

LDD-programma Vlaamse verkiezingen
zaterdag 21 maart 2009
Thermae Palace Hotel Oostende

Vlaanderen beweegt

We willen Vlaanderen tegen 2020 laten uitgroeien tot een Europese topregio. Daarom streven we ernaar dat Vlaanderen dé logistieke draaischijf van Europa wordt. Het overgrote deel van het personen- en goederenvervoer verloopt over de weg. Vandaag staan we met z'n allen miljoenen uren in de file, kunnen de spoorwegen slechts een beperkte capaciteit van de personen- en goederenmobiliteit verwerken en is de binnenvaart onderbenut voor bulk- en containervervoer.

De overheid investeert massaal in openbaar vervoer als dé zaligmakende oplossing voor de files en in fietspaden (alsof daarmee de problemen kunnen opgelost worden) terwijl alle openbaar vervoer samen slechts 15% van het personenvervoer voor zijn rekening neemt. Autobussen zijn er dan ook in overvloed, maar ze kosten ons handenvol geld terwijl het autogebruik niet afneemt.

Omgekeerd wordt de wegeninfrastructuur die het leeuwenaandeel van het vervoer moet verwerken, stiefmoederlijk behandeld. Zowel snel- en ringwegen als secundaire wegen slibben dicht en vele zijn van bedenkelijke kwaliteit. Ze dateren van veertig of vijftig jaar geleden, maar werden nooit aangepast aan de huidige behoeften. Het is dus niet verwonderlijk dat het sluipverkeer langs lokale wegen toeneemt. Investerings in verkeersmanagement zijn quasi onbestaande. Op vlak van investeringen in wegenonderhoud bengelt Vlaanderen achteraan in de Europese rangschikking. Nochtans zijn er oplossingen mogelijk en kan het verkeer een stuk vlotter verlopen, maar dan moeten we correct durven investeren in infrastructuur en ons niet verschuilen achter excuses om enkel nepmaatregelen te treffen.

De mobiliteitsproblemen vormen samen één grote puzzel, waarvan er in Vlaanderen vele stukken ontbreken. Om de vraag naar mobiliteit in goede banen te leiden en de huidige economische, sociale en ecologische verliezen weg te werken, gaan we uit van de zogenaamde co-modaliteit waarbij iedere transportwijze optimaal benut wordt en zich inpast in de stijgende mobiliteitsvraag van burgers en bedrijven. Daarbij kan enkel een samenhangend beleid van accurate maatregelen en voldoende investeringen in de diverse vervoersinfrastructuren soelaas bieden om de broodnodige capaciteit te verhogen. Daarom zijn er maatregelen en beslissingen nodig die zorgen voor een vlotte mobiliteit, een verbetering van de verkeersveiligheid en minder negatieve impact voor het milieu en kiezen we niet voor marginale oplossingen en futiele maatregelen die geen werkelijke vooruitgang genereren. Ook op dit vlak maken we dus het verschil!

De auto is zondermeer het meest succesvolle vervoermiddel, goed voor 68% van alle verplaatsingen. De auto vormt dus de echte basismobiliteit. Dat komt enkel omwille van de daarmee gepaard gaande tijdsbesparing, de directe beschikbaarheid en de fijnmazigheid van het wegennet. Deze voordelen worden door geen enkele 'alternatieve' vervoerswijze benaderd en gaan dus verloren in een 'modal shift'. Zo maken vele pendelaars gebruik van tram of trein om de files te ontlopen. Maar als er geen files waren, zouden diezelfde mensen nog steeds het openbaar vervoer nemen? De vraag stellen is ze beantwoorden.

Vandaag stelt de auto ons in staat om onze drukke agenda van werk, gezin, recreatie en sociale activiteiten rond te krijgen. Vooral het aspect 'tijd' is belangrijk en dit zowel voor gezinnen met tweeverdieners als voor alleenstaanden met kinderen. Iedere werkdag vormt immers een uitdaging om werk, gezin, recreatie en sociale activiteiten te combineren. Vandaag schreeuwen de milieubewegingen - met in hun kielzog bepaalde politieke partijen die zich een groen imago willen aanmeten - dat de auto van de baan moet. De vooruitgang, de werkgelegenheid, het comfort dat de auto ons nu al jaren biedt, wordt daarbij bewust genegeerd. Voor hen moet en zal iedereen het openbaar vervoer gebruiken ongeacht of dat nu haalbaar is voor de burger of niet.

Hoe ver kan de overheid gaan in het ontmoedigen van wat de bevolking daadwerkelijk wil? Nieuwe maatregelen zoals rekeningrijden (voorlopig enkel voor vrachtwagens) herinneren ons aan middeleeuwse tollens die eeuwenlang de economische ontwikkeling hinderden. Toegepast op het personenvervoer, zal het vooral de mobiliteit van de sociaaleconomisch zwakkeren treffen. De uitbouw van het openbaar vervoer geeft dan weer blijk van een voorbijgestreefd geloof in collectieve oplossingen. Het kost veel en biedt zelden de flexibiliteit die actieve, participerende burgers nodig hebben (behalve op lange afstanden waar tijd bespaard wordt en deze tijd beter besteed kan worden).

Daarentegen zijn we zeker niet blind voor de negatieve gevolgen van de auto op het vlak van milieu en verkeersveiligheid. Hoewel de auto het best inspeelt op de hedendaagse mobiliteitsbehoeften, moet er sneller komaf worden gemaakt met de negatieve effecten van het autogebruik zoals files, ongevallen, lawaai en vervuiling (m.n. de uitstoot van fijn stof, koolstofdioxide, stikstofdioxiden). We maken werk van reeds bestaande oplossingen om deze negatieve effecten daadwerkelijk terug te dringen. Daarentegen stoppen we definitief met het uitvaardigen van eenzijdige maatregelen die zich beperken tot het vertragen en het verlammen van automobiele voertuigen en die bovendien geen rekening houden met de realiteit van de individuele burger en van de bedrijven.

Volgens het decreet 'Basismobiliteit' heeft elke Vlaming recht op een halte van het openbaar vervoer binnen een straal van 500 meter van zijn woning. Wij daarentegen definiëren het recht op mobiliteit als het recht om zich vrij over het grondgebied te verplaatsen (zonder tolheffingen) of het recht om binnen een redelijke tijdspanne een bestemming te bereiken (zonder files). In die optiek passen we het decreet 'Basismobiliteit' dan ook grondig aan. Dit impliceert dat we logischerwijze drastisch zullen investeren in nieuwe weginfrastructuur en systemen van verkeersmanagement, maar tegelijkertijd ook slimmere en strengere normen zullen stellen aan de auto. 'Outputnormen' gekoppeld aan een heldere invoeringstermijn kunnen zelfs een belangrijke drijfveer voor innovatie worden in de auto-industrie, die in Vlaanderen een belangrijke werkgever is. We kunnen er aldus bovendien voor zorgen dat nieuwe technologieën ook daadwerkelijk lonen. Dat kan via subsidies, fiscale kortingen of slimme regelgeving. Het openbaar vervoer wordt daarbij niet langer uitgebouwd alsof het een volwaardig alternatief is. Van nature kan het immers nooit flexibel genoeg inspelen op individuele vervoersbehoeften.

We evalueren en optimaliseren grondig het openbaar vervoer en dit zowel voor personen- als goederenvervoer in functie van een co-modale vervoerseconomie. Het is immers van kapitaal belang om de efficiëntie van het geïnvesteerde belastinggeld te analyseren, te evalueren en te heroriënteren. Het openbaar vervoer dat 15% van het vervoer voor zijn rekening neemt, krijgt immers drie maal meer belastinggeld toegeschoven dan de wegeninfrastructuur waarlangs 90% van het vervoer effectief wordt gerealiseerd. Enig gezond verstand om de duur verdiende belastingcenten op de rendabele manier te investeren is in deze een bittere noodzaak.

Op dit moment rijden er te veel lege – en dus weinig duurzame – bussen en te dure belbussen op onze Vlaamse wegen. De Lijn vaart op dat vlak een eigenzinnige koers zonder dat er een degelijke controle gebeurt op de gedane investeringen via onze zuurverdiende belastingcenten. Niemand heeft blijkbaar nog echt vat op wat er daar gebeurt. Daarin zullen we verandering brengen! Goed uitgebouwd busvervoer is een noodzaak, maar ingrijpen om het rendement van onze belastingcenten af te toetsen is een even grote noodzaak.

Het prediken van de suprematie van de bus en het ongebreideld inrichten van vrije busbanen zorgen immers te vaak voor een omgekeerd effect: langere autofiles met alle economische, sociale en milieugevolgen van dien. We herbekijken dit vanuit een co-modale invalshoek. De bestaande wegen hebben immers een te beperkte capaciteit waarlangs alle vervoer dient te gebeuren. We zullen het gebruik van die wegen zo organiseren dat een maximaal aantal personen en goederen op een vlotte en veilige manier hun verplaatsing kunnen realiseren tegen een billijke prijs.

De peperdure belbussen zijn in feite grote, veredelde taxi's die vaak werkloos op hun standplaats staan te wachten op een oproep en zelden meer dan één of twee personen vervoeren. Integendeel de belbus is kampioen in CO₂-uitstoot per reiziger/kilometer. Vanuit milieuoogpunt scoren zij dus niet beter dan het individuele vervoer per auto. Ter zake streven wij ernaar om het bestaande taxivervoer in te schakelen en via mobiliteitscheques – die enkel kunnen uitgereikt worden in gebieden die niet door het busvervoer bediend worden – de taxisector beter te benutten en tegelijkertijd de zware kosten van een inefficiënt belbussensysteem uit te sparen.

En dan blijven er de torenhoge vragen rond de gratis of bijna-gratis politiek van het openbaar vervoer. Dat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer wordt verhoogd door een korting op de werkelijke prijs is in principe aanvaardbaar. Maar vandaag wordt slechts 16% (het meest gunstige cijfer dat we noteerden) van de kosten van De Lijn gedekt door inkomsten uit tickets en abonnementen; 84% wordt betaald door de belastingbetaler. In andere landen ligt dit kostendekkingspercentage een stuk hoger. Gevolg: vandaag soupeert De Lijn op haar eentje zowat 1 miljard euro op. Een studie van het consultancybureau McKinsey (bron: *Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements*, 2005, p. 19) toont aan dat de overheidssubsidies in de publieke vervoermaatschappijen nergens hoger zijn dan hier. Het spreekt dan ook voor zich dat we op dit vlak eveneens passende maatregelen zullen treffen. We zullen er dan ook nauwlettend op toezien dat het percentage van de werkingskosten van De Lijn, dat door Vlaamse subsidies wordt gedekt, minimaal tot onder de 75% daalt.

Ook voor het vrachtvervoer over de weg geldt dat het, net als de personenwagens, de meest flexibele oplossing biedt aan diensten- en productiebedrijven in tijden waarin just-in-time leveringen naadloos moeten aansluiten op de productieprocessen in bedrijven en voedingsproducten vanuit heel de wereld op onze tafel terechtkomen. Co-modaliteit kent intussen een langzaam groeiend succes: steeds meer containers raken op hun bestemming via trein en schip. We bewerkstelligen–bijkomende inspanningen om enerzijds het nog steeds groeiende vrachtvervoer over de weg vlotter en dus economischer te laten verlopen en om anderzijds de co-modaliteit met trein en binnenvaart te optimaliseren.

Een belangrijke toekomst is weggelegd voor de scheepvaart en meer bepaald de binnenvaart. Door de uitbreiding van onze havens komen er nog meer goederen het land binnen die over onze overvolle wegen moeten vervoerd worden. Een deel van de oplossing ligt bij de uitbouw van de binnenvaart die een deel van het bulk- en containervervoer voor haar rekening kan nemen. We zullen dan ook verder investeren in deze transportwijze omdat we hierdoor de bedrijfs- en havenactiviteiten verder kunnen uitbouwen en de wegen kunnen ontlasten. We moeten durven vooruitzien. Willen we mobiel worden dan moeten we inventief zijn. Massagoederentransport moeten we versassen naar de ondergrond. Logistieke systemen op basis van transport door buizen. Een netwerk van ‘Pneumatic Capsule Pipelines’ of ‘Underground Tubular Transport’ met computergestuurde transportbanden voor korte afstanden en spacetreinen in vacuüm buisleidingen voor langere afstanden, zijn de oplossing voor de toekomst. In het Chinese Guangzhou bestaat al een ondergronds afvaltransportsysteem en in Sjanghai is een ondergronds containertransportsysteem in aanbouw. Waarop wachten we om Zeebrugge met Antwerpen en Rotterdam ondergronds te verbinden? Met de opbrengst van de verkeersboetes van één jaar, 335 miljoen euro, kunnen we een ‘underground container mover’ aanleggen van het nieuwe Deurganckdok naar de overkant van de Schelde. Zo kan je verhinderen dat 70 procent van de containers door de Liefkenshoek- en Kennedytunnel moet. Het is nog niet eens het geld dat opgesoupeerd is voor studies over de Oosterweelverbinding. Zoniet botsen we op de grenzen van onze logistieke capaciteit.

In een wereld die ons dorp is geworden en waarin goederen snel van continent tot continent worden vervoerd, is de uitbouw van nationale en regionale luchthavens een dwingende noodzaak. We streven ernaar dat het jarenlange gekibbel en het juridische steekspel tussen overheid en lokale belangengroepen over de geluidshinder in gevolge vluchten van en naar Zaventem, zijn definitief beslag krijgt. Wie er woont of er ging wonen, om welke reden dan ook, wist dat vliegtuigen niet geruisloos zijn. Subsidies om woningen beter te isoleren moeten kunnen, maar het lamleggen van de luchthavenactiviteiten kan niet langer een bron van discussie blijven temeer de wetenschappelijke vooruitgang, op termijn, zal resulteren in geluidarmere vliegtuigen. Het is duidelijk dat hier een politiek spel wordt gespeeld tussen twee gewesten. We beschouwen de verdere uitbouw van de luchthaven en de daarmee gepaard gaande interregionale tewerkstelling in de regio er rond dan ook als noodzakelijk.

We zorgen voor een vlottere en veiligere mobiliteit voor personen en goederen over de weg. De mobiliteit wordt in belangrijke mate gehinderd door files op de grote verkeersassen. Al dat fileleed kost ons land honderden miljoenen euro’s aan o.a. verloren arbeidstijd en brandstof. Files worden veroorzaakt door een chronisch en acuut tekort aan wegcapaciteit. In Nederland heeft men berekend dat men 149 miljoen uren per jaar in de file staat (op autosnelwegen en secundaire wegen), wat resulteert in een kostprijs van 5 miljard euro. Met een vergelijkbaar wegennet zullen we er hier niet ver vanaf zijn. De economische en ecologische schade van het fileleed is enorm.

Om de capaciteit van het wegennet aan te passen aan de huidige verkeersdruk te realiseren we een nieuwe wegenpolitiek. Ondanks talrijke beloften van de Vlaamse overheid zijn de 'missing links' nog steeds 'missing'. We realiseren deze missing links prioritair. Zo zijn ondermeer de uitbreiding van de Brusselse Ring, van de E313 en het sluiten van de Antwerpse Ring dringend noodzakelijk.

We bewerkstelligen het gebruik van spitsstroken op autosnelwegen - zodat voertuigen sneller bij de afrit van hun keuze geraken - wat ten dele zal bijdragen tot een vlottere verkeersstroom. Het wegnemen van een rijstrook voor het inrichten van een vrije busbaan die niet continu gebruikt wordt, komt immers neer op capaciteitsverlies en is dus niet wenselijk.

We zullen de op- en afritten verlengen. Gezien de laatste twintig jaar onze industrieterreinen langsheen snelwegen drastisch zijn uitgebreid, stellen we vast dat het verkeer van en naar deze zones vaak gedwongen wordt op de pechstroken aan te schuiven met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. De voorbeelden zijn legio: de te beperkte wegcapaciteit van de E313 met bijna dagelijkse ongevallen ter hoogte van Ranst, Geel en Herentals; de afrit Mechelen-Noord op de E19 Antwerpen-Brussel; de afrit Zone Diegem bij het verlaten van de Ring rond Brussel; enz.

We zorgen ervoor dat de bestaande wegcapaciteit beter wordt benut door verkeersmanagementsystemen die voorzien in het invoeren van richtsnelheden, waardoor de verkeersstromen gestroomlijnd worden en finaal vlotter en veiliger verlopen, ... waardoor de structurele files zullen verkorten. Het signaleren van ongevallen en het aanduiden van alternatieve routes of alternatieve transportwijzen (bijvoorbeeld de aanwezigheid op korte afstand van een treinverbinding) zal het tijdverlies in de accidentele files bijkomend beperken.

We bewerkstelligen een snellere afwikkeling van ongevallen. Momenteel volstaat het dat er één enkel ongeval gebeurt om duizenden automobilisten gedurende uren te blokkeren. Het vaststellen van de omstandigheden van het ongeval, het wegbrengen van slachtoffers, het takelen van voertuigen duurt vandaag veel te lang, mede doordat de experts slechts na enige tijd op de plaats van het ongeval raken. In die optiek onderzoeken we de mogelijkheid om via luchtfotografie de stand van de diverse voertuigen sneller vast te leggen en bijgevolg de aloude 'schets van het ongeval' daadwerkelijk te vervangen. Daarbij verlenen we uiteraard prioriteit aan het inschakelen van dergelijke nieuwe technologieën op de belangrijke verkeersassen.

We zorgen ervoor dat er op de middenbermen van belangrijke verkeersassen hoge groenstroken worden ingeplant, dit om kilometerslange kijkfiles ten gevolge van ongevallen te voorkomen; ook door systematisch gebruik te laten maken van hoge schermen die ongevallen onttrekken aan nieuwsgierige blikken zullen we tijdverlies voorkomen.

In functie van een optimale doorstroming bewerkstelligen we dat de opeenvolgende lichten op secundaire wegen op elkaar worden afgestemd. Momenteel worden de verkeerslichten slechts éénmaal om de vier jaren gecontroleerd terwijl het verkeer ondertussen sterk kan geëvolueerd zijn. Daartoe laten we de verkeerslichten minstens zesmaandelijks controleren. Waar mogelijk laten we zogenaamde 'groene golven' instellen. Dit alles doen we om sluipverkeer naar wegen waar men nog wel kan doorrijden, tegen te gaan.

Vrije busbanen kunnen slechts ingang vinden indien, voorafgaand aan de beslissing, een impactstudie wordt gemaakt die duidelijk aantoonst dat de globale mobiliteit hierdoor verbetert. Busbanen aanleggen en daardoor de wegcapaciteit verminderen of zelfs halveren zorgt voor extra lange autofiles waarmee noch de mobiliteit, noch het milieu, noch de economie gediend zijn. Wij opteren dan ook geenszins voor het realiseren van vrije busbanen en schaffen de bestaande vrije busbanen af.

Bovendien mag een nieuwe buslijn slechts ingang vinden indien bewezen is dat ze beantwoordt aan een voldoende hoge vraag en een bezettingsgraad van 20% wordt aangetoond. Omgekeerd moeten bestaande lijnen geëvalueerd worden op bezettingsgraad. Om deze evaluatie mogelijk te maken moet De Lijn dringend werk maken van een telsysteem. In afwachting daarvan moet De Lijn onmiddellijk een studie starten die, gebaseerd op bestaande klantgegevens, een schatting maakt van het bus- en tramgebruik per lijn. Op basis daarvan kan een concrete telling gebeuren op lijnen die waarschijnlijk weinig gebruikt worden. Indien blijkt dat ze inderdaad slechts door een paar reizigers gebruikt worden, kan de frequentie verminderd worden, of kan ze zelfs volledig worden afgeschaft. Het rondrijden van dubbelgelede bussen met drie reizigers in het voorste compartiment en drie in het laatste compartiment is een doorn in het oog van vele belastingbetalers. Collectieve taxi's behalen in dat geval een beter rendement en hebben bovendien een kleinere milieu-impact.

Alle uitbreidingsplannen, en vooral het aanleggen van nieuwe tramlijnen buiten de agglomeraties worden bevroren.

We bewerkstelligen in permanent overleg met de gemeenten het aanleggen van vrijliggende fietspaden waar mogelijk. Bestaande fietspaden zullen we verbeteren zodat fietsers niet tussen de auto's dienen te rijden om bijvoorbeeld valkuilen op fietspaden te vermijden. Wij zijn voorstander van het voor fietsers toelaten van tweerichtingsverkeer in éénrichtingsstraten, mits fietspaden dit mogelijk maken.

We stimuleren het aanleggen van veilige voetpaden. Een groot deel van onze mobiliteit gebeurt nog steeds te voet; het lijkt zo evident dat dit aspect vaak vergeten wordt. We stellen vast dat voetpaden er erbarmelijk of zelfs gevaarlijk bijliggen. Net zoals voor de fietspaden, bewerkstelligen we een inhaalbeweging op het vlak van noodzakelijke investeringen in voetpaden die de vlotte doorgang voor voetgangers en rolstoelgebruikers moeten waarborgen. Ook in deze heeft de Vlaamse overheid de verantwoordelijkheid om de gemeenten daadwerkelijk te helpen om een veilig voetpadennetwerk uit te bouwen.

Door overleg op te starten met de federale overheid streven we ernaar dat de NMBS Holding het aantal dubbeldekstreinen verhoogt om tijdens de spits de aantrekkelijkheid van de trein te verhogen en het comfort van de reiziger te verbeteren.

Voorwaarde voor het aantrekken van extra reizigers is de aanleg van extra autoparkings en overdekte fietsstallingen. Indien automobilisten geen parkeerplaats vinden of hun wagen op een onveilige plaats moeten achterlaten, zullen ze geneigd zijn door te rijden naar hun bestemming. Autoparkings moeten bijgevolg een prioriteit vormen. Hetzelfde geldt voor fietsparkings: de fietser wenst een veilige en droge plaats voor zijn tweewieler. Daarom zullen we in overleg met de gemeentebesturen en de NMBS onderzoeken hoe we hiervoor gezamenlijk een oplossing kunnen vinden.

Wat het goederenvervoer betreft, is de prijsvorming van kapitaal belang; zolang het treinvervoer niet kan concurreren noch qua prijs, noch qua flexibiliteit, zal het zijn aandeel in het goederenvervoer niet significant kunnen verhogen. Teneinde te bewerkstelligen dat de NMBS Holding, net zoals bij het stroomlijnen van een 'lean production' in de bedrijfswereld, maatregelen zou treffen om haar beschikbare middelen te herschikken en haar werking te optimaliseren zullen we ook op dit vlak overleg opstarten met de federale overheid.

Velen pleiten voor een kilometerheffing om aldus een halt toe te roepen aan het toenemend auto- en vrachtwagenverkeer. Momenteel betalen zowel automobilisten als transporteurs echter reeds voor het gebruik van de weg via de verkeersbelasting en via de brandstofaccijnzen (wie veel rijdt, betaalt veel). Enkel de automobilisten betalen nu reeds meer dan 12 miljard euro per jaar.

Wij zijn tegenstanders van rekeningrijden, maar indien het onder Europese druk zou ingevoerd worden koppelen wij daaraan een reeks voorwaarden:

(1°) wij wensen geen heffing in te voeren maar wel een kilometerprijs waarvan de inkomsten worden gestort in een 'Fonds voor Wegeninfrastructuur', dat enkel gebruikt wordt voor de verbetering van die wegeninfrastructuur (en dus niet voor vrije busbanen of andere doeleinden);

(2°) de kilometerprijs moet belastingsneutraal zijn (d.w.z. de automobilist mag gemiddeld niet meer betalen); de kilometerprijs voor gereden woon-werkverkeer moet aftrekbaar zijn van de belastingen net zoals transporteurs die kunnen aftrekken van hun vennootschapsbelasting; indien men toch een kilometerprijs zou willen invoeren, moeten vaste kosten zoals BIV en verkeersbelasting verdwijnen en moet dit bij voorkeur ingevoerd worden in een Europese context; indien mobiliteit geregionaliseerd wordt, dienen ook de inkomsten uit accijnzen overgeheveld te worden naar de regio's en gebruikt worden voor wegeninfrastructuur;

(3°) bij de berekening van de prijs per kilometer mag rekening gehouden worden met de milieuvriendelijkheid van de wagen, maar kunnen de kosten voor de pollutie die vrijkomt bij de productie van de auto's of de productie van de brandstoffen niet meegerekend worden; die laatste kosten zullen in de toekomst reeds in de verkoopprijs van de auto of van de brandstof vervat zitten (sinds een paar jaar betalen we trouwens, naast accijnzen, ook al bijdragen voor APETRA, BOFAS en voor de promotie van milieuvriendelijke brandstoffen zoals biodiesel en bioethanol, alhoewel die brandstoffen niet of nauwelijks op de Belgische markt worden aangeboden); indien men de ecoscore wil gebruiken om de milieuvriendelijkheid van de wagen te berekenen, moet die zich beperken, tot de Euronorm (die door alle landen in de EU aanvaard is) in combinatie met CO₂;

(4°) een kilometerprijs kan een vaste prijs zijn zoals het wegvignet in landen als Zwitserland, Oostenrijk, Slovenië of kan de vorm aannemen van een tol zoals in Frankrijk (waar geen verkeersbelasting bestaat) of Italië waar bepaalde wegen worden uitgebaat door private maatschappijen; een kilometerprijs kan ook de vorm aannemen van een slimme kilometerprijs die varieert naargelang plaats en tijd waardoor in de spits rijden een stuk duurder is dan in de daluren; de overheid heeft evenwel al decennia lang nagelaten de nodige voorzieningen te treffen om de groeiende verkeersstromen in goede banen te leiden en te zorgen voor een vlot verkeer op zowel snel-, ring- als secundaire wegen; ze heeft nagelaten verkeersmanagementsystemen te installeren; op secundaire wegen heeft ze alles gedaan om vlot verkeer tegen te gaan waardoor het sluipverkeer zich systematisch uitbreidt;

het gevolg is dan ook dat de ochtend- en avondspits steeds langer duurt; wij zijn dan ook van oordeel dat de gebruikers niet moeten opdraaien voor hogere tarieven in de spitsuren omdat de overheid jarenlang die spits heeft laten uitdeinen; eerst moeten er degelijke maatregelen gerealiseerd worden die toelaten dat het verkeer minder lang in de spits vertoeft en dient de gebruiker eventueel te kunnen kiezen om al dan niet in het spitsuur te rijden (telewerk, thuiswerk, decentralisatie van diensten, enz.); eerst de boel laten verrotten en dan zeggen dat je daarvoor nog extra moet betalen is voor ons principieel niet aanvaardbaar;

(5°) bovendien zijn er de ‘externe kosten’, het stokpaardje van de milieuverenigingen, die willen dat alle kosten doorgerekend worden aan transporteurs en automobilisten; het gaat om filekosten, milieukosten, gezondheidskosten en ongevalskosten, die deel zouden moeten uitmaken van de kilometerprijs. Maar: (a) voor het goederentransport wordt de filekost reeds doorgerekend aan de verlader die het op zijn beurt doorrekent in zijn product dat door ons gekocht en dus betaald wordt; (b) voor de individuele automobilisten mag de filekost niet verrekend worden; wie met zijn wagen in de file staat en tijd verliest omdat een rij automobilisten voor hem een file vormen, zou door de voorgangers moeten vergoed worden; omgekeerd zou hij of zij een vergoeding moeten betalen aan wie na hem in de file komt en voor wie hijzelf of zijzelf dan weer tijdverlies oplevert; kortom, de filekosten van individuele autogebruikers heffen elkaar grotendeels op; (c) de ongevallenkosten worden vandaag gedragen door de verzekeringsmaatschappijen en de ziekenfondsen waarvoor iedere automobilist reeds betaalt; (d) de milieukost wordt vandaag reeds gedekt door de 12 miljard euro die we met z’n allen ophoesten; ook voor het subsidiëren van milieuvriendelijke technologieën in voertuigen mag via de kilometerprijs geen compensatie gevraagd worden; voor subsidies voor andere energiebesparende maatregelen wordt van de burger immers ook geen fiscale tegenprestatie geëist;

(6°) er dient te worden voorzien in een vrijstelling van kilometerprijs bij falende uitvoering; indien de trein te lang op zich laat wachten, heeft de treinreiziger – al dan niet betalend – recht op een compensatie; hetzelfde principe zou moeten toegepast worden op het wegverkeer: indien de overheid er niet in slaagt om de vlotheid van het verkeer te garanderen (bijvoorbeeld indien de gemiddelde snelheid tijdens de spitsuren lager is dan 40km/u), dan dient de kilometerprijs te worden gehalveerd; indien ze er niet in slaagt de accidentele files te verkorten tot maximum één uur, wordt de kilometerprijs eveneens gehalveerd.

Wij zullen het gratis openbaar vervoer afbouwen. De kosten van de vervoersmaatschappij De Lijn swingen immers de pan uit terwijl het rendement op de geïnvesteerde belastingcenten ondermaats is. Wat gratis is, wordt zelden op zijn juiste waarde geschat en de prijs per reizigerskilometer is niet min. Elke inwoner betaalt van in de wieg elk jaar 131 euro, zelfs indien hij nooit gebruik maakt van het busvervoer. De Nederlander betaalt niet eens de helft. De Brit betaalt één derde van wat wij betalen. Precies omdat De Lijn massaal veel belastingcenten opeist, is er onvoldoende budget voor wegeninfrastructuur.

Wij zullen een volledige transparantie in de bestedingen van De Lijn nastreven evenals het beperken van buslijnen in functie van de bezettingsgraad die, zoals gesteld, minimaal 20% moet bedragen.

Verkeersveiligheid is afhankelijk van drie factoren: de weginfrastructuur, het voertuig en de bestuurder. Daarbij spelen een hele reeks factoren een belangrijke rol bij het vermijden van ongevallen of het verminderen van de ernst ervan: veilige wegen, degelijke rijopleiding, voldoende rijervaring, verkeersinzicht, correct toepassen van de wegcode, gordeldracht. Mensen wijs maken dat door het verlagen van de snelheid het merendeel van de onveiligheid is opgelost, is dan ook niet correct.

Om de ordediensten niet te overbelasten met bemande controles, heeft men in Vlaanderen en Brussel een flitspalenbos aangepland, vaak op plaatsen waar geen ongevallen gebeuren. Daarmee willen we echter geenszins ontkennen dat onaangepaste snelheid een belangrijke oorzaak is van verkeersongevallen, integendeel.

We zullen geloofwaardige snelheidslimieten op basis van tijd, plaats en omstandigheden doen hanteren die door de meerderheid van de automobilisten als logisch wordt ervaren. Logische limieten zorgen ervoor dat ze gemakkelijker gerespecteerd worden. De aanpassing van het wegbeeld speelt een belangrijke rol bij aangepaste snelheden. Ter zake zullen we de noodzakelijke infrastructurele werken laten uitvoeren.

Op de autosnelwegen streven we variabele snelheden na. Op een snelweg wordt de automobilist niet geconfronteerd met tegenliggers of zwakke weggebruikers. Indien men via verkeersmanagementsystemen 100 km/u oplegt, op momenten van hoge verkeersdruk, om de optimale doorstroming te bekomen, dan moet 140 km/u ook mogelijk zijn tijdens nachtelijke uren, waarop de snelweg nauwelijks bereden wordt.

We zullen bewerkstelligen dat de veiligheid van zwakke weggebruikers wordt verhoogd door het scheiden van snelheden en volumes, niet door het vermengen (zoals thans het geval is in vele gemeenten waar voetgangers en fietsers als levende verkeersremmers worden ingezet) of door het vertragen van het autovervoer. Daarom zijn wij voorstander van vrije fietspaden, in zoverre dit uiteraard plaatselijk mogelijk is.

We streven een vlottere doorstroming op secundaire wegen na, omdat dit het sluipverkeer zal doen afnemen en de verkeersleefbaarheid op de kleinere wegen - waar veel zwakke weggebruikers gebruik van maken - zal doen toenemen.

Het smogalarm is het zoveelste bedroevend voorbeeld van het ondoeltreffend beleid dat in ons land wordt gevoerd. De tijdelijke verlaging van de maximumsnelheid op de autosnelwegen van 120 km/u naar 90 km/u brengt immers geen zoden aan de dijk. 80% van de fijn stof vervuiling is immers afkomstig van andere bronnen dan transport (bijvoorbeeld industrie, gezinnen). Van de overige 20% wordt 12 % veroorzaakt door vrachtwagens en bussen (die toch al maximum 90 km/u mogen rijden) en slechts 8% door auto's. De helft van de auto's rijdt bovendien op benzine en veroorzaakt nauwelijks fijn stof uitstoot. Het probleem zit dus bij de diesels waarvan het vooral de oudere exemplaren zijn die fijn stof uitstoten. De maatregel heeft dus nauwelijks effect, maar laat wel automobilisten opdraaien voor een probleem waarvoor ze slechts beperkt verantwoordelijk zijn. De boetes moeten dan ook vooral de schatkist spijzen.

Wij voeren een roetfilterpremie in. In Nederland voerde men in juni 2005 reeds een roetfilterpremie in t.w.v. 600 euro voor nieuwe diesels en t.w.v. 500 euro (nu 400 euro) voor retrofitroetfilters op bestaande diesels. Omdat de koper van een nieuwe wagen nauwelijks wat moest opleggen, zijn zowat alle nieuwe dieselwagens in Nederland uitgerust met roetfilter. Indien wij het Nederlandse voorbeeld hadden gevolgd zouden nu al minstens 1,3 miljoen wagens - van de 5 miljoen die het Belgische wagenpark telt - 90% minder fijn stof uitstoten. We voeren de vergroening van de autofiscaliteit in mits de gemiddelde belastingdruk ingevolge de auto niet verhoogt en tegelijk de BIV en de verkeersbelasting wordt afgeschaft. De belastingsneutraliteit is belangrijk omdat je de burger immers niet kan laten betalen voor het gebruik van de weg (die hij in het verleden al heeft betaald) én via een bijkomende groene fiscaliteit én via de traditionele (bestaande) verkeersbelasting.