



Solidair Tervuren-Overijse vzw | UBCNA-BUTV | Actie-Noordrand



Partijwijzer Brussels Airport

Hoe denken de politieke partijen over de toekomst van onze nationale luchthaven?

Colofon

Teksten: Bond Beter Leefmilieu

Lay-out: Geert Jaspers

Meer info: Jasper Wouters - jasper.wouters@bblv.be

Overname en gebruik van deze publicatie wordt aangemoedigd mits bronvermelding. Deze brochure is louter ter informatie opgesteld. De uitgever noch de auteurs kunnen aansprakelijk gesteld worden voor onjuiste gegevens.

Deze brochure kadert in de campagne 'Wij liggen er wakker van'. Deze campagne is opgezet door Bond Beter Leefmilieu samen met de bewonersgroepen en milieuverenigingen rond Brussels Airport. Met deze campagne vragen we aandacht voor de impact van de luchthaven op de leefkwaliteit van de omwonenden en op ons leefmilieu. Zie wijliggenerwakkervan.be

Bond Beter Leefmilieu is een netwerkorganisatie die bouwt aan een duurzame wereld, samen met diverse organisaties uit de milieubeweging, maar bv. ook uit de welzijnssector en de sociale economie - en zo met alle mensen uit onze maatschappij. De partij Vlaams Belang zet zich af tegen de wetenschappelijke consensus dat dringende actie nodig is om de klimaat- en biodiversiteitscrisis aan te pakken. Bovendien heeft duurzaamheid niet alleen betrekking op natuur, milieu en klimaat, maar ook op het welzijn van alle mensen, ongeacht hun achtergrond. We streven naar een rechtvaardige en inclusieve samenleving waarin alle mensen gelijke kansen hebben en gelijkwaardig behandeld worden. De standpunten van Vlaams Belang over immigratie en multiculturalisme druisen in tegen deze principes, omdat ze kunnen leiden tot discriminatie en uitsluiting van bepaalde bevolkingsgroepen. Daarom hebben we de partij Vlaams Belang niet bevroegd.

Bond Beter Leefmilieu, mei 2024

bondbeterleefmilieu.be

Verantwoordelijke uitgever: Danny Jacobs, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel

Inleiding



Brussels Airport is een belangrijke bron van economische activiteit en tewerkstelling in ons land. Maar het hoge aantal (dag- én nacht-) vluchten en de voorziene groei van de luchthaven zijn niet meer te verzoenen met de leefkwaliteit en gezondheid van de omwonenden. Daarnaast brengt de enorme uitstoot van broeikasgassen en stikstofoxiden grote schade toe aan ons klimaat en de omliggende natuurgebieden.

Samen met de bewonersgroepen rond de luchthaven, schuiven we daarom vier speerpunten naar voor, waarmee we de Brussels Airport kunnen omvormen tot een duurzame en toekomstbestendige luchthaven:

1. Voer een verbod op nachtvluchten in.
2. Plafonneer het totale aantal vliegbewegingen.
3. Voer een lage-emissiezone in de lucht in, zodat enkel nog geluidsarme en op termijn CO₂-arme vliegtuigen kunnen landen op de luchthaven.
4. Voer geluidsnormen en frequentienormen in, voor minder geluidshinder op de grond.

We vertaalden deze speerpunten naar vier stellingen, die we hebben voorgelegd aan de democratische politieke partijen*, die momenteel zetelen in het Vlaamse en federale parlement. We hebben hen gevraagd aan te geven in welke mate ze helemaal niet akkoord tot helemaal wel akkoord zijn met deze stellingen. Dat konden ze doen door een score te geven op een schaal van 1 tot 5. Een score 1 betekent dat ze het volledig oneens zijn met de stelling en met ons standpunt. Een score van 5 betekent dat ze ons standpunt volledig onderschrijven. Per stelling konden de politieke partijen hun score tekstueel motiveren.

In deze brochure vind je alle scores op de vier stellingen, met telkens ook de motivatie die de partijen hebben toegevoegd.

We hebben de scores voor de visuele leesbaarheid als volgt omgezet naar smileys:



We hebben de politieke partijen gevraagd om voor het scoren van de stellingen, ook wat achtergrondinformatie door te nemen. Deze achtergrondinformatie nemen we ook op in deze brochure.

Met deze partijwijzer willen we transparant maken voor welke van onze voorstellen er politiek draagvlak is, en voor welke voorstellen we de volgende jaren voluit aan de slag moeten om dat politieke draagvlak mee op te bouwen. Uiteraard is dit zelden een zwart-wit verhaal.

Daarnaast zullen we de antwoorden van de politieke partijen de komende jaren gebruiken om te evalueren of hun politieke realisaties (als meerderheidspartij of oppositiepartij) na de verkiezingen in het verlengde liggen van hun ambities voor de verkiezingen.

Veel leesplezier!

Achtergrondinformatie voor de politieke partijen bij het scoren van de stellingen over de toekomst van Brussels Airport



De luchthaven Brussel-Nationaal is een belangrijke bron van economische activiteiten en tewerkstelling in ons land. Tegelijk is de ligging in een dichtbevolkte stedelijke regio, het hoge aantal dag- en nachtvluchten, én de gewenste groei van de luchthaven onmogelijk nog te verzoenen met de gezondheid en de leefkwaliteit van de omwonenden, de omslag naar een duurzame economie en de klimaatdoelstellingen.

Alvorens u de stellingen beoordeelt, willen we u volgende achtergrondinformatie meegeven:

1. In 2019 (pre-corona) waren er op de luchthaven Brussel-Nationaal 234.449 vluchten, waarvan 27.233 nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur en 207.073 dagvluchten. Daarvan waren er 40.000 vluchten met een bestemming op een afstand van minder dan 600 kilometer, waarvan er 17.000 in minder dan drie uur met de trein te bereiken zijn. Er waren ook meer dan 4.000 privévluchten.
2. In 2023 (tweede post-coronajaar) waren er op de luchthaven Brussel-Nationaal 192.255 vluchten, waarvan 25.330 nachtvluchten tussen 23.00 en 07.00 uur en 166.886 dagvluchten. Brussels Airport Company wenst het aantal vluchten uit te breiden tot 240.000 en weigert het aantal nachtvluchten te verminderen.
3. Brussels Airport Company (75% buitenlandse aandeelhouders) maakte in 2019 (pre-corona) 216 miljoen euro en in 2022 (eerste post-coronajaar) 67 miljoen euro bedrijfswinst.
4. De milieukoepel [Transport & Environment](#) berekende dat de overheid in 2022 (eerste post-coronajaar) 700 miljoen euro aan inkomsten is misgelopen door de zeer lage belastingen in de luchtvaartsector (geen accijnzen op kerosine, geen BTW op vliegtickets, ...). Er wordt een stijging tot 950 miljoen € aan misgelopen inkomsten verwacht in 2025.
5. Het studiebureau [ENV-ISA](#) heeft berekend dat op jaarbasis 220.000 mensen heel sterk gehinderd worden door het vlieglawaai en dat de slaap van 109.000 mensen ernstig verstoord wordt. Ook lopen 51.000 mensen een sterk verhoogd risico op het ontwikkelen van een te hoge bloeddruk en 2.000 mensen zelfs een sterk verhoogd risico op hartziekten. De gezondheids-economische kost door het vlieglawaai van de luchthaven Brussel-Nationaal bedraagt daardoor op jaarbasis meer dan 1 miljard euro. De sterkst getroffen omwonenden verliezen tot 3,5 gezonde levensjaren door het vliegtuiglawaai.

6. De Wereldgezondheidsorganisatie stelt dat de gezondheidsschade door vliegtuiglawaai rechtstreeks in verband staat met de geluidspieken en het aantal keer dat mensen overvlogen worden. Mensen worden niet wakker of gestoord in hun slaap door een 'gemiddeld geluidsniveau per jaar', maar van het aantal keer dat zij, met geluidspieken die hen wakker maken, overvlogen worden.

7. Het onderzoeksbureau [Transport & Mobility Leuven](#) heeft de effecten geanalyseerd van een verbod op nachtvluchten en een beperking van het aantal vliegbewegingen tot 220.000 dagvluchten per jaar (6% minder dan voor corona en 15% meer dan in 2023) en concludeerde dat deze maatregelen jaarlijks 400 miljoen € gezondheidswinst opleveren, zonder dat er jobs verloren hoeven te gaan.

8. De vliegtuigen die opstijgen van de luchthaven Brussel-Nationaal stoten 30% meer stikstof uit dan alle bedrijven in de Antwerpse haven samen en stoten meer broeikasgassen uit dan wat vrijkomt bij de verwarming van 1 miljoen huishoudens.

9. Brussels Airport Company beoogt - volgens haar vergunningsaanvraag - tegen 2032 een stijging van het aantal passagiers met 20 % en een verdubbeling van de vervoerde vracht tot 1 miljoen ton. Hierdoor zou het aantal verkeersbewegingen van en naar de luchthaven op het omliggende wegennet toenemen met 20% personenwagens en 43% vrachtwagens. Dit terwijl het verkeersnet rond de luchthaven en in de Vlaamse rand reeds volledig verzadigd is.

OMGEVINGSVERGUNNING

De geldigheidsduur van de omgevingsvergunning van de luchthaven wordt beperkt tot maximaal 10 jaar gezien de snelle evolutie van wetenschappelijke inzichten en technische innovaties.

cd&v



GROEN



NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART



open vld



pvda



VOORUIT



cd&v

Een vergunning voor onbepaalde duur geeft exploitatiezekerheid aan de luchthaven maar is en mag geen vrijbrief zijn. CD&V is voorstander van een goede opvolging van de hinder en van het op geregelde tijdstippen evalueren van de technologische vooruitgang in samenspraak met de omwonenden, die het mogelijk moet maken de geluidshinder door de vliegtuigmotoren te beperken en de meest luiddruchtige toestellen de toegang tot de luchthaven te ontzeggen. Een vergunning voor onbepaalde duur gaat hand in hand met opvolging en geregelde actualisering van de bijzondere voorwaarden.

Groen

Groen vindt eeuwigdurende vergunningen sowieso slecht beleid. Ze houden geen rekening met voortschrijdende wetenschappelijke inzichten en technologische innovaties. Ze zorgen er ook voor dat het moeilijker is om de impact op milieu en klimaat te verminderen. Bovendien biedt de aanvraag tot vergunning voor Brussels Airport ook slechts een vooruitblik op de activiteiten tot 2032. Omdat de luchtvaartsector, en dus ook de activiteiten op en rond de luchthaven, afhankelijk zijn van veel factoren, is een regelmatige vernieuwing nodig. Op deze manier kan ook altijd rekening gehouden worden met de meest recente klimaatvooruitzichten en innovaties.

N-VA

Een luchthaven moet enorme investeringen doen. We moeten daarom een rechtszeker kader bieden. Met een vergunning die beperkt is in de tijd, creëer je net onzekerheid met als gevolg dat investeerders dreigen af te haken. Een vergunning kan steeds een verbeterpad voorzien voor bv. minder geluidsoverlast, zoals bij de laatste omgevingsvergunning voor de luchthaven van Zaventem.

Open Vld

We moeten absoluut nieuwe wetenschappelijke inzichten en technische innovaties omarmen. Een omgevingsvergunning is echter een zeer intensief en langdurig proces. Bedrijven in en rond de luchthaven hebben nood aan een zekere stabiliteit om te kunnen ondernemen en verder investeren. Wanneer je die stabiliteit niet biedt, dan gaan ze misschien ook helemaal niet investeren in de technische innovaties waar je op hoopt. Tien jaar is te kort om die stabiliteit te bieden. Wij zijn geen voorstander van een dermate beperkte geldigheidsduur. Het lijkt ons verstandiger om periodiek te evalueren, zoals het decreet nu ook voorziet. Dat laat ook toe om de vergunningen te wijzigen wanneer nodig of mogelijk, bijvoorbeeld aan nieuwe inzichten en technieken. Laat ons dat doen. Deze doelstelling kan dus bereikt worden zonder het voortbestaan van de luchthaven zelf in vraag te stellen.

PVDA

PVDA gaat helemaal akkoord met deze maatregel. De evolutie en wetenschap verandert snel. Via een meer frequente hervergunningsprocedure, wordt het bedrijf bij de les gehouden om haar gezondheids- en duurzaamheidsbeloftes waar te maken. Om dit te verzekeren, pleiten we voor een publiek beheer van de nationale luchthaven om de maatschappelijke rol ervan te beheren. Nu staat enkel de winst centraal. Zowel passagiers, werknemers, omwonenden en klimaat zijn daarvan de dupe.

Vooruit

Het valt moeilijk te verantwoorden dat de nieuwe omgevingsvergunning van onbepaalde duur is, terwijl de vorige slechts voor 20 jaar geldig was. De voorwaarden in de nieuwe omgevingsvergunning die door Vlaanderen werd gegeven zijn voor ons ontoereikend, onder andere inzake de afbouw van de nachtvluchten en het terugdringen van het aantal ernstig gehinderden. Dit is nefast voor de volksgezondheid van de omwonenden en houdt te weinig rekening met de milieu- en klimaatuitdaging. Een omgevingsvergunning voor onbepaalde duur maakt het heel moeilijk om hier in de toekomst nog iets aan te veranderen.

GROEI

De groei van de luchthaven wordt beperkt tot maximaal 220.000 vliegbewegingen per jaar. In 2023 waren er 192.276 vliegbewegingen, dus er is nog een groei mogelijk van 15 %.

cd&v



GROEN



NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART



open vld



pvda



VOORUIT



cd&v

CD&V kan zich vinden in een plafond voor het totaal aantal vliegbewegingen per jaar op voorwaarde dat dit het evenwicht houdt tussen economische ontwikkeling en leefbaarheid. We stellen vast dat in de nieuwe vergunning bepaald is dat er vanaf 2032 een plafond zal gehanteerd worden onder de vorm van 240.000 bewegingen per jaar. Dit maakt de verdere ontwikkeling van de luchthaven de komende jaren mogelijk, maar geeft toch aan dat de belangen van de omwonenden gerespecteerd moeten worden. De luchthavenuitbater kan later nog een verhoging aanvragen, maar ook deze vraag zal afhankelijk zijn van voldoende vooruitgang op het vlak van volksgezondheid en milieu-effecten.

Groen

Groen wil de geluidsoverlast van vliegverkeer terugdringen. Om de levenskwaliteit van omwonenden van de luchthaven te verhogen, willen we de aangroei van het aantal vliegbewegingen stoppen. We zijn het eens met een plafond van 220.000 vliegbewegingen per jaar voor Brussels Airport. We willen daarbij ook vermijden dat er doorheen de dag overlastpieken optreden en een garantie op rustigere momenten, zoals bijvoorbeeld tijdens de weekends. De oorzaak van de geluidsoverlast moet in de eerste plaats aan de bron worden aangepakt, bij het vliegverkeer. Dankzij een plafond krijgen omwonenden perspectief en kunnen luchtvaartmaatschappijen zich tijdig voorbereiden op wat komen gaat.

N-VA

De luchthaven van Zaventem is een belangrijke groeimotor in ons land. Er werken direct en indirect 64.000 mensen in de luchthavengemeenschap. Het is belangrijk om deze groeimotor draaiende te houden, als we onze welvaart willen behouden. Het aantal vliegbewegingen moet worden bepaald aan de hand van een milieueffectenrapport, zoals bij de laatste omgevingsvergunning is gebeurd. Daarbij werd een plafond opgelegd van 240.000 vluchten per jaar vanaf 2032. Dit is geen sterke groei ten opzichte van 2019 toen er 234.000 vliegbewegingen waren. De uitbater vroeg geen plafond en een verder groeiscenario voor na 2032, maar daar konden we niet in meegaan door gebrek aan onderbouwing dat dit niet tot nefaste milieueffecten zou leiden.

Open Vld

We moeten de luchthaven ruimte geven om te groeien. Vandaag is er nog steeds een stukje impact van de coronacrisis. In 2019 verwerkte de luchthaven 234.000 bewegingen. Maximaal 220.000 vliegbewegingen zou een krimp ten opzichte van vroeger betekenen. Zelfs de 240.000 vliegbewegingen is dus al een vrij streng maximum, want op een gegeven moment gaat er geen enkele vlucht meer kunnen bijkomen. Wat niet kan groeien, is gedoemd om te sterven. We moeten hier dus anders over durven nadenken en moeten zoeken hoe de luchthaven wél verder kan groeien én dat de leefbaarheid kan stijgen. Het lijkt ons slimmer om te streven naar een plafond op geluidshinder in plaats van het aantal bewegingen. Daarvoor moeten we verder stille, moderne en milieu-efficiënte toestellen ontwikkelen en inzetten. Dat is goed voor de luchthaven, goed voor het milieu en goed voor de bewoners.

PVDA

Luchtverkeer moet niet tot in oneindige blijven groeien in een context waar vliegen niet CO₂-neutraal kan. Voor korte afstanden zoals naar Amsterdam, Frankfurt, Londen en Parijs moet er een verschuiving komen van vlieg- naar spoorvervoer. Dat kan enkel als er openbare HST-treinen komen die een betaalbaar alternatief garanderen. Een plafond op het aantal vliegbewegingen is daarom te verantwoorden. Dat voeren we wel enkel in als er werk wordt gemaakt van goede, betaalbare alternatieven. Europa heeft echter een verbod opgelegd om diensten voor het internationaal openbaar vervoer te financieren met publieke middelen. De liberalisering van het nationaal en internationaal treinverkeer heeft echter niet gezorgd voor goedkope tickets, maar voor de teloorgang van nachttreinen en het schrappen van heel wat verbindingen. PVDA hamert daarom op het herzien van de Europese regels en voor de ontwikkeling van een Europees en openbaar netwerk van betaalbare internationale dag- en nachttreinen. In België richten we één nationale vervoersmaatschappij op, en brengen we ook het beheer van de nationale luchthaven in publieke handen. De voorstellen van de PVDA om betaalbare nachttreinverbindingen op te nemen in het nieuwe beheerscontract met de NMBS, vielen helaas op een koude steen bij de regering.

Vooruit

Het jaarlijkse verkeer vanaf Brussels Airport moet tot een verplicht plafond van 225.000 bewegingen per jaar worden beperkt. Hier dient wel te worden opgemerkt dat deze maatregel geen rem mag zetten op de technologische innovatie in de luchtvaart richting hybride of elektrische vliegtuigen. Deze toestellen zijn veel kleiner dan klassieke vliegtuigen, waardoor maatschappijen er altijd voor zullen kiezen om zoveel mogelijk passagiers (of goederen) te transporteren gegeven een maximum aantal vliegbewegingen. We stellen dit absolute plafond dus in op vliegtuigen die op een klassieke manier opstijgen en willen dat onderzocht wordt in welke mate ruimte voorzien kan worden voor bijkomende vluchten die veel minder hinder veroorzaken op basis van radicaal andere technologieën.

NACHTVLUCHTEN

De nachtvluchten worden volledig afgebouwd tegen 2028. Er komt een omscholings- en begeleidingstraject voor de werknemers, zodat behoud van tewerkstelling volledig gegarandeerd blijft.

cd&v



GROEN



NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART



open vld



pvda



VOORUIT



cd&v

Om de leefbaarheid voor de omwonenden te verbeteren zonder afbreuk te doen aan de economische belangen van de luchthaven stelt CD&V het volgende voor: de vliegbewegingen 's nachts worden zodanig gereorganiseerd dat een stille, geluidsvrije periode tijdens de nacht wordt gegarandeerd. De nadruk ligt op het beperken van de geluidsoverlast door opstijgende nachtvluchten. De wijze en de termijn waarop die stille, geluidsvrije periode tijdens de nacht wordt geïmplementeerd, maakt het voorwerp uit van bindend overleg tussen de luchthavenuitbater, de verschillende betrokken overheden, de omwonenden en de economische actoren. De laatste actualisatie van Quota Count (QC) dateert van meer dan tien jaar geleden. Intussen heeft technologische vooruitgang geleid tot geluidsarmere toestellen. Het geluidsquotasysteem zal worden versterkt om de luidruchtigste vliegtuigen te verbieden. Starts en landingen door zeer lawaaierige vliegtuigen zullen enkel toegelaten worden tussen 8u en 23u.

Groen

Groen wil een afbouw van de nachtvluchten. De nachtvluchten met cargo volledig stopzetten op korte termijn is niet gemakkelijk omdat ze belangrijk zijn voor onder meer de farmaceutische industrie in ons land. Omdat de luchtvaartsector voor veel tewerkstelling zorgt, is het belangrijk dat er bij de transitie waarvoor de sector staat ook voldoende aandacht is voor deze rol. We vragen van de regering een plan dat perspectief biedt aan de werknemers en dat vertrekt van een duurzaam economisch model. Dit vergt tijd, planning en samenwerking. In onze buurlanden bewijzen de luchthavens van Amsterdam (Schiphol) en Frankfurt dat cargotransport ook zonder nachtvluchten kan. De studie door TML heeft aangetoond dat een plafond op het aantal vliegbewegingen en een verbod op nachtvluchten 400 miljoen euro gezondheidswinst oplevert, zonder dat er jobs verloren hoeven te gaan.

N-VA

We willen geen verbod op nachtvluchten, die cruciaal zijn voor onze economie. Wel willen we een beperking van het geluid. In de laatste omgevingsvergunning hebben we dan ook duidelijk gekozen voor een reductie van 30% van het aantal ernstige slaapverstoorden. Dit door geluidswerende objecten, verbod op nachtvluchten voor de meest lawaaierige vliegtuigen, en meer stille weekendnachten.

Open Vld

Mensen verdienen een goede nachtrust. Dat betekent echter niet dat we de wereld kunnen doen stoppen met draaien. Dat is nergens zo. De nachtvluchten zijn nu al streng gereguleerd en beperkt op Brussels Airport. In Schiphol is het bijvoorbeeld het dubbele en mogen er 's nachts nog luide toestellen opstijgen, net zoals in Luik trouwens. Nachtvluchten zijn ook uiterst belangrijk voor de cargosector. Zonder de nachtvluchten, bloedt die sector dood en staat er 7000 man op straat, een veelvoud van Van Hool. Dergelijk bloedbad moeten we vermijden. We moeten zien hoe én de sector kan blijven, én omwonenden 's nachts zo goed mogelijk kunnen slapen. Opnieuw moeten we alles inzetten op innovatie. Stille en propere vliegtuigen. De nieuwe omgevingsvergunning verplicht de luchthaven en de maatschappijen trouwens ook om effectief de hinder in de nacht fors te reduceren.

PVDA

Brussels Airport is de tweede grootste economische motor van het land. Het is een grote passagiersluchthaven én een belangrijke draaischijf voor goederentransport. In een liberale concurrentiestrijd die vandaag bestaat zou een verbod op nachtvluchten duizenden jobs kosten. De nachtvluchten zouden gewoon verschuiven naar omliggende luchthavens, wat onlangs nog gebeurde bij Fedex die jobs verplaatste richting Parijs. PVDA komt op voor de jobs van de werknemers in Zaventem. Wel willen we mee streven naar een Europees kader rond nachtvluchten. Maatregelen op dat niveau zorgen niet voor een concurrentiestrijd tussen de luchthavens op het continent. De gezondheidsoverlast wordt dan louter verplaatst, en opnieuw zijn de werknemers het slachtoffer. PVDA hamert daarom op de ontwikkeling van een Europees en openbaar netwerk van internationale dag- en nachttreinen, waardoor grote steden en toeristische gebieden bereikbaar worden. De voorstellen van de PVDA om betaalbare nachttreinverbindingen op te nemen in het nieuwe beheerscontract met de NMBS, vielen helaas op een koude steen bij de regering.

Vooruit

Wij stellen voor om het aantal nachtvluchten stelselmatig af te bouwen en een groeiend gedeelte van de nacht volledig vliegtuigvrij te maken. Dit veronderstelt dat in Vlaams-Brabant wordt ingezet op een industriële reconversie waarbij nieuwe jobs, ook voor kort geschoolde mensen, tot stand komen in industriële activiteiten die wel de toets van de duurzaamheid kunnen doorstaan. Tegelijk stellen we een Nationale Luchthavenstrategie op met duidelijke specialisaties en taakverdelingen tussen de verschillende luchthavens in ons land. Bepaalde cargo-activiteiten en low cost vluchten kunnen eventueel worden verplaatst naar regionale luchthavens, mits dit daar op een duurzame manier en met respect voor de volksgezondheid kan. We zetten ook vol in op de alternatieven voor het vliegtuig voor korte en middellange afstanden. We investeren in een hogesnelheidstreinverbinding met de luchthaven van Zaventem en de uitbouw van het Europese spoornet, onder meer inzake nachttreinen, goederentreinen en hogesnelheidstreinen.

NORMEN

Er worden geluids- en overvluchtfrequentienormen ingevoerd in functie van de afstand tot de luchthaven, om het aantal mensen dat een ziekmakende dosis vliegtuiglawaai ondervindt te halveren tegen 2028 en te elimineren tegen 2032.

cd&v

GROEN

NVA
VOOR VLAANDEREN. VOOR WELVAART

open vld

pvd

VOORUIT



cd&v

Een vliegwet is noodzakelijk om rechtszekerheid te bieden voor een duurzame ontwikkeling van de luchthaven Brussel-nationaal. Het uitgangspunt is een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit bekomen we via een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik en van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden). De federale regering moet een harmonisering van de geluidsnormen bevorderen via een samenwerkingsakkoord met de Gewesten. Daarbij hoort de nadruk te liggen op de emissie-normen (QC). Deze geluidsnormen moeten kunnen evolueren in de tijd om de technologische evolutie te volgen en om de financiering van de begeleidingsmaatregelen mogelijk te maken.

Groen

Groen wil de geluidsoverlast van vliegverkeer terugdringen. Een wetenschappelijk ondersteund beleid met meer meetpunten is een eerste stap. Groen wil dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest zich baseren op dezelfde geluidsnormen, op basis van de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie, om te bepalen wat toelaatbare overlast is. Op deze manier worden conflicten tussen deelstaten en juridische gevechten vermeden. Omdat de oorzaak van de overlast in de eerste plaats aan de bron moet worden aangepakt, komt er, net zoals bij lage-emissiezones voor wagens, een tijdspad waarbij telkens de luidste en vervuilendste vliegtuigen worden uitgefaseerd. Zo krijgen omwonenden perspectief en kunnen luchtvaartmaatschappijen zich tijdig voorbereiden op wat komen gaat.

N-VA

We moeten in de eerste plaats zorgen voor de totstandkoming van een federale vliegwet, die zorgt dat er een faire verdeling is van de lasten tussen de gewesten, en een goede spreiding over de gemeentes. Zo gaan veel mensen al minder last hebben van lawaai. Verder moeten we ook inzetten op de reductie van slaapverstoorden door vermindering van lawaaiige vliegtuigen, stille nachten, geluidsbermen,... Wij zouden geleuidsoverlast een beter criterium vinden dan vliegbewegingen, op voorwaarde dat het realistische geluidspieken betreft.

Open Vld

Zoals gezegd willen we mee nadenken over een plafond op geluidshinder als alternatief voor het plafond op vliegbewegingen. Dat lijkt ons een goede manier om dankzij stille en meer milieu-efficiënte toestellen én de luchthaven verder te laten groeien, én omwonenden zoveel mogelijk rust te geven. Er zijn op dat vlak al heel wat stappen gezet de voorbije jaren. Tussen 2000 en 2019 daalde het aantal potentieel sterk gehinderde personen met 57%. Ook in de nieuwe vergunning, daalt de hinder nog verder. Geluids- en overvluchtsfrequentienormen zoals ze hier worden voorgesteld worden, zijn echter praktisch onwerkbaar. Een overvliegfrequentie zou kunnen impliceren dat een vliegtuig bij een lastige wind niet meer mag gebruik maken van de landingsbaan als de frequentienorm bereikt is en dan maar naar een andere luchthaven moet vliegen. Dat zou bovendien ook enorm slecht zijn voor het milieu.

PVDA

Brussels Airportcompany maakte de laatste tien jaar nog meer dan 800 miljoen euro winst. Ook luchtvaartmaatschappijen strijken miljarden op door hun uitbuitingsmodel van passagier, werknemers en leefomgeving. Het is niet meer dan evident dat ze een deel van die opbrengsten investeren in geluidsarme en efficiëntere toestellen om de gezondheid van omwonenden, werknemers en leefomgeving te beschermen.

Vooruit

We zijn voorstander van het instellen van geluids- en overvluchtfrequentienormen. Die normen moeten zich baseren op de gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Deze normen moeten ook het maximaal piekgeluid en de maximale overvluchtfrequentie, zoals door de mens wordt waargenomen op de grond, vastleggen. Tegelijk voorzien we gelijke geluidsnormen in alle gewesten. Het Brussels Gewest is opgedeeld in drie geluidszones (0, 1 en 2) waar telkens een andere norm geldt. Hoe dichterbij de luchthaven ligt, hoe meer geluid vliegtuigen er mogen maken. De Brusselse geluidsnormen, verschillen overdag (7-23 uur) en 's nachts (23-7 uur). We streven naar een gelijkschakeling van de geluidsnormen over de verschillende gewesten.