa in 2050. Dit met concrete doelstellingen, zowel tussentijds als per sector. De luchtvaartsector kan hiervoor zelf het initiatief nemen.</li> </ul> <p><b>Slimme heffingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er moet grotere fiscale solidariteit komen tussen de vervoersmodi in een Europees kader, zodat een gelijk speelveld ontstaat. Er moet nagedacht worden over het (para)fiscaal kader met betrekking tot het</li> </ul>

vliegverkeer. De luchtvaartsector moet een faire bijdrage leveren. Om een gelijk speelveld te behouden tussen de luchthavens, dienen die afspraken in Europees verband te worden gemaakt. CD&V is geen voorstander van een louter intern-Belgische regeling.

**Stillere vliegtuigen:**

- Luchtvaartmaatschappijen moeten worden aangezet geluidsarmere vliegtuigen te gebruiken. CD&V wil in dialoog met de luchthaven en de stakeholders afspraken maken over de quota counts die in functie van de technologische voortuitgang verder kunnen en moeten verlaagd worden. Als er geen redelijk akkoord mogelijk blijkt, zal de overheid deze inderdaad moeten opleggen.

**Gelijke geluidsnormen:**

- Elk decretaal kader moet overeenkomen met de quota counts die van toepassing zijn. Vliegtuigen die voldoen aan de quota counts kunnen geen boete krijgen. Door de manier waarop er vandaag gemeten wordt, kan immers niet met zekerheid worden voorspeld of een vliegtuig beboet wordt.

**Proefdraaien in loodsen:**

- Akkoord

**Plafond van max 74 vliegbewegingen/uur tijdens de piek:**

- Dit moet in een ruimer kader worden bekeken. De vraag is of dit plafond leidt tot een verschuiving van de bewegingen en zo zorgt voor meer geluidsoverlast buiten piek. Voor CD&V is evenwel duidelijk dat er geen infrastructuraanpassingen kunnen komen om het aantal vliegbewegingen per uur te verhogen.

**Plafond van max 250.000 vliegbewegingen/jaar tot 2025:**

- De luchthaven grenst aan een grootstedelijk gebied en daarom moet rekening worden gehouden met de leefbaarheid van de regio. De verdere economische ontwikkeling van de luchthaven kan best gerealiseerd worden zonder extra vliegbewegingen/lasten voor de omwonenden, o.a. door een efficiënter gebruik van de capaciteit, technologische ontwikkeling, etc.

**Uitdoofscenario voor de nachtvluchten ten laatste tegen 2025:**

- In het verleden werd reeds een verlaging van het aantal nachtvluchten bepaald van 25.000 naar 16.000. Voor de toekomst wil CD&V de invoering van quota counts zoals hierboven aangegeven. Dit vereist een verdere vermindering van de nachtvluchten. CD&V wil dit realiseren in overleg met de luchthaven en de betrokken luchtvaartmaatschappijen. In een eerste fase kan bijvoorbeeld bekeken worden of er 's nachts enkel nog landingen worden toegelaten.

**Wettelijke verankering van historisch preferentieel baangebruik:**

- CD&V is altijd voorstander geweest van een “vliegwet” om rechtszekerheid te bieden aan alle betrokken partijen. Voor de vluchten in Zaventem willen we een globale oplossing. Elk gewest neemt een deel van de last op zich. 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. Voor de rest streven we naar een evenwichtige geografische spreiding met het oog op de gezondheid van de bewoners en aandacht voor economie en tewerkstelling. Dit alles moet worden vastgelegd in een vliegwet.

**De federale overheid ontwikkelt in overleg met de regio's en andere belanghebbenden een duurzame strategische luchthavenvisie en een wettelijk kader.**

- Akkoord

**Globaal mobiliteitsplan:**

- Akkoord
- Openbaar vervoer: meer middelen voor investeringen en het laten rijden van bussen, trams en treinen.
- De trein vormt de ruggengraat en garandeert frequente en stipte verbindingen. We verbeteren ons spoorwegnet en werken capaciteitsknelpunten weg. De elf goedgekeurde 'Vlaamse spoorprioriteiten' vormen hiervoor het uitvoeringskader.
- Er zijn extra inspanningen nodig voor meer en betere internationale treinverbindingen, waaronder nachttreinen vanuit Brussel, zodat zij een volwaardig alternatief zijn voor korte-afstands-vluchten.
- Met het Spartacusplan en het Brabantnet bouwen we het tram(bus)net verder uit.
- Om iedereen de mogelijkheid te geven gebruik te maken van openbaar vervoer, moet ook 's nachts een minimaal aanbod voorzien worden.
- De betaalwijze wordt geïntegreerd voor alle vormen van vervoer. Bus, trein, tram, metro en deelsystemen kunnen met één kaart of app betaald worden.
- We geven duidelijk de richting aan van de gewenste ontwikkelingen op het vlak van openbaar vervoer door lange termijn investeringsplannen op te stellen met een doorkijk van minstens tien jaar.

**Beter samenwerking en connectiviteit met andere Belgische luchthavens**

- Akkoord

sp.a

**Plafond vervuiling:**

- België moet in haar definitieve nationaal klimaat- en energieplan 2021-2030 ook doelstellingen opnemen voor de luchtvaart. Die moeten een duidelijk richting aangeven van waar we naartoe willen op vlak van klimaatimpact en polluenten.

**Slimme heffingen:**

- sp.a wil op Europees niveau de gelijkschakeling van belastingen op de luchtvaart met belastingen op andere modi. Dat wil zeggen de invoering van BTW op vliegtuigtickets en accijnzen op kerosine. Samen met de andere Benelux-landen willen we daarnaast onderzoeken hoe een belasting per vliegtuig die differentieert naar milieu-, geluids- en klimaatimpact de impact van de luchtvaartsector kan verminderen. Om te vermijden dat maatschappijen of passagiers uitwijken naar onze buurlanden, lijkt ons dit best om op Benelux-niveau aan te pakken. Landen als Nederland hebben hier al doelstellingen rond opgenomen in hun regeerakkoord, dus een samenwerking moet zeker mogelijk zijn.

**Stillere vliegtuigen:**

- De Quota Counts (QC's) moeten naar beneden zodat het aantal nachtvluchten zoveel mogelijk verminderd kan worden. Stillere vliegtuigen zijn deel van een evenwichtige aanpak van de geluidshinder, naast operationele maatregelen met betrekking tot de vliegprocedures, ruimtelijke ordening en exploitatiebeperkingen.

**Geluidsnormen harmoniseren:**

- Geluidsnormen moeten geharmoniseerd worden tussen de twee betrokken gewesten op een manier die verzoenbaar is met de maatschappelijk gewenste capaciteit voor Brussels Airport.

**Proefdraaien in loodsen:**

- De locatie van proefdraaien is een exploitatiebeperking en als dusdanig deel van een evenwichtige aanpak van de geluidshinder, naast maatregelen met betrekking tot de vliegprocedures, ruimtelijke ordening en maatregelen om het geluid aan de bron te verminderen.

**Max. 74 vliegbewegingen tijdens de piek, max. 250.000 vliegbewegingen per jaar tot 2025, en uitdoofscenario voor de nachtvluchten tegen 2025:**

- Exploitatiebeperkingen zijn deel van een evenwichtige aanpak van de geluidshinder, naast maatregelen met betrekking tot de vliegprocedures, ruimtelijke ordening en maatregelen om het geluid aan de bron te verminderen. sp.a wil dat er een intendant wordt aangesteld voor het luchthavendossier. Die moet via een participatief traject met alle stakeholders tot een gedragen project komen dat de leefbaarheid

van de omwonenden verzoent met de economische leefbaarheid van de luchthaven en de daarmee samenhangende tewerkstelling.

**Wettelijke verankering van historisch preferentieel baangebruik:**

- Sp.a is sinds 2004 voorstander van een vliegwet die bepaalt welke de vliegprocedures zijn en hoe die gewijzigd kunnen worden met respect voor veiligheid, capaciteit en de gewestelijke geluidsnormen, samen met een samenwerkingsakkoord over deze geluidsnormen.

**Strategische luchtvaartvisie en wettelijk kader:**

- sp.a vraagt al 2 jaar de aanstelling van een intendant in het dossier van de nationale luchthaven Brussels Airport. Vlaams volksvertegenwoordiger Katia Segers diende daar op 17 april 2017 een resolutie over in, in het Vlaams parlement: <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1261779>. Die intendant bestudeert in detail alle aspecten van het luchthavendossier op alle beleidsniveaus, heeft een gedragen, integrale visie en ontwikkelt een plan dat alle aspecten van de complexiteit van het dossier op alle beleidsniveaus bevat en dat het resultaat is van een participatief proces waarbij alle belanghebbenden werden betrokken en waarbij alle partijen tot een consensus zijn gekomen. De Vlaamse Luchthavencommissie moet alle noodzakelijk geachte activiteiten en onderzoeken uitvoeren, zodat de intendant vanuit Vlaanderen maximaal bij zijn opdracht wordt ondersteund.

**Globaal mobiliteitsplan:**

- sp.a wil dat de intendant ook werk maakt van een globale mobiliteitsvisie rond Brussels Airport. Daarnaast willen we de komende legislatuur opnieuw investeren in een toekomstplan voor ons openbaar vervoer (met onder andere de afwerking van het GEN). Een belangrijk element daarvan is het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen, o.a. via nachttreinen. Europa moet bijdragen aan de investeringen hierin, via de opbrengsten van de verdere integratie van de luchtvaart in het Europees emissiehandelssysteem. Deze spoorverbindingen moeten qua ticketprijs goedkoper worden dan een korte afstandsvlucht met dezelfde bestemming.

**Samenwerking and connectiviteit tussen luchthavens:**

- Onze grensoverschrijdende spoorverbindingen moeten absoluut verbeterd worden. Dit zowel met het oog op het uitbouwen van een alternatief voor korte afstandsvluchten, als op het uitbouwen van specialisatie in samenwerking met de luchthavens in onze buurlanden.

