

Persbericht Verkiezingen 2019

Actie Noordrand

22 mei 2019

Actie Noordrand bevroeg alle grote Vlaamse partijen ivm oplossing luchthavenproblematiek.

Actie Noordrand bevroeg alle grote Vlaamse partijen ivm een evenwichtige en duurzame oplossing van de luchthavenproblematiek.

Dit werd opgenomen in de regeerakkoorden uit 2014 van zowel de Federale Regering, de Vlaamse Regering als de Brusselse Regering.

Geen van deze akkoorden is uitgevoerd.

De rechtbanken hebben inmiddels het 'Plan Wathélet' helemaal veroordeeld en met name de Federale Regering bevolen om haar huiswerk opnieuw te maken.

De volgende regeringen zullen dit dossier dat reeds meer dan 15 jaar politiek mismeeusterd wordt, eindelijk eens volgens objectieve parameters evenwichtig en duurzaam moeten oplossen.

Daarom vroeg Actie Noordrand alle grote Vlaamse politieke partijen wat hun engagement is voor een evenwichtige en duurzame oplossing van de luchthavenproblematiek na de verkiezingen van 26 mei.

Hieronder de vraagstelling en (in alfabetische volgorde) het engagement van CD&V, Groen!, N-VA, s.pa en Open Vld zoals weergegeven op de website van Actie Noordrand

www.actie-noordrand.be/PolitiekeReacties/Verkiezingen2019StandpuntPolitiekPartijenLuchthavenproblematiek.htm

Perscontacten: 0486 582 499

www.actie-noordrand.be

ACTIE-NOORDRAND@BELGACOM.NET

Wat kunnen de politieke partijen na de verkiezingen van volgende zondag betekenen in verband met de luchthavenproblematiek NOORDRAND? Onze gezondheid hangt ervan af, of je dat nu wil of niet.

Actie-Noordrand vroeg het hen:

De vraagstelling:

Geachte leden van de *partij*

Na de concentratie van de nachtvluchten over de Noordrand in 2002 door toenmalig Minister Durant werd deze optie fundamenteel verworpen zowel politiek als juridisch.

Sindsdien werd in alle opeenvolgende luchthavenakkoorden en federale en Vlaamse regeerverklaringen opgenomen dat het vliegverkeer evenwichtig gespreid diende te worden en werden door de rechtbanken concentraties van vluchten consequent verboden.

Toch werden over de jaren heen vluchten verplaatst van startbaan, vluchten verplaatst van route en routes verschoven met als resultaat dat de Noordrand – gelegen ten noorden en noordwesten van de luchthaven Brussel-Nationaal – nu de facto dag en nacht geconcentreerd overvlogen wordt.

De Noordrand is de enige regio die naast de vertrekkende vliegtuigen met bestemming noord en noordwesten (ligging van de Noordrandgemeenten) ook getroffen wordt door omleidingsroutes voor vertrekkende vliegtuigen met bestemming

westen, zuidwesten, zuid en zelfs zuidoosten en oosten en dit uitsluitend en alleen om andere regio's te ontzien. Bovendien werden de voorbije legislatuur ook de trajecten van landende vliegtuigen dermate gewijzigd dat nu ook een deel van de landende vliegtuigen via de Noordrand wordt omgeleid. Dit alles terwijl er op de plaatsen waar deze vliegtuigen normaal zouden moeten vliegen wanneer ze rechtstreeks naar hun bestemming zouden vliegen (quasi)'no-fly' zones ontstaan...

De milieustakingsrechter heeft op 30 mei 2018 de volledige vernietiging van het plan Wathélet bevolen en daarmee de concentratie van het vliegverkeer over de Noordrand en onder de route Leuven Rechtdoor scherp veroordeeld. De Belgische Staat is daartegen niet in beroep gegaan en erkent daarmee de ernst van de problematiek.

- 1. Staat uw partij achter de volledige uitvoering van dit vonnis en zal zij zich inzetten om de huidige concentratie en kunstmatige omleiding van vliegverkeer over de Noordrand ongedaan te maken?**
- 2. Zal uw partij ervoor zorgen dat de hinder van de luchthaven eerlijk en systematisch gespreid wordt over alle regio's (inclusief Brussel dat in het verlengde van 2 van de 3 banen ligt) rond de luchthaven Brussel-Nationaal en dat er dus geen geprivilegieerde 'no fly' zones worden getolereerd omdat daardoor onvermijdelijk meer overlast wordt gecreëerd in de andere zones?**

Met vriendelijke groeten,
Namens Actie Noordrand en BOREAS VZW

Standpunt CD&V:

Over luchtvaart en de geluidshinder van de luchthaven Brussel-nationaal stelt het CD&V-verkiezingsprogramma:

“We verliezen het effect van luchtvaart en internationale scheepvaart op het leefmilieu en de klimaatopwarming niet uit het oog. Er moet grotere fiscale solidariteit komen tussen de vervoersmodi in een Europees kader, zodat een gelijk speelveld ontstaat. Er zijn extra inspanningen nodig voor meer en betere internationale treinverbindingen, waaronder nachttreinen vanuit Brussel, zodat zij een volwaardig alternatief zijn voor korte afstandsvluchten. Luchtvaartmaatschappijen moeten worden aangezet geluidsarmere vliegtuigen te gebruiken. 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 combinatie van 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.*”

Er kan dan ook positief worden geantwoord op de twee vragen van de Noordrand.

CD&V heeft er, met de andere Vlaamse regeringspartijen, over gewaakt dat er tegen het vonnis van de milieustakingsrechter van 30 mei 2018 geen beroep werd ingediend. Ze heeft ook aangedrongen op de uitvoering ervan en was steeds bereid om hieraan mee te werken. De bevoegd minister heeft er echter nooit werk van gemaakt. Het dossier is nooit op de Ministerraad gebracht.

De terugkeer naar de situatie voor het plan-Wathelet is

essentieel om, in lijn met het vonnis, de rust in dit dossier te herstellen. Vanuit die situatie kan er dan op zoek worden gegaan of er oplossingen mogelijk zijn die de situatie voor alle omwonenden verbeteren en dit **zonder alle hinder van de ene regio naar de andere regio te verschuiven.** Impactanalyse en inspraak van het publiek dienen daarbij gebruikt te worden als instrumenten. De organisatie van een Staten-Generaal hoort hierin thuis.

Met vriendelijke groeten,
Sonja Becq, volksvertegenwoordiger
Kris Peeters, Federaal Vicepremier

Standpunt Groen!:

Hierbij het standpunt van Groen over de luchthaven van Zaventem

Groen gaat in de eerste plaats voor een vermindering van het aantal vluchten en voor een afbouw van de nachtvluchten. We hebben in ons klimaatplan sterk de kaart getrokken van meer investeringen in internationaal treinverkeer. Zeker kortafstandsvluchten willen we op termijn vervangen door treinritten.

Groen pleit voor de instelling van een emissieplafond per luchthaven voor CO₂ en voor andere pollutanten, en dat voor alle grond- en luchthavenactiviteiten op de luchthaven. We eisen verder onderzoek naar de effecten van de uitstoot van ultrafijn stof op de gezondheid. Op basis daarvan willen we dat ook voor ultrafijn stof een aparte uitstootdrempel wordt vastgesteld.

Groen vraagt dat de Vlaamse regering maximale garanties biedt voor de gezondheid van alle bewoners van de luchthavenregio door de normen van de Wereld Gezondheids Organisatie als

richtsnoer te gebruiken voor het bepalen van geluidscontouren rond de luchthaven.

We vragen een afbouwplan voor nachtvluchten, zodat tegen 2025 geen vliegtuigen meer 's nachts opstijgen of landen (met afbouw vanaf 2020 : van 16.000 nachtbewegingen naar 10.000, met aantal vertrekken van 5.000 naar 3.000)

Intussen tijd worden volgende maatregelen genomen :

1° de nachtperiode voor vliegbewegingen in VLAREM 2 wordt beperkt tot de periode tussen 22 uur en 7 uur;

2° het aantal nachtbewegingen in die periode wordt per kalenderjaar gefaseerd beperkt;

3° de maximale geluidsquota ('quota count') voor vliegtuigen worden in deze periode gefaseerd verlaagd;

4° alle diplomatieke, militaire, medische en andere urgentievluchten worden meegeteld in het contingent aan vliegbewegingen dat wordt toegestaan tijdens die nachtperiode.
aanvullende maatregelen :

> Proefdraaien in loodsen in plaats van op een proefdraaiplaats in open lucht.

> Behoud van het huidig maximum van 74 vliegbewegingen per uur voor de piekperiodes.

> Groen steunt de uitbreidingsplannen van Brussels Airport niet.

> We pleiten voor een belasting op vliegtuigbewegingen. De opbrengst daarvan investeren we in (spoor)alternatieven.

> We vragen dat de Vlaamse regering werk maakt van een globaal mobiliteitsplan via samenwerking tussen overheden, privésector en gebruikers.

> Met volgende actiepunten :

* Uitbouw van snelle en milieuvriendelijke alternatieve transportvormen, ter vervanging van vluchten onder de 500km

* Uitbouw van een volwaardig en uitgebreid trein-tram-busstation op de luchthaven.

- * in overleg met de federale regering :
- * Oost /Zuid ontsluiting van de luchthaven via voldoende rechtstreekse treinen.
- * Afwerking van het Gewestelijk Expresnet (GEN) en tramlijnen met Brussel

Binnen bovenstaand kader pleiten we voor **een evenwichtige spreiding van de resterende vluchten** en voor een vliegwet met objectieve criteria. Om dit netelige kluwen te ontwarren, pleiten we voor de aanstelling van een **internationale intendant voor de nationale luchthaven**, die via een participatief traject met alle belanghebbenden een gedragen, duurzame oplossing vindt met een evenwicht vindt tussen de economische leefbaarheid van de luchthaven, de levenskwaliteit van de omwonenden en het bereiken van de klimaatdoelstellingen.

Vermits we pleiten voor een evenwichtige spreiding, is het **antwoord op uw beide concrete vragen dus JA**. Maar we vinden het wel belangrijk dit in de ruimere context te plaatsen van o.m. **afbouw van nachtvluchten, korte afstandsvluchten , van het instellen van emissieplafonds en geluidsnormen**. Maar ik begrijp dat we het daarover eens zijn

Met vriendelijke groeten,

Johan Malcorps, Vlaams volksvertegenwoordiger
Bart Staes, europarlementslid
Karine Metens, Meise

Standpunt N-VA:

Betrokken vliegwet die we van bij de start van de nieuwe regering op papier moeten hebben voor onmiddellijke indiening in het

parlement, legt de routes en procedures vast op basis van het beginsel gelijke lusten, gelijke lasten en op grond van objectieve, ongekunstelde principes. Dus vanzelfsprekend, zoals altijd gezegd, **ook zónder het vrijwaren van bepaalde geprivilegieerde no fly-zones in het Brussels gewest** (bvb. koninklijk paleis) of elders.

De Brusselse geluidsnormen zijn deloyaal en ronduit egoïstisch. Als deze onverkort gehandhaafd blijven, dan dient de financiering van het Brussels gewest ook maar op tafel te komen.

Dat zijn allen eerder gecommuniceerde standpunten, maar bij deze dus herhaling.

Met vriendelijke groeten,

Ben Weyts

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Standpunt Open Vld:

Open Vld is al jaren pleitbezorger van **een billijke spreiding van het vliegverkeer**, op voorwaarde dat de veiligheid van de vliegtuigen en de leefbaarheid voor omwonenden altijd centraal staan.

Over de specifieke situatie van de Noordrand vinden wij inderdaad **dat er een Staten-Generaal moet komen met alle betrokken gemeenten en instanties**, met als doel een billijke spreiding van het vliegverkeer. **Dit houdt ook in dat het Brussels Gewest haar deel van het vliegverkeer voor haar rekening neemt! Dat is gewoon normaal** in een billijk spreidingsplan zoals wij dat we voor ogen hebben.

Deze principes willen wij vastleggen in een vliegwet. Dat stond al in het regeerakkoord van de vorige federale Regering, hier liggen concrete voorstellen klaar om te bespreken. Wij zullen dit op de politieke agenda blijven zetten zodat die vliegwet er komt.

Vriendelijke groeten,

Diederik Pauwelyn
Kabinetschef Voorzitter

Standpunt S.pa:

Ik denk dat ik in naam van sp.a kan spreken wat deze problematiek betreft.

Je kan op ons rekenen om in dit dossier te blijven ijveren voor een eerlijke spreiding van de lasten.

Dat wil ook zeggen dat **we achter de uitvoering van het betreffende vonnis staan en de concentratie en omleiding van vliegtuigen boven de Noordrand willen ongedaan maken.**

De hinder moet vooral aan de bron zelf zo maximaal mogelijk beperkt worden.

En elke streek rond de luchthaven moet op een gelijke wijze de hinder opnemen, incl. Brussel.

Er mogen geen geprivilegieerde zones zijn, ook niet als daar adellijke dames en heren wonen.

Ik hoop daarmee formeel geantwoord te hebben.

Vele groeten,

Bert Anciaux, senator