

**MEER WELVAART MEER WELZIJN**

**INHOUD**

Sociaal-economisch.....	3
Een overheidsbeslag van maximaal 40%.....	3
Hoe komen we tot 40%?.....	4
De overheid efficiënter laten werken.....	5
Stads- en streekgewesten.....	6
Hervorming van de SZ-structuren.....	6
De kerntaken van de overheid.....	7
Een sociale vlaktaks van 30%.....	7
Een vennootschapsbelasting van 19%.....	8
Pestbelastingen.....	8
Overige fiscale maatregelen.....	9
Indirecte belastingen.....	9
Afbouw van de belasting op arbeid.....	10
De economische bijdrage.....	10
De sociale bijdragen.....	10
Subsidies aan ondernemingen.....	11
De werkloosheidsval.....	11
De financiering van de vergrijzing.....	11
Het Legomodel.....	12
Eenheidsstatuut arbeiders-bedienden.....	13
De 40-jarige loopbaan.....	13
Meer zelfstandigen.....	13
Nood aan economische vrijheid.....	14
Speciale economische zones.....	14
Recht & orde.....	15
Recht op een veilige leefomgeving.....	15
Wettige verdediging, ook voor goederen.....	15
Straftoemeting.....	15
Strafrecht alleen voor ernstige feiten.....	16
Snel strafrecht.....	16
Strafuitvoering in het land van herkomst.....	17
PPS voor het gevangeniswezen.....	17
Nood aan een ondubbelzinnig drugbeleid.....	18
Eenheidsrechtbanken.....	18
Arrondissementele schaalvergroting.....	19
Hervormingen in de gerechtelijke procedure.....	19

Migratie .....	20
Oneigenlijk gebruik van het familierecht .....	20
Arbeidsmigratie ondersteunt onze groei .....	21
Echte vluchtelingen zijn en blijven welkom .....	22
Democratie .....	23
Particratie ondermijnt vertrouwen in de politiek .....	23
Directe democratie .....	23
Hervormen van de kieswetgeving .....	24
Freedom of Speech .....	24
Duurzame ontwikkeling .....	26
De opwarming van de aarde .....	26
Behoud van kernenergie .....	28
Hernieuwbare energie .....	28
Energie-efficiëntie .....	30
Fossiele en organische brandstoffen .....	30
Vervoersector .....	30
Ecocombi's .....	32
Geen verspilling .....	32
Een vrije energiemarkt .....	33
Duurzame mobiliteit .....	34
Een mobiliteitsbeleid gericht op welvaart en welzijn .....	35
De transportsector, het nieuwe monster v/d de Wetstraat .....	36
Infrastructuurwerken .....	37
Beter benutting van de bestaande infrastructuur .....	38
Openbaar vervoer .....	38
Verkeersbeleid .....	39
Nachtvluchten .....	41

## Sociaal-economisch

Vlaanderen, en zelfs Wallonië, zijn in staat groeicijfers te realiseren die het wereldgemiddelde overstijgen. We hebben het potentieel om te concurreren met steden als Hong Kong, Singapore en andere paradijzen van de economische vrijheid. We zijn in staat tezelfdertijd een typisch West-Europees sociaal model te behouden.

Hiervoor zijn dan wel een aantal ingrepen nodig:

- beperking van het "overheidsbeslag" (de totale fiscale en parafiscale druk);
- verlaging van de belasting op de arbeid (de parafiscale druk);
- de economie laten herademen en het ondernemerschap promoten: België is een klein land met een groot buitenland. Wij zijn "gedoemd" om een open economie te zijn, d.w.z. aantrekkelijk voor buitenlandse consumenten en investeerders.

Wij willen vooruit. Het huidige Belgische model maakt vooruitgang zeer moeilijk. LDD is echter een partij van mensen met verantwoordelijkheids- en solidariteitszin.

Onze visie op de staatsstructuur is dan ook samen te vatten als:

**"Met Wallonië als het kan, zonder België als het moet".**

De bal ligt dan ook in het Franstalige kamp. Kiest men voor een conservatief, niet-ondernemend Wallonië met haar traditionele socialistische politiek, dan moeten de wegen van Vlaanderen en Wallonië scheiden.

Op het vlak van de staatshervorming zijn ingrepen noodzakelijk. Te veel bevoegdheidsdomeinen zijn versnipperd over meerdere beleidsniveaus. Een ondernemingsgericht beleid voeren is op die manier onmogelijk omdat voor de meeste hervormingen het fiat van de ultraconservatieve PS nodig is. Bevoegdheden moeten altijd als homogene pakketten toegewezen worden.

Het huidige systeem van onvoorwaardelijke Noord-Zuid-transfers is geen solidariteit, maar onrecht. De transfers beletten dat Wallonië verantwoordelijkheid opneemt voor het eigen beleid. Hulpverslaving verlamt de creativiteit.

Wij willen een doorzichtige en eerlijke solidariteit op basis van klare afspraken. Beperkt in de tijd en gemeten aan resultaten op vlak van groei, ondernemerschap en tewerkstelling. Door een voorwaardelijke, resultaatsgebonden interregionale solidariteit kan Wallonië behoedt worden voor een abrupte verarming en krijgt het zuurstof voor een nieuwe onafhankelijke koers.

**Een overheidsbeslag van maximaal 40%**

Met het overheidsbeslag bedoelen we het geheel aan belastingen: de belastingen op het beroepsinkomen, de BTW, de accijnzen, de invoerheffingen, de sociale bijdragen van werkgevers. We spreken van "beslag" omdat het precies dat is wat de overheid met het geld van de samenleving doet, er beslag op leggen.

Dit overheidsbeslag is te hoog. Het bedraagt ongeveer 47%. Dit brengt de welvaartscreatie in gevaar.

Wij voeren hierbij geen ongenueanceerde hetze tegen belastingen. Belastingen zorgen voor ontvangsten, nodig om maatschappelijke noden te lenigen. Maar fiscale zekerheid is voor werkenden, wat sociale zekerheid voor niet-werkenden is.

Noch een te laag, noch een te hoog overheidsbeslag laat ruimte voor welvaartscreatie. Inderdaad, als er geen overheid zou zijn, zou er ook geen economische groei zijn. Wie zal anders de wegen aanleggen, de veiligheid waarborgen, het eigendomsrecht beschermen?

Maar bij een te hoog overheidsbeslag gaat geld verloren dat 'productiever' door de privé (particulieren en ondernemingen) aangewend kan worden. Er zou dan méér welvaart zijn als het geld niet naar de overheid vloeide.

Hoe zit dat elders in Europa? Het Europese gemiddelde overheidsbeslag lag in 2004 op 40,7%. Zelfs Duitsland, met zijn achtergestelde Ostländer, doet het met 40%, het niveau dat wij – in eerste instantie – voor ons land willen bereiken: vier tienden van het BBP (het bruto binnenlands product).

Wij willen dit in de grondwet laten opnemen anders lukt het nooit om de belastingsdrift van de overheid onder controle te houden. Dit bleek recent nog: verlaagt de federale overheid de fiscaliteit, dan zijn de gemeenten er als de kippen bij om de lokale belastingen te verhogen.

### **Hoe komen we tot 40%?**

We moeten komen naar het niveau van 40% via een geleidelijk proces over vier à vijf jaar.

Zo moet het ontvangstenniveau van 2007 vanaf 2008 worden bevroren tot dat niveau overeenkomt met 40% van het BBP. Dat zou in 2010 zijn.

Het BBP gaat in principe jaar na jaar omhoog, dat is de economische groei: stel dat het BBP vandaag 300 miljard euro bedraagt, dan is 150 miljard euro belastingen gelijk aan een overheidsbeslag van 50%. Bedraagt het BBP binnen enkele jaren 375 miljard euro, dan staat die 150 miljard euro nog voor 40%.

Door de bevroering van het niveau aan ontvangsten is de overheid verplicht beleidsruimte te zoeken in een verhoging van haar "efficiëntie" (haar doelstellingen bereiken met het minimum aan noodzakelijke middelen).

Daarnaast zijn belangrijke ingrepen noodzakelijk, zoals het drastisch verminderen van de belasting op arbeid.

Eén van de gevolgen van het verlagen van deze parafiscaliteit is dat ook de personeelskosten van de overheid in grote mate verminderen. Als die met 60% dalen, besparen we al meer dan 2 miljard euro op het overheidsbudget. Zo zijn we al een eind op weg naar ons eerste doel, de 40%.

Een aantal uitgavenposten moeten naar een "normaal Europees" niveau, zoals de uitgaven in de werkloosheid. De uitgaven in ons land liggen veel hoger dan in de andere EU-landen. We slaan twee vliegen in één klap: de werkloosheidsuitkeringen die onbeperkt zijn in de tijd scheppen mee een werkloosheidsval waardoor het voor vele werklozen financieel niet interessant is om te gaan werken. Het geld dat wordt gecupereerd kan dienen voor een, vanuit een sociaal standpunt, moreel meer hoogstaand doel, nl. het waarborgen van ons sociaal systeem op lange termijn. Het terugbrengen van de uitgaven naar een Europees niveau houdt de hervorming van het stelsel in. Wij opteren om het Nederlandse stelsel in te voeren waarin de uitkeringen beperkt zijn tot 38 maanden.

Het openbaar vervoer moet gedemonopoliseerd worden, d.w.z. dat de markt ook voor private aanbieders moet open staan. Dit kan belangrijke besparingen opleveren in de overdrachten naar NMBS, De Lijn, enz.

### **De overheid efficiënter laten werken**

Wat begrijpen we onder "efficiëntie": een vooropgesteld doel bereiken met het minimum aan middelen die daarvoor noodzakelijk zijn.

De Europese Centrale Bank toonde aan dat de Belgische overheid met 66% van de middelen (van het belastingsgeld, het overheidsbeslag) dezelfde prestaties kan leveren. De lopende uitgaven bedragen zowat 145 miljard euro. De overheid zou dus eigenlijk hetzelfde kunnen doen met 100 miljard euro. Het verschil is bijna drie maal groter dan de besparing die LDD op vijf jaar tijd wil realiseren.

De overheid moet dus meer doen met minder. Kijk naar Ierland die de grootste groei van de Europese Unie realiseert met een overheidsbeslag van slechts 30%.

Vooraf inzake de efficiëntie van onze belastingadministratie is het huilen met de pet op. België staat op de 117ste plaats van 119 landen, voor wat betreft de efficiëntie van haar belastingdiensten!!!

Waarom is het in Duitsland mogelijk om minder dan 8% van het BBP te besteden aan de verloning van het overheidsperoneel, terwijl dit in ons land 12% van het BBP in beslag neemt? Eén van de redenen: 40 % van de Waalse beroepsbevolking werkt voor de overheid, het hoogste cijfer van heel Europa. Door een "verstandige aanwervingstop" (en de invoering van een Copernicus-bisplan) willen wij evolueren naar een Duits niveau. Via natuurlijke afvloeiingen en afspraken met ondernemingen die met de lagere parafiscaliteit gemakkelijker mensen kunnen aanwerven, moet het overheidsapparaat tot de juiste dimensie afslanken. Dit zal niet leiden tot het op straat zetten van mensen, want de ganse hervorming is er op gericht veel meer mensen aan het werk te krijgen.

De groeiende uitgaven zitten nu voornamelijk in de gemeenten, de provincies, de gemeenschappen en gewesten. Vandaar dat het belangrijk is om het maximale overheidsbeslag in de grondwet in te schrijven want ook al worden inspanningen geleverd op federaal niveau, ze zullen ongedaan worden gemaakt op de andere niveaus.

In alle geval moet worden ingegrepen in bepaalde structuren, met name in het binnenlands bestuur als in de sociale zekerheid.

De overheid moet zich daarenboven louter toeleggen op haar kerntaken: de bescherming van de openbare orde, van de veiligheid, de openbare gezondheid, een doelgerichte sociale bescherming, bescherming van het leefmilieu of noodzakelijke remmen invoeren op het overmatig verbruik van schaarse middelen..

### **Stads- en streekgewesten**

In het binnenlands bestuur wil LDD de provincies afschaffen en vervangen door Stads- en Streekgewesten.

Provincies zijn constructies van de 18de eeuw waarvan het nut volkomen achterhaald is sinds het ontstaan van de federale staat en de gewesten. Het bestaan van provincies leidt tot beleidsoverlappingsen en mede hierdoor tot extra overbodige belastingen.

Ondanks het bestaan van de provincies kan men de geldverslindende en ondemocratisch samengestelde intercommunales niet afschaffen. Samenwerking tussen de Stads- en Streekgewesten zou via het Vlaamse Gewest verlopen.

Een stads- of streekgewest is een gebied van de juiste dimensie. Het kan meer maatwerk leveren en leidt tot minder bureaucratie en lagere kosten. Het Streekgewest is dan nog specifiek opgebouwd rond regio's die ook als dusdanig als een sociologische realiteit worden ervaren door de burgers.

### **Hervorming van de SZ-structuren**

In de sociale zekerheid moeten de historisch gegroeide instellingen worden hervormd. Het spreekt voor zich dat bepaalde fusieoperaties of andere ingrepen doorgevoerd door mensen met grote kennis van werking van organisaties, heel wat besparingen zou opleveren die de sociaal gerechtigde ten goede komen. Heel ons SZ-stelsel draagt de sporen van verzuiling en een overmatige bureaucratie. Geld, dat de belastingbetaler meent te besteden aan sociale bescherming van zijn medeburgers, komt dus niet terecht waar het hoort, namelijk bij het SZ-apparaat zelf.

De vakbonden ontvingen in 2005 tegemoetkomingen in hun administratiekosten ten belope van 138 miljoen euro, de mutualiteiten in 2004 864 miljoen euro.

In een tijd waar iedereen een bankrekening heeft of kan hebben, kan de terugbetaling van ziektekosten en uitbetaling van stempelgeld perfect via de bestaande kruispuntbank van de sociale zekerheid geautomatiseerd worden en door de overheid zelf betaald net zoals in Denemarken.

### ***De kerntaken van de overheid***

Kerntaken van de overheid zijn taken die, mocht de overheid ze niet uitvoeren, belangrijke maatschappelijke behoeften onbevredigd zou laten.

Een handig hulpmiddel om te bepalen welke overheidstaken nu echt noodzakelijk zijn, vormt de 'Gouden Gids' methode. Indien uit de Gouden Gids blijkt dat er bedrijven bestaan die dezelfde taken vervullen of diensten of producten leveren die ook door bestaande overheidsbedrijven gebeuren, dan kunnen deze overheidsbedrijven eigenlijk geprivatiseerd worden.

Private bedrijven moeten trouwens altijd de mogelijkheid hebben om "overheidsdiensten" aan te bieden, ook al is de dienst voor hen nieuw en staan ze hiervoor nog niet in de Gouden Gids.

Taken die niet tot de kerntaken van de overheid behoren, moeten worden afgestoten of tot een minimum worden herleid: het openbaar vervoer moet in deze zin gedemonopoliseerd worden.

Een aantal taken behoren altijd tot deze van de overheid, zoals de bescherming van de openbare orde en de veiligheid. De overheid moet dan wel in staat blijken om haar taken correct uit te oefenen.

De kerntaken zijn in onze visie: de bescherming van de openbare orde, van de veiligheid, de openbare gezondheid, een doelgerichte sociale bescherming, de bescherming van het leefmilieu of het voorzien van noodzakelijke remmen op het overmatig verbruik van schaarse middelen.

### ***Een sociale vlaktaks van 30%***

Het eerste doel van de sociale vlaktaks is de belastinginning te vereenvoudigen.

België staat op de 117ste plaats van 119 landen, voor wat betreft de efficiëntie van haar belastingdiensten!!! De reden: de zeven tarieven in de personenbelasting en een systeem van scheefgegroeide aftrekmogelijkheden in de inkomstenbelastingen in het algemeen.

Een vlaktaks van 30% vereenvoudigt de inning waardoor efficiëntiewinsten geboekt kunnen worden.

In principe zijn er in dergelijk systeem geen aftrekposten meer. Onder andere werkelijke beroepskosten van niet-loontrekkenden (zelfstandigen) moeten wel nog in mindering kunnen worden gebracht.

Wij zijn van mening dat de overheid niet moet zorgen voor zo klein mogelijke inkomensverschillen, maar wel de armoede moet bestrijden en tezelfdertijd mensen respecteren die in staat zijn een hoog inkomen te genereren. Daarom willen wij een "sociale vlaktaks" invoeren.

Wij doen dit door het voorzien in een “degressief belastingvrij gedeelte”: hoe hoger het inkomen, des te lager het gedeelte van het inkomen waarop geen belastingen wordt betaald. Op die manier betalen de lagere inkomens zelfs helemaal geen belastingen, maar betalen de hogere inkomens nooit meer dan 30%.

### **Een vennootschapsbelasting van 19%**

Er is een verlaging van de vennootschapsbelasting nodig naar 19%.

Het tarief moet gelden voor alle ondernemingen. Beperken we dit tot de KMO's, dan zal de verlaging geen impact hebben op de broodnodige buitenlandse investeringen.

Deze verlaging moet in één klap gebeuren. Een geleidelijke afbouw heeft niet het beoogde effect op de economie. De onmiddellijke verlaging kan perfect opgevangen worden in de begroting.

Daartegenover staat de onmogelijkheid tot allerhande aftrekken en de afschaffing van allerlei bijzondere fiscale stelsels (holding, tax shelter, ...). Uiteraard moeten wij rekening houden met alle Europese richtlijnen op het vlak van vennootschapsfiscaliteit.

Door het systeem eenvoudiger te maken, verhogen we er de maatschappelijke winst van. Ons doel is de effectieve belastingdruk op ondernemingen nooit te laten uitkomen boven het Europese gemiddelde.

### **Pestbelastingen**

Wij willen af van de pestbelastingen, dit zijn belastingen die gemeenten heffen louter omdat ze extra ontvangsten willen genereren, maar hierdoor het bedrijfsleven in moeilijkheden brengen.

LDD wil dat de gemeenten (stads- en streekgewesten), lokale opcentiemen kunnen heffen op de vennootschapsbelasting. Dit is verantwoord omdat de fiscale druk uit opcentiemen altijd redelijk is. Het is een extra percentage geheven boven op de verschuldigde belasting berekend op basis van het resultaat van de vennootschap. Doet de onderneming het bepaalde jaren minder goed, dan riskeert ze niet door blinde lokale belastingen nog meer kopje onder geduwd te worden.

Elke andere vorm van lokale fiscaliteit die ondernemingen treft – de zogenaamde “pestbelastingen” – wordt ontmoedigd. Zulke belastingen zouden niet meer kunnen, louter en alleen om ontvangsten van de gemeentekas te genereren.

Hoe kunnen we dit garanderen? De opbrengsten van ondernemingsbelastingen worden in mindering gebracht van de overdrachten die lokale overheden ontvangen van de overheid (gemeentefonds, provinciefonds, enz.).



Anderzijds wil LDD dat gemeenten (in ons programma gaat het om Stads- of Streekgewesten) die als bedrijfsvriendelijk worden beschouwd, extra geld ontvangen uit het gemeentefonds.

### **Overige fiscale maatregelen**

Wij zijn radicaal gekant tegen elke vorm van vermogensbelasting of meerwaardebelasting in de personenbelasting omdat op het vormen van vermogen al belastingen werden geheven. De bestaande moeten opnieuw afgeschaft worden.

Bij het belasten van vermogen gaat het altijd om opbrengsten: de vruchten worden belast, nooit de boom.

De klassieke vormen van vermogensbelasting kunnen (tijdelijk) blijven bestaan: de schenkingsrechten en de successierechten. Ze moeten wel algemeen, ongeacht de begunstigde, worden begrensd op 3%. Van zodra om budgettaire redenen blijkt dat deze vormen van vermogensbelasting afgeschaft kunnen worden, moet hiertoe overgegaan worden.

Echte sociale uitkeringen (niet de vervangingsinkomens zoals de werkloosheidsuitkeringen) moeten belastingsvrij blijven. Het is onzinnig om uit de algemene middelen, het belastingsgeld, een sociale uitkering toe te kennen en hier dan opnieuw een belasting op te heffen. Wij beschouwen pensioenen niet als een vervangingsinkomen, maar als een op zich staand recht.

Zo moeten gezinsuitkeringen zoals kinderbijslag, de pensioenen, maar ook dividenden uit pensioenfondsen belastingsvrij blijven.

### **Indirecte belastingen**

Belasting op arbeid en op inkomen is belasting op productie. De belasting moet op de consumptie gelegd worden.

Indirecte fiscaliteit is veel ruimer dan BTW alleen. Het gaat ook om accijnzen, invoerheffingen en dergelijke meer.

Waarom verbruiksbelastingen boven productiebelastingen verkiezen? Allereerst draagt iedereen bij in functie van zijn eigen draagkracht. Belasten via het verbruik doet een meer duurzame economie ontstaan. De belastingsbasis is breder en transparanter. Men kan slecht éénmaal belast worden op een handeling en door verbruik moedigt men investeringen aan.

Indien de consumptie en dus de BTW en accijnsontvangsten voldoende toenemen, zit er zelfs een verlaging van het BTW-tarief naar een gemiddeld Europees niveau van 19% in. Een laag BTW-tarief is belangrijk voor onze kleinhandel.

De accijnzen op brandstoffen moeten naar omlaag. Nieuwe vormen van indirecte fiscaliteit moeten in de plaats komen: een kilometerheffing die rekening houdt met de

mate aan uitstoot van schadelijke gassen en vervuulende deeltjes. Vaste heffingen in de sector van het vervoer moeten verdwijnen. In de sector van de woningen, moet de huidige vastgoedfiscaliteit wijken voor heffingen op het gebruik van energie.

### ***Afbouw van de belasting op arbeid***

Vandaag financiert de "sociale bijdrage" (van werknemers enerzijds, maar vooral van werkgevers anderzijds) voor ongeveer 75% de ganse sociale zekerheid. Dit is onhoudbaar.

Arbeid belasten is in alle geval in wezen pervers. Arbeid is de voornaamste bron van economische groei. Het consultancybureau McKinsey heeft berekend dat een daling van de werkgeversbijdragen aan de SZ met 44% tot 400.000 nieuwe jobs zou opleveren.

In het LDD-programma gaan we veel verder dan 44%. In BBP-termen voorzien we een daling met 60%.

### ***De economische bijdrage***

De werkgevers en werknemers mogen niet meer instaan voor de financiering van de sociale zekerheid. Op dit ogenblik is het echter nog niet mogelijk arbeid totaal te ontlasten omdat anders de directe fiscaliteit te veel zou verhogen. We willen wel gaan naar een daling van de parafiscaliteit tot 60%.

Wat wel blijft bestaan aan parafiscaliteit moet dienen om het socio-economische beleid van de overheid te financieren, want dat komt uiteindelijk de financierende ondernemingen ten goede.

De economische bijdrage zou vandaag – gemiddeld – ongeveer 17,5% van het brutoloon bedragen. Gemiddeld, omdat in het Legomodel de ene werkgever zwaarder zou belast kunnen worden dan de andere.

Zelfstandigen die geen personeelsleden tewerkstellen zouden de economische bijdrage niet moeten betalen. Het gaat om een bijdrage op uitgekeerd brutoloon.

### ***De sociale bijdragen***

De werknemers dienen zich louter te verzekeren tegen de zogenaamde arbeidsgerelateerde risico's (arbeidsongevallen, beroepsziekten en werkloosheid). Hun sociale bijdrage verlaagt tot 2,17% (op 100% van het loon).

Van de werkgevers willen wij, naast de economische bijdrage, toch nog een sociale bijdrage. Ze is bedoeld als een prikkel om actief en bewust bij te dragen tot de bestrijding van de werkloosheid en op de verhoging van de werkzaamheidsgraad. De hoogte van de sociale werkgeversbijdrage wordt daarom afhankelijk gemaakt van de "inactiviteitgraad" (de hoogte van de werkloosheid en van het aantal faillissementen in een jaar) enerzijds, en de werkzaamheidsgraad (mensen aan het werk) anderzijds. Naarmate de inactiviteitgraad daalt en de werkzaamheidsgraad stijgt, betalen zij een lagere sociale werkgeversbijdrage.

### ***Subsidies aan ondernemingen***

Tegenover de daling van de vennootschapsbelasting en de parafiscaliteit staat de afschaffing van subsidies aan de ondernemingen. Alleen subsidies voor starters en ter ondersteuning van onderzoek en ontwikkelingsinspanningen van bedrijven moeten mogelijk blijven. Maar ook in dat geval moet voorrang gegeven worden aan risicodragende financieringsinstrumenten.

Subsidies zijn marktversturend en oneerlijk: kleine bedrijven hebben vaak geen weet van de mogelijkheden, of geen middelen om te lobbyen en vallen dus uit de boot.

### ***De werkloosheidsval***

De werkloosheidsval betekent dat het voor sommige personen niet voldoende economisch interessant is om uit de werkloosheid te treden. Dat er een groot aantal werklozen is en anderzijds een massa vacatures niet ingevuld geraken is het gevolg van de werkloosheidsval.

Ons systeem van werkloosheidsuitkeringen die onbepaald zijn in de tijd (en uniek in de wereld) is één element van deze val. De werkloze geniet ook van talrijke sociale en fiscale voordelen die hij verliest als hij gaat werken.

Het LDD-programma schept de voorwaarden om meer mensen aan het werk te krijgen. Op zich is dit niet voldoende. De werklozen moeten ook nog aan het werk willen. Zolang werken niet meer loont dan niet-werken is duidelijk dat men het werkloosheidsprobleem nooit zal kunnen oplossen.

Dit kan onder meer door het stelsel van de werkloosheid qua kost terug te brengen naar een normaal Europees niveau. De totale uitgaven van de eigenlijke werkloosheidsuitkeringen bedragen 2,60% van het BBP. Gemiddeld ligt dat minstens een percent lager. Wij voorzien de hervorming van het stelsel naar Nederlandse model. Het is verre van het strengste van Europa en kent een sterk verzekerend karakter (een hogere "vervangratio" dan bij ons), waarbij de toegang afhankelijk is van een minimum arbeidsgeschiedenis (26 weken op 36 voorafgaand aan de aanvraag). De uitkeringsduur is beperkt tot 38 maanden.

Zo komt jaarlijks 5 miljard euro sociaal geld vrij dat men op een meer moreel verantwoorde manier kan aanwenden, nl. voor de instandhouding van de totale sociale zekerheid nu en in de toekomst.

### ***De financiering van de vergrijzing***

Wij willen het recht op welvaart en welzijn ook aan onze kinderen spijkerhard garanderen. Daarvoor is het onder meer nodig om geld opzij te leggen en dat geld te kapitaliseren. De vergrijzing zal immers extra uitgaven in de sociale zekerheid, voor pensioenen en gezondheidszorgen, noodzakelijk maken.

LDD wil onder meer de brutoschuldgraad terugbrengen tot maximaal 40% van het BBP, een "voorzichtig niveau".

Vergrijzingskosten kunnen ook deels worden opgevangen door het investeringsbudget van de overheid te verhogen (en deze investeringen te financieren zonder schulden aan te gaan). Bij een investering is er een terugverdieneffect. De overheidsinvesteringen zelf zijn teruggevallen op minder dan 2% van het BBP. We moeten terug boven dat niveau.

Verder willen wij geld opzij zetten en kapitaliseren, niet in eigen overheidsobligaties, maar op de markt. De Hoge Raad van Financiën stelt dat een begrotingsoverschot van 1,5% van het BBP moet gerealiseerd worden om aan de gevolgen van de vergrijzing het hoofd te bieden.

### **Het Legomodel**

De moderne arbeidsmarkt stelt hoge eisen aan de beschikbaarheid, kennis en flexibiliteit van de werknemer van de 21e eeuw. Een job voor het leven bestaat binnenkort niet meer. Jobzekerheid wordt vervangen door werkzekerheid.

Een moderne arbeidsmarktorganisatie en sterke sociale zekerheid, met zorg voor arbeidsonbekwame zieken en gehandicapten, moeten communicerende vaten worden, zodat de werkgelegenheidsgraad toeneemt en de budgettaire druk op de sociale zekerheid afneemt.

Daarom opteren wij voor de invoering van een systeem dat de Deense flexicurity als voorbeeld neemt (vandaar, het "Legomodel").

In dit Legomodel zijn de sociale partners verantwoordelijk, op het niveau van een gewest, van een bedrijfssector, zelfs van een individueel bedrijf. Tezelfdertijd wordt voorzien in een sterke sociale zekerheid. Er is slechts een minimale kaderwetgeving met beperkte ontslagbescherming, geen omschreven proefperiodes of ontslagtermijnen. Er bestaan relatief hoge werkloosheidsuitkeringen voor een relatief korte periode en een activerend arbeidsmarktbeleid waardoor meer mensen doorstromen naar de arbeidsmarkt.

Omdat het decentraal werkt (per regio, per sector, per bedrijf), en dus op het niveau waar dit het meest zin heeft, bezit het de soepelheid en het snelle aanpassingsvermogen dat de moderne arbeidsmarkt vereist. Het arbeidsmarktbeleid wordt "op maat" gevoerd.

Ons Legomodel is geen kopie van het Deens model. In Denemarken bestaat een ongelimiteerd en uitermate hoog overheidsbeslag. De hoge fiscaliteit werkt even arbeidsafstotend als onze hoge arbeidsfiscaliteit.

Het Legomodel moet ook spelen voor wat betreft de arbeidsfiscaliteit. De overheid stelt de doelopbrengst van de economische en de sociale bijdragen. De invulling gebeurt door de sociale partners. Zo kunnen arbeidsintensieve bedrijven relatief minder zwaar worden belast voor hun werknemers dan bedrijven die vooral met machines werken. Ondernemingen in moeilijkheden kunnen ook ontzien worden, zodat zij meer kansen krijgen om moeilijk periodes te overbruggen.

### ***Eenheidsstatuut arbeiders-bedienden***

We zijn het laatste Europese land waar er nog onderscheid gemaakt wordt tussen arbeiders en bedienden. Het onderscheid arbeider-bediende straalt nog altijd af op ons onderwijsniveau met een tekort aan geschoolde arbeidskrachten voor gevolg. De negatieve bijklank 'vakschool' wordt op die wijze in stand gehouden, aangezien het technisch onderwijs zogezegd hoofdzakelijk arbeiders aflevert. Herwaardeer hun statuut en de negatieve connotatie zal verdwijnen. Elk onderwijsniveau is evenwaardig en de arbeidsmarkt zal er wel bij varen.

Aangezien in het Legomodel nog slechts minimale wetgeving bestaat is het de uitgelezen kans om het onderscheid, niet alleen uit de wet, maar ook uit de hoofden van de mensen te halen.

### ***De 40-jarige loopbaan***

In België duurt een loopbaan gemiddeld 37 jaar. Dit is vier jaar korter dan het Europees gemiddelde van 41 jaar. De gemiddelde uitstapleeftijd bedraagt 58 jaar. Het brugpensioen is een van de meest nefaste statuten van ons sociaal verzekeringsstelsel.

Als het gemiddelde wordt verhoogd naar 40 jaar, dan zijn de terugverdieneffecten al enorm: er wordt meer verdiend, meer belastingen en meer bijdragen (sociale en economische) betaald.

De 40-jarige loopbaanduur kan geïndexeerd worden in functie van de verhoging van de gemiddelde levensduur van de bevolking, net zoals in Zweden. Uiteraard mag iedereen langer werken als hij of zij dat wil.

### ***Meer zelfstandigen***

Uit enquêtes blijkt dat bijna de helft van de jongeren ondernemer wil worden, maar slechts 3% wordt het. Waarom? Omdat het ondernemerschap stiefmoederlijk wordt behandeld door de overheid.

Eén van de grote hinderpalen van het ondernemerschap is het financieel risico. Vandaar dat voor LDD subsidiëring voor starters mogelijk moet blijven.

Ook de sociale zekerheid van zelfstandigen moet verbeteren. Vandaag vinden zelfstandigen in nood geen aanspreekpunt. Dit moet veranderen.

Op basis van het gelijkheids- en solidariteitsbeginsel moet een pensioen voor een werknemer hetzelfde zijn als voor een zelfstandige.

Volgens het LDD-programma zullen zelfstandigen dezelfde premie als de werknemers betalen. Omdat zij als ondernemers in principe ook mensen kunnen aanwerven, betalen zij daarenboven op hun eigen bruto belastbaar inkomen eveneens de sociale bijdrage van

werkgevers waarvan de hoogte wordt bepaald door de werkloosheidsgraad en de werkzaamheidsgraad. Samen mag het om niet meer dan +/- 5% gaan.

Zelfstandigen krijgen hiermee bij faillissement dezelfde sociale bescherming als de werknemers bij werkverlies.

### ***Nood aan economische vrijheid***

België is niet echt een toonbeeld van economische vrijheid. De mate aan economische vrijheid bepaalt de concurrentiekracht van een land.

Wij willen de bescherming van de economische vrijheid als in Zwitserland in de grondwet laten opnemen. Het gevolg is dat de vrijheid van handel en ondernemen onbeperkt is toegelaten voor zover er geen wet wordt aangenomen die beperkingen oplegt. Dergelijke wet moet dan steeds duidelijk gemotiveerd zijn vanuit de zorg voor het algemeen belang, niet om een corporatistische groepering te plezieren. Het Arbitragehof is dan bevoegd om de grondwettelijkheid van dergelijke wetten te toetsen.

Een belangrijke stap bij het tot stand brengen van meer economische vrijheid is de afbouw van de regeldruk. De bestaande wet- en regelgeving moet drastisch worden vereenvoudigd met oog op de maximale ontplooiing van de bedrijfsactiviteit en met voldoende zorg voor kwaliteit, veiligheid en gezondheid.

Nieuwe reglementering mag pas aangenomen worden als de economisch meetbare baten van de invoering de kosten overtreffen. Regelgeving die meer schaadt dan baat voor de samenleving wordt dus geweerd. In alle geval moet in de economische wetgeving telkens een "zonsondergangsclausule" worden opgenomen. Wetten of decreten, die gestemd zijn maar niet uitgevoerd worden binnen een periode van vijf jaar moeten automatisch opgeheven worden.

De vestigingswetgeving moet tot een strikt minimum worden beperkt en waar nodig gericht zijn op bewijs van kennis van aspecten van veiligheid en volksgezondheid en beroepsbekwaamheid.

### ***Speciale economische zones***

In plaats van de hervormingen geleidelijk door te voeren is het beter ze eensklaps door te voeren in bepaalde regio's, om te beginnen in de regio's die het minst bijdragen tot het BBP. Elk jaar komen er een aantal regio's bij zodat na vier à vijf jaar de hervormingen in gans het land zijn doorgevoerd. Er zullen afspraken met de EU moeten gemaakt worden om deze tijdelijke "speciaal economische zones" toe te staan.

## Recht & orde

### ***Recht op een veilige leefomgeving***

Om het vertrouwen van de burger in de overheid te herstellen speelt het justitie en veiligheidsbeleid ongetwijfeld de belangrijkste rol. De burger moet zich veilig en vrij voelen in zijn lokale gemeenschap, zijn straat, zijn wijk, zijn dorp. Veiligheid garanderen is toch wel dé kerntaak van de overheid bij uitstek.

De verhouding van het aantal politiemensen ten opzichte van de totale bevolking is één van de hoogste in Europa. Toch blijft men klagen over het tekort aan blauw op straat. Secretariaatstaken op politieburelen moeten worden uitgevoerd door mensen die hiervoor speciaal werden aangeworven. De politiemans hoort op straat te opereren.

In probleemwijken moet op gezag van de burgemeester nultolerantie kunnen gelden, zij het altijd voor een hernieuwbare beperkte tijd.

### ***Wettige verdediging, ook voor goederen***

In bijna alle Europese landen kan je wettige verdediging inroepen voor de bescherming van eigendom. Dit heeft daar niet geleid tot een escalatie van geweld of excessen.

De publieke opinie is voor een belangrijk deel voorstander van wettige verdediging van eigendom en zolang de overheid niet overal en altijd de veiligheid kan garanderen, zullen gevallen zoals de zaak Thybergien blijven voorkomen, wet of geen wet. Daar waar de overheid in gebreke blijft, dient de samenleving het gat dicht te rijden.

### ***Straftoemeting***

Onveiligheidsgevoelens ontstaan door de toegenomen criminaliteit en de ontoereikende reactie van politiek en gerecht hierop. Van het strafrechtelijke systeem moet een geloofwaardige dreiging uitgaan.

De huidige manier van straffen wordt als onvoldoende beschouwd. Het doel, namelijk afschrikking, bestraffing en rehabilitatie, wordt niet gehaald.

De waaier van sancties moet uitgebreid worden door de alternatieve sanctie (werkstraf) mogelijk te maken voor alle soorten misdrijven. De inhoud van de alternatieve straf moet verzaamd worden. Het karakter van "straf" moet m.a.w. duidelijk zijn.

Gevangenisstraffen gelden dan nog enkel voor zwaardere misdrijven (correctionele en criminele) waarvoor een alternatieve sanctie ontoereikend is. Korte gevangenisstraffen komen niemand ten goede, de gedetineerde niet en de samenleving niet. Ze maken het onder meer onmogelijk om een reclasseringsplan voor de gedetineerde uit te werken.

Een minimale gevangenisstraf van 1 jaar, gecombineerd met een uitgebreid gamma van alternatieve sancties, zal zorgen voor een effectieve bestraffing van misdrijven.

De effectiviteit van het dreigen met een straf hangt af van de inschatting van de pakkans door de dader. Zoveel mogelijk misdrijven moeten bestraft worden. Zowel de kleine diefstal als de grote overvallen.

Minimaal twee derde van de gevangenisstraf dient te worden ondergaan. Indien het individuele reclasseringsprogramma negatieve indicatoren vertoont, dient de ganse gevangenisduur te worden ondergaan. Strafvuistvoeringsrechtbanken beoordelen het reclasseringsprogramma, alsook de naleving van de voorwaarden.

Er is geen plaats voor geïnterneerden in de gevangenis.

Voor moord en zedenmisdrijven kan geen verjaring gelden.

### ***Strafrecht alleen voor ernstige feiten***

In het Strafwetboek moeten alle misdrijven, waarvoor strafrechtelijke sancties gelden, worden opgenomen. Anders gezegd, de strafrechten en de verwijzingsrechten houden zich exclusief bezig met de toepassing van het strafwetboek. Strafbepalingen die niet in het strafwetboek omschreven kunnen worden moeten vervangen worden door administratieve sanctiebepalingen.

Strafrechtelijke maatregelen moeten beperkt worden tot de beteugeling van misdrijven tegen mens, goed, dier, openbare orde en tegen de bijzondere integriteit die van sommige personen moet worden verwacht.

Het strafwetboek dateert al van 1867 en is aan modernisering toe. Strafmatten en boetebepalingen van toepassing op maatschappelijk even laakbare misdrijven zijn vaak bevreemdend verschillend. Ook van de hervorming van het Wetboek van Strafvordering (van 1808) moet dringend werk gemaakt worden.

### ***Snel strafrecht***

Lichte misdrijven waarbij de dader bekend is en geen of nauwelijks bijkomend onderzoek vergen, dienen binnen de zes maand te worden afgehandeld.

Verkeersovertredingen zonder lichamelijk letsel worden administratief afgehandeld.

De termijn binnen welke recht geschied is uiterst belangrijk. Strafprocedures waar het slachtoffer jaren moet wachten vooraleer de dader wordt berecht, brengt zelfs bijkomende schade toe aan het slachtoffer.

Van zodra de dader bekend is kunnen 80 % van de klachten en strafonderzoeken kunnen binnen het jaar worden afgehandeld. Via het systeem van eerst bemiddeling daarna



administratieve en alternatieve sancties, kan een strafprocedure worden afgewerkt zonder een tijdrovende procedure.

### ***Strafuitvoering in het land van herkomst***

Hoewel allochtonen in ons land in de minderheid zijn, vormen zij in de gevangenis de grootste groep: namelijk 40% van alle gedetineerden. Met de allochtonen van Belgische nationaliteit meegeteld komt men tot 60%. De grote groep anderstalige vreemdelingen zorgt overigens voor grote veiligheidsproblemen binnen de gevangensmuren.

Vreemdelingen die niet op permanente basis in ons land verblijven en veroordeeld werden tot een gevangenisstraf van minimum 1 jaar moeten worden uitgewezen om in hun land van herkomst hun straf te ondergaan.

Via bilaterale verdragen kunnen gevangenen hun straf in het land van herkomst uitzitten.

### ***PPS voor het gevangeniswezen***

Overbevolking, verouderde infrastructuur, logge bureaucratie... de problemen waarmee onze gevangenen al decennia lang kampen, komen nu pijnlijk aan het licht. Bovendien is ons gevangenisstelsel zeer duur. Het is een steeds weerkerend pijnpunt: een toenemende vraag naar structurele celcapaciteit. Tegelijkertijd nopen de budgettaire beperkingen tot ingrijpende bezuinigingen.

Alleen een uitbreiding van het gevangeniswezen zal de overbevolking van de gevangenen tegengaan. Er moet grootschalig geïnvesteerd worden in nieuwe gebouwen. Wij moeten af van de 19e eeuwse opberghuizen die maar niet gemoderniseerd geraken.

Zowel voor de bouw, het beheer van de gevangenis als voor de bewaking van de gevangenen moet beroep worden gedaan op de private sector, waarbij deze moet opereren conform strikte normen die worden uitgetekend door de overheid.

De uitbesteding van opdrachten leidt al tot een geweldige besparing in de bouwfase.

Er moet dan een degelijk wettelijk kader voor het bewakingspersoneel in die instellingen worden geschapen. De overheid stelt eisen betreffende de opleiding en integriteit van de medewerkers en de wijze waarop toezicht wordt uitgeoefend op de uitvoering van geweldstaken en regimeactiviteiten. Het betalingsmechanisme wordt hierbij gekoppeld aan kwaliteit die constant wordt gecontroleerd. Een bonus-malussysteem zal voor extra motivatie zorgen: hoe minder recidive onder de gevangenen, hoe hoger de premie die het bedrijf krijgt voor de exploitatie van de gevangenis.

Het geweldmonopolie blijft in beginsel in handen van de overheid. Er zal altijd politie betrokken worden bij de uitoefening van de taken. Een aantal taken kan niet overgedragen worden aan de private sector (effectief plaatsen van gedetineerden,

opleggen van aanvullende beperkingen op grondrechten bij wijze van disciplinaire straf, verlenen van wettelijke beveiligingsbevoegdheden).

### ***Nood aan een ondubbelzinnig drugbeleid***

Alle drugs – en daarmee bedoelen we alle psychoactieve stoffen, waartoe ook alcohol en nicotine behoren- kunnen nooit beschouwd worden als normale gebruiksmiddelen. Het gebruik van deze stoffen kan immers leiden tot schadelijke en zelfs gevaarlijke neveneffecten voor derden. Denken we maar aan het gevaar gecreëerd door het rijden onder invloed van alcohol of drugs. Daarom is het aanvaardbaar dat de overheid het gebruik van deze stoffen ontmoedigd door het heffen van accijnzen.

Bij de vraag naar de beteugeling van het gebruik van psychoactieve stoffen en naar welke vorm van beteugeling (strafrechtelijk of fiscaal) moet ook rekening gehouden worden met cultureel aanvaarde en niet-aanvaarde stoffen. We leven nu eenmaal in een welbepaalde sociale, culturele en tijdscontext. Er moet ook een onderscheid kunnen gemaakt worden tussen stoffen die bij “een normaal functionerende persoon” de psyche problematisch kunnen verstoren en niet.

Wel hebben wij nood aan een ondubbelzinnige drugswetgeving. Daarom moet er een ruim debat worden gevoerd en de vraag over wat kan en niet kan, moet bij referendum worden beslist.

### ***Eenheidsrechtbanken***

Door jarenlange verwaarlozing is de Belgische justitie één van de minst performante openbare diensten geworden. De werklast van de magistraten is zeer ongelijk verdeeld. Sommige magistraten kreunen onder het werk en zien tegen een grote achterstand aan. Anderen hebben weinig werk. Niettegenstaande België één van de hoogste aantallen magistraten in verhouding tot de bevolking heeft, blijft de gerechtelijke achterstand zeer hoog.

Er is nood aan hervormingen, zoals de oprichting van eenheidsrechtbanken per arrondissement, waarin de rechtbank van eerste aanleg, de rechtbank van koophandel en de arbeidsrechtbank worden gefusioneerd. Door het instellen van eenheidsrechtbanken kan de werklast efficiënter verdeeld worden onder een grotere groep magistraten.

Eenheidsrechtbanken kunnen ook een remedie zijn voor de tijdrovende bevoegdheidsbetwistingen. In de eenheidsrechtbank beslist een magistraat in overleg met de partijen over de toewijzing van de zaak aan één van de gespecialiseerde kamers. Tegen zijn beslissing kan beroep aangetekend worden bij het hof van beroep, die daarover binnen een zeer korte termijn (max. 3 maand) een beslissing moet vellen.

Binnen de eenheidsrechtbanken is er uiteraard ruimte voor specialisatie. In zijn beleid legt elke eenheidsrechtbank vast op welke specialisaties de nadruk moet worden gelegd en hoeveel magistraten voor een bepaalde specialisatie moeten worden ingezet. Deze

allocatie van magistraten moet aangepast worden aan de wijzigende behoeften en de eisen van een billijk verdeelde werklast.

### ***Arrondissementele schaalvergroting***

Vandaag zijn er in ons land 27 gerechtelijke arrondissementen. Gerechtelijke arrondissementen moeten vergroten tot een cluster van steden en gemeenten, of, in de lijn van onze voorstellen, van Stad- en Streekgewesten, waarin minstens een half miljoen mensen wonen.

Een grondige herschikking van de arrondissementele grenzen zal leiden tot een betere performantie van Justitie. De schaalvergroting zal een betere werkverdeling, een beter beheer en een betere automatisering mogelijk maken.

### ***Hervormingen in de gerechtelijke procedure***

Terecht klaagt men erover dat een proces een dure zaak is en dat men vaak grote sommen dient uit te geven om zijn evident recht te bekomen, wat begrijpelijkerwijs onrechtvaardig overkomt.

Dit falen van het gerechtelijke systeem kan deels verholpen worden door de advocatenkosten (voor een deel) te laten dragen door de verliezende partij. Dit zal partijen met een eis, die een grote kans heeft ingewilligd te worden, maar die onder het huidige systeem niet ingesteld wordt wegens de te hoge kosten, nu wel toelaten deze in te stellen. Anderzijds zullen eisen, waar de kans op inwilliging eerder laag ligt niet meer opgesteld worden omdat de eiser, bij niet-inwilliging nu ook het risico loopt de advocatenkosten van de winnende partij te moeten betalen.

De verliezende partij moet echter niet opdraaien voor extreem hoge advocatenkosten die eventueel door de winnende partij gemaakt werden. Daarom pleiten we ervoor dat de huidige rechtsplegingvergoeding wordt opgetrokken en dat deze bepaald wordt in verhouding met de betwiste som. De wetgever stelt, in samenspraak met de Ordes en de balie bij het Hof van Cassatie, de hoogte van de rechtsplegingvergoeding vast.

De gerechtelijke achterstand moet teruggedrongen worden door een waaier van maatregelen. Het stimuleren van bemiddeling en arbitrage is één van die maatregelen. De domeinen waarop arbitrage mogelijk is, worden uitgebreid. Arbitrage wordt bijvoorbeeld mogelijk voor echtscheidingen waarbij geen kinderen betrokken zijn. Strafzaken over kleinere misdrijven worden opgelost door een akkoord tussen de beschuldigde, het parket en het slachtoffer.

Een burgerlijke procedure waarbij beroep wordt aangetekend, duurt minstens 2 jaar. Met simpele ingrepen in het Gerechtelijk Wetboek kan dit tegengegaan worden.

## Migratie

Een samenleving die meer mensen toelaat dan het sociaal, economisch en cultureel kan verwerken ondergraaft de fundamenten waarop ze is gebouwd! Daarom heeft een ontvangend land het recht om een tolerantiedrempel te bepalen voor de hoeveelheid migranten dat het wenst te ontvangen.

Het echte probleem is niet de immigratie an sich, maar de import van armoede. Het zogenaamde racisme van de Vlamingen is enkel de uiting van hun angst dat een sociaal systeem waarvoor ze generaties lang gespaard hebben, nu uitgeteerd wordt door mensen die er nooit toe hebben bijgedragen. Het gemak waarmee men recht kan krijgen op onze sociale voorzieningen heeft ook zijn nadelen. Vele migranten zijn afgegleden naar een permanente afhankelijkheid van uitkeringen. Dat zet kwaad bloed bij de autochtone bevolking, temeer omdat de misbruiken legio zijn en de overheid ze toedekt onder de mantel van het politiek correcte denken.

De sociale, economische en culturele problemen zijn eerder een feit bij de allochtone generatie die verwacht wordt geïntegreerd te zijn. De gecontroleerde migratie kan één van de hulpmiddelen zijn om deze generatie de kans te geven op een serene wijze aansluiting te vinden bij onze samenleving.

De uitwassen van de archaische immigratiepolitiek maken in de eerste plaats slachtoffers bij de allochtone gemeenschap. Hoe hard deze gemeenschap probeert op te boksen tegen de grote achterstand, telkens wordt de klok onherroepelijk teruggedraaid door één of andere situatie uit het thuisland, een huwelijk, morele verplichtingen om bepaalde familieleden over te brengen, garanties voor visums, enz. De kostbare energie die de allochtonengemeenschap hierin stopt, kan op een veel efficiëntere manier aangewend worden om bepaalde samenlevingsproblemen te verzachten.

Gecontroleerde migratie kan een dynamiek creëren die integratie, sociale vooruitgang en erkenning mogelijk maakt. Een duidelijke omkadering schept immers een positief kader om allerlei intensieve samenwerkingsakkoorden af te sluiten tussen de gemeenschappen, die niet meer als tegenpolen zullen werken, maar eerder een gemeenschappelijk doel zullen hebben, met name sociale en economische welvaart.

Door de gecontroleerde migratie wordt ook de verantwoordelijkheid gelegd bij de allochtone gemeenschap. In dit concept hebben ze een duidelijke keuze om de draad op te nemen en actief mee te werken aan het opbouwen van een goeie verstandhouding tussen de allochtone en autochtone bevolking. Uit deze energie kunnen ook allerlei projecten voortvloeien waarvan de familieleden in het thuisland volop kunnen genieten.

### ***Oneigenlijk gebruik van het familierecht***

Door het gewijzigde immigratiebeleid is het huwelijk een van de weinige overgebleven mogelijkheden om nog te emigreren uit het land van herkomst. Huwelijksmigratie is migratie die tot stand komt door het huwen van een partner in een andere staat. Dit leidt in vele gevallen tot een ingrijpende sociale problematiek. Schijnhuwelijken tieren welig. Zeven op de tien Marrokanen of Turkse jongemannen van de derde generatie zoeken hun

importbruiden nog steeds in hun land van etnische oorsprong. Van dergelijke huwelijken loopt één op de drie binnen het jaar uit op een echtscheiding, met nieuwe sociaal behoeftigen ten laste van de gemeenschap. De huwelijksmigratie weegt op onze samenleving door de ongebreidelde gezinshereniging en onze makkelijke uitkeringscultuur.

Uit Nederlands onderzoek blijkt dat huwelijksmigranten de eerste tien jaar van hun verblijf in Nederland tot de sociaal zwakste groepen behoren (cf. werkloosheidscijfers). Ook in België hebben huwelijksmigranten over het algemeen een zwakke sociaal-economische positie, zwakker dan de positie van de gemiddelde Turk of Marokkaan hier.

In België kan iedereen eerst een toeristenvisum aanvragen en daarna een verblijfsvergunning voor lang verblijf in het kader van gezinshereniging. De ouders van een genaturaliseerde Belg of van de buitenlandse partner van een Belg kunnen naar België overkomen als ze ten laste zijn van de aanvrager, d.w.z. als er daarvoor al aantoonbare financiële hulp aan die ouders was. Het sturen van een brief met 20 euro met bedankbriefje retour kan daarvoor al volstaan. De keuze van een levensgezel(lin) is uiteraard vrij, of hij of zij nu uit Moldavië, Thailand of Marokko komt. Het huwelijk schept een volgrecht, ook voor de minderjarige kinderen. Volgmigratie kan niet gelden voor ouders en schoonouders, zoals onze Belgische wetgeving nu toelaat. De overkomst van de ouders draait de klok immers terug. Hun culturele identiteit weegt op hun kinderen en vertraagt hun integratie. Ook hun bijdrage aan onze samenleving is quasi nihil.

De leeftijdsgrens voor huwelijksmigratie van de partner met afkomst van buiten de Europese Unie moet worden opgetrokken tot 24 jaar en de uitnodigende partner moet een maandinkomen kunnen bewijzen dat 120 procent van het bestaansminimum overtreft.

Een zelfstandig verblijfsrecht voor een uit de echt gescheiden allochtone partner kan pas wanneer hij of zij minstens vijf jaar gehuwd is geweest. Het volgrecht wordt beperkt tot de minderjarige kinderen van de buitenlandse echtgenoot.

De snel-Belg-wet moet worden afgeschaft.

Nieuwkomers mogen pas in aanmerking komen voor een permanente verblijfsvergunning na een verblijf van vijf jaar, en nadat ze zijn geslaagd voor een burgerschapsproef, waarbij de kennis van de Vlaamse taal, cultuur en samenleving wordt getoetst.

### **Arbeidsmigratie ondersteunt onze groei**

Vrij verkeer van personen, goederen, kapitaal, diensten en ook van arbeid voor personen afkomstig uit alle lidstaten van de Europese Unie.

Nulmigratie is een mythe, maar een land heeft het recht immigranten te kiezen die het nodig heeft – in functie van de economische behoeften. Vandaar: soepele toelatingsvoorwaarden voor kennismigranten van buiten de EU.

Arbeidsmigranten mogen niet onmiddellijk kunnen genieten van onze sociale voorzieningen, behoudens dringende medische zorgverstrekking. Werkgevers moeten zorgen voor huisvesting, verzekeringen en terugkeer naar het land van herkomst na afloop van het arbeidscontract.

Er moeten burgerschapsladders worden ingevoerd die nieuwkomers slechts stap voor stap recht geven op de voorzieningen van onze verzorgingsstaat. Ze krijgen dan slechts gedeeltelijk toegang in functie van de tijdsduur dat ze er ook financieel hebben toe bijgedragen.

Een Greencardsysteem waarbij een verblijfsvergunning wordt gekoppeld aan een hernieuwbaar arbeidscontract van maximum vijf jaar biedt een goede controle op de arbeidsmarkt.

### ***Echte vluchtelingen zijn en blijven welkom***

“Echte” vluchtelingen zijn altijd welkom. Dit zijn diegenen die vallen onder de conventie van Genève.

Een efficiënte en consequente overheid moet rechtszekerheid bieden. Ze moet er voor zorgen dat de asielzoeker binnen maximum één jaar een definitief antwoord krijgt, van het ontvankelijkheidsonderzoek bij de Dienst Vreemdelingenzaken tot de beroepsprocedure. Als de overheid binnen de termijn van één jaar geen uitsluitel geeft, wordt het asiel als automatisch aanvaard beschouwd. Dan is de kous af: legaal integreren of terugkeren en desnoods repatriëren.

## Democratie

### ***Particratie ondermijnt vertrouwen in de politiek***

België functioneert op basis van compromissen tussen partijhoofdkwartieren ten noorden en ten zuiden van de taalgrens. Via het huidige representatief systeem wordt democratie door particratie gesmoord.

De "politieke apathie" ligt in de allereerste plaats in een gebrek aan inspraak van de burger. Alleen een heruitvinden van de democratie en een fundamentele modernisering van het politieke bestel kunnen het vertrouwen van de burgers in onze instellingen en in de politici herstellen.

In de parlementaire democratie moet opnieuw doeltreffende controle van de uitvoerende macht door de wetgevende macht mogelijk worden. Dit kan niet langer gehinderd worden door technocratie, institutionele mankementen of belangengroeperingen.

### ***Directe democratie***

Directe democratie duidt op het principe of een instrument waarbij de burgers hun soevereiniteit rechtstreeks uitoefenen in plaats van via verkozen vertegenwoordigers (representatieve democratie).

Als we het over directe democratie hebben dan gaat het niet over zoiets als een 'volksraadpleging'. Het volk raadplegen is iets voor de machthebbers, in een democratie is de bevolking de uiteindelijke machthebber, en die moet dus niet 'geraadpleegd' worden, die kan zelf beslissen. Democratie en volksraadpleging zijn niet compatibel.

Directe democratie heeft ook niets te maken met een 'plebisciet', een (al dan niet bindende) volksstemming op initiatief van de overheid. Een plebisciet is zelfs eerder een instrument in dictatoriale regimes waar het een instrument is in handen van de machthebbers om extra legitimiteit te verkrijgen voor hun beslissingen.

Directe democratie gaat over het Bindend Referendum Op Volksinitiatief (BROV), wat een Nederlandstalige verzamelterm is voor het 'Volksinitiatief' (de bevolking dient zelf een wetsvoorstel in) en het 'Referendum' (dat ook 'op volksinitiatief' is maar dat een door het parlement gestemde wet tegenhoudt).

Wij willen de onmiddellijke invoering van democratie naar Zwitsers model. De relevante grondwetsartikelen moeten meteen voor herziening vatbaar verklaard worden.

Aan grondwetsherzieningen en aan de overdracht van bevoegdheden aan de EU moet een breed democratisch debat voorafgaan en beslist worden bij referendum.

Geen enkel onderwerp is taboe. Ook communautaire aangelegenheden moeten bij referendum beslist kunnen worden.

Referenda moeten daarom mogelijk zijn op alle niveaus, zelfs op het niveau van de gemeenschappen waarvoor dan wel – gezien de Brusselse situatie – bijzondere regels zullen gelden om de burgers van de gemeenschap te kunnen raadplegen, zonder naar hun taalaanhorigheid te peilen.

Ook het wetinitiatief moet ingevoerd worden. Het gaat om een tekst met de waarde van een wetsvoorstel of wetsontwerp, dat aan het bevoegde parlement wordt voorgelegd zo het is ondertekend door 10.000 mensen. Het wordt op dezelfde wijze behandeld als de voorstellen en ontwerpen. De ondertekenaars genieten voor dit specifieke debat een bescherming gelijkwaardig aan de parlementaire onverantwoordelijkheid (freedom of speech).

### **Hervormen van de kieswetgeving**

De allereerste hervorming waar we aan toe zijn is de afschaffing van de stemplicht en de invoering van een stemrecht.

Wij willen de lijststem en de opvolgerlijsten afschaffen. Enkel nog naamstemmen kunnen worden uitgebracht.

Een opener kandidaatstellingsprocedure binnen de politieke partijen is het verlengstuk van de rechtstreekse verkiezing van de parlementsleden en de andere mandatarissen.

Wij willen de kiesdrempel afschaffen.

Men moet weten wat men wil. Of men gaat voluit voor een meerderheidssysteem waarbij enkel de verkozenen zetelen van de partijen die de hoogste score haalden in hun kiesomschrijving of men kiest voor een proportioneel systeem, met name voor de effectieve vertegenwoordiging van de wil van de burgers in de wetgevende macht. Dit laatste moet dan wel zuiver democratisch zijn.

### **Freedom of Speech**

Een democratie moet sterk genoeg zijn om zich met haar waarden tegen excessen en uitwassen te verdedigen. Waar een opinie een delict wordt, klopt de dictatuur aan de deur.

'Het recht op vrije meningsuiting is zinledig als het alleen geldt of verdedigd wordt voor meningen die men goedkeurt. Juist wanneer het om bijzonder schokkende meningen gaat, die lijnrecht indruisen tegen de eigen overtuiging, moet dat recht feller dan ooit verdedigd worden.' (Noam Chomsky, De militanten van de limiet, p. 87).

Extremistisch ideeëngoed moeten we tegengaan met democratische waarden en niet met grondwettelijk paniekvoetbal. Het CGKR is afgegleden naar een verpolitiseerde gedachtepolitie. Het Centrum voor Gelijke Kansen en Racismebestrijding moet worden opgeheven.



Wij willen naar het voorbeeld van de First Amendment in de Grondwet van de Verenigde Staten van Amerika ook in onze Grondwet de absolute vrijheid van meningsuiting laten opnemen.

De overheid en zij die de overheid vertegenwoordigen stellen zich in alle omstandigheden strikt neutraal op.



## Duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling komt neer op het voorzien in de behoeften van de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de komende generaties in gevaar te brengen.

Ons milieu moet gevrijwaard blijven. Milieubescherming is een taak van iedereen, niet enkel van de overheid, want iedereen vervuult – zeer vaak nodeloos – bewust of onbewust. De overheid heeft als taak om de bevolking te informeren en bewust te maken. Deze informatietaak mag niet verward worden met betutteling.

### **De opwarming van de aarde**

Volgens IPCC<sup>1</sup> ligt de CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt door de mens aan de basis van de klimaatsverandering, met invloed op onze leefomgeving. Heel wat academici trekken dit in twijfel maar moeten opboksen tegen een mediabarrage die vooral op de emoties en angst speelt.

Wat vast staat is dat het klimaat voortdurend wijzigt en dit sinds het ontstaan van de aarde zelf. De mens zal waarschijnlijk – al was het maar door de enorme bevolkingsaanwas – enige invloed op het proces hebben. Maar stellen dat de mens de schuldige is, is een brug te ver.

Vele landen hebben zich verbonden om de zgn. Kyotonormen te halen waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot drastisch naar beneden moet. Volgens klimatologen zou het succesvol halen van deze normen resulteren in hooguit 2/100<sup>ste</sup> van een graad C° minder in 2050. Om de Kyotonormen te halen moeten strenge en zeer dure maatregelen opgelegd worden. Kan dit pover resultaat dan wel miljarden aan welvaartsverlies verantwoorden?

De landen met de meeste uitstoot van broeikasgassen, zoals de Verenigde Staten, China en India, doen niet mee aan Kyoto. Zolang staten die massaal broeikasgassen uitstoten niet deelnemen aan Kyoto betekent het opleggen van verregaande maatregelen aan onze industrie het opleggen van verregaande concurrentiele nadelen. Dit terwijl het delocalisatierisico hier al zo groot is. Er moeten voor onze industrie gelijke concurrentievoorwaarden heersen.

Ons land zal de Kyotonormen in elk geval niet halen. We hebben wel de mogelijkheid om, via verhandelbare CO<sub>2</sub>-emissierechten, propere lucht te kopen in landen die onder hun normen zitten. Het hele systeem vergt echter een enorme bureaucratie en een grote bemoeizucht van de overheid met het bedrijfsleven. Voor ons kan dit niet.

We hebben beter wat meer oog voor de uitstoot van andere stoffen, met in het bijzonder één van de belangrijkste veroorzakers van kanker: C<sub>20</sub>H<sub>12</sub>.

---

<sup>1</sup> Het Intergouvernementeel Panel inzake Klimaatverandering (in het Engels International Panel on Climate Change).

Bij elk verbrandingsproces, blijft er steeds een residu onder de vorm van PAK's. (= Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) Eén van de meest schadelijke stoffen in deze groep is Benzo(a)pyreen, (C<sub>20</sub>H<sub>12</sub>), welke aanleiding geeft tot mutatie van onze cellen. Deze PAK's doden ons, langzaam maar zeker. Naast kanker, veroorzaken we al decennia lang stoffen, die chronische ziekten veroorzaken, zoals astma en andere aanslepende ziekten aan de luchtwegen. Maar onder deze vervuilers zitten ook veroorzakers van andere ziekten, die onze maatschappij ontzaglijk veel geld kosten, want ze nemen een aanzienlijke hap weg uit het budget van de gezondheidszorg.

De klimaatswijziging is dus niet onze grootste prioriteit. Wanneer we prioritair ageren op de vervuiling die ons vandaag de nek omwringt, zal van onze maatregelen echter automatisch een positieve invloed uitgaan op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van morgen.

Vandaar dat wij duidelijke standpunten innemen:

1. De CO<sub>2</sub>-uitstoot moet maximaal worden beperkt, zonder de concurrentiekracht van onze bedrijven in gevaar te brengen;
2. Wij moeten zo autonoom mogelijk staan voor wat betreft onze energiebevoorrading;
  - Onder meer om de twee voorgaande redenen moeten kerncentrales open blijven;
  - Onder meer om de twee voorgaande redenen moet geïnvesteerd worden in hernieuwbare energie;
  - Onder meer om de twee voorgaande redenen moet de energie-efficiëntie van onze gebouwen gemaximaliseerd worden;
  - Onder meer om de twee voorgaande redenen moet het verbruik van fossiele brandstoffen moet tot het strikte minimum worden beperkt;

Hoe pakken we dit aan?

- Kerncentrales houden wij langer open door de wet te wijzigen;
- Voor het overige promoten wij de zogenaamde "no regret" maatregelen<sup>2</sup>. Alleen deze maatregelen combineren verminderde uitstoot met een positieve invloed op

---

<sup>2</sup> Hiermee worden maatregelen bedoeld die de uitstoot van broeikasgassen (en vervuilende deeltjes) kunnen verminderen én economisch rendabel zijn binnen een relatief korte referentieperiode. Volgens de FRDO zijn er tal van mogelijkheden die niet worden uitgevoerd terwijl ze België in staat zouden stellen om tegen 2010 de uitstoot te vermijden van 10 miljoen ton broeikasgassen per jaar. Tegen 2010 zou ons land de uitstoot met 33 miljoen ton moeten verminderen (Bron: FEDERALE RAAD VOOR DUURZAME ONTWIKKELING, Kaderadvies over de hinderpalen voor de invoering van de maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen die economisch rendabel zijn ("no regret" maatregelen), 2003).

de economie (toename van de BBP en de investeringen) en op de werkgelegenheid.

### **Behoud van kernenergie**

De wereld riskeert bij sluiting van de centrales tegen 2030 af te hangen van "vuile, onzekere en dure" energie. Dat blijkt uit het rapport "World Energy Outlook 2006" van het internationaal energieagentschap IEA.

Het is dus onzinnig om een jaartal te plakken op het sluiten van onze kerncentrales. Vandaag beslissen om de kerncentrales vanaf 2015 te sluiten getuigt van onverantwoordelijke kortzichtigheid en gebrek aan gezond verstand.

Als we dan verplicht worden om energie opgewekt in buitenlandse kerncentrales in te voeren dan is het ronduit hypocriet. Beslissingen tot sluiten van kerncentrales kunnen in alle geval niet anders dan minstens op EU-niveau genomen te worden. Intussen moeten we zorgen, dat het veiligheidsniveau inzake kernenergie behouden blijft.

De kennis om centrales aan te drijven door kernfusie (i.p.v. kernsplijting zoals sinds de jaren 50) komt steeds dichterbij. Dan hebben we meteen een veilige, propere en oneindige bron van energie (zonder radioactief afval). Een deel van de overheidssteun met betrekking tot kernenergie dient derhalve aangewend te worden om Europees onderzoek inzake kernfusie te bespoedigen.

Maar toch blijven we met kernenergie nog zeer afhankelijk van buitenlandse bevoorrading.

### **Hernieuwbare energie**

Hernieuwbare energie is overal aanwezig in ons land. Het heeft dus het potentieel om onze economie minder kwetsbaar te maken dan vandaag, door de import en afhankelijkheid van energiegrondstoffen, het geval is.

Momenteel biedt de hernieuwbare energiemarkt nog weinig werkgelegenheid. Door afbouw van allerlei beperkingen kan dit snel wijzigen. De markt kan onze economie op alle vlakken ten goede komen. Wordt de markt vrijgemaakt van allerlei nutteloze regels, kunnen nieuwe producenten en installateurs zich snel aanbieden.

Het is inderdaad zeer belangrijk dat de overheid alle belemmeringen aan particuliere toepassingen (bouwnormen en andere bepalingen m.b.t. ruimtelijke ordening) dringend opheft. De private toepassingen mogen enkel nog onderworpen worden aan een buurtonderzoek. Laat de particulier toe om desgewenst en onbelemmerd zoveel mogelijk in zijn eigen energiebehoeften te voorzien, bijvoorbeeld het plaatsen van een aangepast type<sup>3</sup> van windmolens.

---

<sup>3</sup> Volgens het Savonius-en Dariusprincipe, kan windenergie ook in de stedelijke gebieden en in de centra zelf, zonder probleem geïmplementeerd worden.

Om het gebruik van hernieuwbare energie bij particulieren te promoten moet men alle relevante producten onderhevig maken aan een verlaagde BTW-voet van 6% of – nog beter – van 0%, zowel bij renovatie als bij nieuwbouw. Daartegenover moet men het plaatsen van installaties die gebruik maken van brandstoffen en fossiele brandstoffen ontmoedigen door ze onderhevig te maken aan een BTW-voet van 21%. Ook bij renovatie.

Bij woonuitbreiding- en wooninbreidingsgebieden kunnen deze toepassingen gestimuleerd worden. Aangezien de aan een stedelijke omgeving aangepaste types van windmolens geen enkele geluidsoverlast, noch impact op het microklimaat hebben, is elk argument ter bestrijding van de toepassing zinloos. Verschillende fabrikanten bieden hieromtrent decoratieve toepassingsmogelijkheden, die ook bedrijven extra kunnen stimuleren om windenergie te gebruiken.

Om enige opbrengst te verkrijgen uit zonne-energie kan men de beperking van de oppervlakte van daken voor particuliere toepassingen niet langer onderhevig maken aan omslachtige procedures inzake vergunningsplicht, zolang er geen drastische structurele wijzigingen plaatsvinden. Deze huidige wetgeving houdt elke stimulans tot investering tegen. Zolang er geen afwijking van de dakstructuur of helling plaats vindt, zouden zonnepanelen voor elektriciteit en warm water naar eigen goeddunken moeten geplaatst kunnen worden. Omwille van de beperkende reglementering, wordt de effectieve toepassing momenteel tegengehouden.

In een klein land als het onze is het onzinnig om aan energieproducenten de mogelijkheid te bieden om aparte energieparken uit te bouwen.

De overheid moet ook in dit debat evolueren van een subsidie-overheid naar een investeringsoverheid. De overheid moet inderdaad mee kunnen investeren in vormen van hernieuwbare energie (waarborgen, achtergestelde leningen en niet bij wijze van subsidie) om projecten betere kansen te bieden. Strikte voorwaarde dat voor wat betreft de activa waartoe zij wenst bij te dragen, het objectief bewezen is dat zij economisch rendabel zijn en wel binnen een redelijke referentieperiode (zodat niet verspild men opnieuw onze middelen).

Hernieuwbare energie toepassen in de bouwsector is gezien de huidige wetgeving (inzake bouwmaterialen, bouwstijlen, ...) behoorlijk onzinnig. Er zijn wetswijzigingen en reglementswijzigingen nodig m.b.t. bouwstijlen en bouwmaterialen.

Bouwen met ruimte voor hernieuwbare energie mag in alle geval niet duurder zijn dan klassiek bouwen. De meerkost van decoratieve gevelstenen dient gecompenseerd te kunnen worden in de isolatie van onze nieuwbouw. Door aanpassingen of versoepelingen in de wetgeving te bewerkstelligen wordt bouwen met ruimte voor hernieuwbare energie toegankelijk.

Wij kunnen de nieuwe generaties ook meer bewust maken en aanzetten tot het gebruik maken van hernieuwbare energie door om te beginnen de opleidingsprogramma's aan te passen.

### **Energie-efficiëntie**

Als we een overheidssector tot stand brengen die kleiner is dan vandaag zou dit leiden tot een belangrijke vermindering van de energieverstopping. In de privé houdt men de energiekosten (en dus het verbruik) veel strenger in het oog.

De overheid moet in alle gevallen als eerste het voorbeeld stellen. We moeten streven naar maximale efficiëntie van de totale energieconsumptie. Deze energie-efficiëntie moet de hoogte in, dit wil zeggen hetzelfde doen met minder of meer aangewezen energiebronnen. De energie-efficiëntie van overheidsgebouwen moet optimaal zijn.

Belasting op isolerende materialen en bewezen energie-efficiënte apparaten moeten naar een laag tarief of zelfs op nul gezet worden.

Grote industriële producenten moeten aangezet worden om aan warmterecuperatie te doen (dit kan dienen voor verwarming of bijv. viskweek, landbouw, ...). Het kost het minst aan investeringen.

De onroerend goedfiscaliteit willen wij in zijn geheel toespitsen op het behalen van de hoogst mogelijke energie-efficiëntie. Zo willen wij een afschaffing van registratierechten bij aankoop en van onroerende voorheffing. De heffingen moeten worden vervangen door belasting op het gebruik van aangeleverde energie. Hoe beter een huis geïsoleerd is, hoe minder verbruik er zal zijn en hoe minder belasting er wordt betaald. Gezinnen die op één of andere wijze zelf in hun energie voorzien hoeven hiervoor uiteraard niet belast te worden, want de opwekking van deze energie brengt geen directe CO<sub>2</sub>-uitstoot met zich mee. Dit stimuleert het investeren in kleinschalige hernieuwbare energiebronnen.

### **Fossiele en organische brandstoffen**

Fossiele en organische brandstoffen hebben nadelen. De oorsprong van fossiele brandstoffen is organisch en de voorraad is dus eindig, de ontginning is duur en niet zelden gevaarlijk. Door het verbruik komen schadelijke stoffen vrij. De bronnen liggen in het buitenland.

Het verbruik van fossiele en organische brandstoffen moet daarom maximaal worden tegengegaan. De overheid kan hiervoor alle middelen (fiscale en andere) aanwenden, maar dan wel op een manier die onze economie minimaal verstoort en in tegendeel, als het even kan, zelfs bevordert.

### **Vervoersector**

Het principe "de vervuiler betaalt" kan niet op een obsessieve manier worden ingevuld. Wij zijn wel de mening toegedaan dat de externe kosten in redelijke mate door de gebruiker worden gedragen. Een economisch en ecologische verkeersfiscaliteit werkt daarom in op de totale toewijsbare kosten van het verkeersgebruik en verlaagt, zoals Europa eigenlijk ook wil, alle vormen van fiscaliteit die geen enkele kwalitatieve bijdrage leveren, noch aan de groei noch aan het groen.

In onze visie moet de kost van het voertuiggebruik zo transparant mogelijk verlopen. Dat is de beste manier om de mentaliteit van de burgers te versoepelen.

Er kan wat ons betreft dus geen sprake meer zijn van vaste of forfaitaire heffingen (bijv. belasting op de inverkeerstelling, aanvullende verkeersbelasting op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die uitgerust zijn met een LPG-installatie, enz.).

Wij zijn wel voorstander van een variabele elektronische kilometerheffing gekoppeld aan de aard van de vervuilingsgraad van een voertuig. Enkel hierdoor kan men de gebruiker bewuster doen omgaan met het milieu en voertuigen doen kopen, die de meest vooruitstrevende technieken bieden op vlak van emissienormen.

Terwijl Europese landen de technologische vooruitgang willen aanwenden om een elektronische kilometerheffing te heffen, verdoet België haar tijd met het bedenken van simplistische vignetten en stedentol. Forfaitaire lasten die het doel volledig zullen missen.

Maar inmiddels moeten we toch roeien met de riemen die we hebben. Deze riemen moeten dan wel zo efficiënt mogelijk ingezet worden.

Nu bestaat er in ons land al heel lang een kilometerheffing, met name de accijnzen op de brandstoffen. We zouden dus de vaste heffingen kunnen vervangen door een verhoging van de accijnzen op brandstoffen. Toch bewandelen wij deze piste niet en wel in tegendeel. Voor ons moeten de accijnzen dalen en wel tot het door de EU laagst toegelaten niveau.

Dit laat onze pomphouders toe brandstof aan te bieden aan een prijs die zelfs lager ligt dan aan de Luxemburgse pomp. We moeten onze troeven immers maximaal uitspelen. België is een klein land met een groot buitenland, met miljoenen potentiële consumenten in de onmiddellijke nabijheid. Wij moeten alles in het werk zetten om een zeer open economie te worden. Een open economie garandeert een grotere omzet voor de middenstand en dat betekent meer BTW-inkomsten voor de overheid en meer welvaart voor de samenleving.

Het saldo tussen de opbrengsten uit de verlaagde accijnzen en de BTW moeten we halen uit een nieuwsoortig heffingssysteem, waarbij de totale opbrengst verhoogd met de inkomsten uit accijnzen en BTW op brandstoffen, maximaal 15 miljard euro bedraagt (volgens Europa ongeveer de externe kost van het vervoer). Het mechanisme mag als geslaagd beschouwd worden als de belastingsopbrengst jaar na jaar vermindert. De categorieën gehandicapten die vandaag bepaalde vrijstellingen genieten zouden nog goedkoper af zijn aangezien hun eigenlijke brandstoffactuur lager zal liggen.

In Nederland (Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 (NVVP)) berekende men dat een omzetting van vaste autokosten in een kilometerheffing zou kunnen leiden tot een vermindering van het totaal aantal autokilometers in 2020 met ruwweg 14%.

Wij willen met andere woorden dat deze variabele kilometerheffing op een andere plaats wordt verrekend dan aan de pomp: nl. bij de jaarlijkse autokeuring. Dit lijkt zinvol aangezien de verplichting hoe dan ook bestaat (voor nieuwe wagens moet een systeem van voorafbetalingen op basis van door de gebruiker aangegeven aantal kilometers

worden ingevoerd). Er moet in alle geval een vrijgesteld kilometer gedeelte zijn, ten eerste omwille van sociale redenen, ten tweede om redelijkerwijze rekening te houden met in het buitenland gereden kilometers door mensen die met de auto op vakantie wensen te gaan, ten derde om mensen aan te moedigen zich maximaal aan de belastingsvrije limiet (bijvoorbeeld van 2.000 kilometer) te houden.

Voor het wegtransport is het invoeren van een elektronische kilometerheffing meteen mogelijk. Voor het personenvervoer moet dit ASAP worden ingevoerd.

### ***Ecocombi's***

Ons land – Vlaanderen in de eerste plaats – moet ruimte scheppen voor de toekomst. Het inzetten van langere en zwaardere voertuigen (LZV's of 'ecocombi's'), levert een enorme bijdrage tot de vermindering van de CO<sub>2</sub>- en andere uitstoot. Vergeleken met gangbare vrachtautocombinaties kunnen ecocombi's 20 tot 40 procent meer lading meenemen. Om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren zijn met ecocombi's minder ritten nodig. In totaal kan door een grootschalige inzet van ecocombi's de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegvervoer met 2 tot 8 procent omlaag. Ook daalt de geluidsvervuiling. Er is een efficiënter logistiek beheer mogelijk waardoor transportkosten en dus ook de prijs van de goederen dalen.

Hiervoor moet zéér dringend de infrastructuur worden aangepast.

Wij willen dat Vlaanderen meteen aanvangt met een grootschalige proef met deze voertuigen, zoals bijvoorbeeld al in Nederland het geval is. Dat ecocombi's een geduchte concurrent zouden worden voor het spoor is geen punt. Misschien loopt de trein wel op zijn laatste sporen en kan de infrastructuur naar de toekomst toe worden aangewend voor massa goederen- en personentransport met ecovrachtwagens en ecobussen.

Ook de federale wetgeving inzake de homologatie van dergelijke voertuigen moet hoogdringend aangepast worden.

### ***Geen verspilling***

Een overheid die echt een beleid van duurzame ontwikkeling wil voeren is per definitie een efficiënte overheid. Vandaag worden we geconfronteerd met een overheid die in een onoverzichtelijke stroom aan wetten en regels allerlei zaken verbiedt of oplegt, maar anderzijds zelf hopeloos verspillend blijkt, niet alleen met het belastinggeld, maar evengoed met energie. Het is geen overheid die – zoals het hoort – het voorbeeld geeft aan de samenleving.

Complexe structuren en regels vergen meer manueel ambtelijk werk dan eenvoudige doorzichtige oplossingen die veel gemakkelijker kunnen geautomatiseerd worden.

Met het doorvoeren van het LDD-programma kunnen op vlak van duurzame ontwikkeling belangrijke winsten worden gehaald. Doordat de overheid zichzelf zal beperken, wordt zij efficiënter, niet alleen inzake het aanwenden van belastingmiddelen, maar ook van energiemiddelen. In de efficiënte overheid zijn er minder verplaatsingen en minder



infrastructuur, minder overheidsgebouwen die ook hun deel van de energie en grondstoffen verbruiken zonder dat daar enige productieve economische input of output tegenover staat. De efficiënte overheid gebruikt niet meer dan de noodzakelijke energie en infrastructuur. Het is een overheid die de samenleving toont hoe het moet.

Door de overheid efficiënter te organiseren, maar ook door de eindgebruiker consistent te laten betalen voor wat hij verbruikt kunnen inderdaad grote stappen vooruit worden gezet.

Het gaat tenslotte dus om maatschappelijk verantwoord besturen, dat leidt tot de hoogst mogelijke welvaarts- en welzijns groei en wel zonder een hypotheek te leggen op de mogelijkheden van de komende generaties.

Het politiek correcte energiedenken mag geen excuus tot verspilling van middelen zijn. En dat is nu net vandaag wel aan de gang.

Elke vorm van subsidie en groenestroomcertificaten dient onverwijld te worden stopgezet. Deze tegemoetkomingen zijn discriminerend en kunnen niet door de gemeenschap gedragen worden. Deze vorm van tegemoetkomingen zullen de overheidstekorten doen toenemen.

Bij overheidsinvesteringen moet men zeer voorzichtig te werk gaan. Men laat dergelijke investeringen – waarbij weer met onze zuur verdiende centen wordt omgegaan – beter over aan managers met kennis van zaken, niet aan politieke vriendjes.

In alle geval moet van dergelijke investeringen altijd een “normaal rendement” verwacht kunnen worden.

### ***Een vrije energiemarkt***

De energiesector moet maximaal beheerst worden door de marktwetten, maar dan wel in een open, vrije en echt concurrentiele markt. Dit biedt een sociaal energiebeleid de meeste kansen op slagen. Wij wensen daarom een echte liberalisering van de energiesector, wat onder andere de opsplitsing van Electrabel noodzaakt.

## Duurzame mobiliteit

Mobiliteit is een zegen voor onze samenleving. De mogelijkheid om zich naar believen te verplaatsen is positief voor welvaart en welzijn. Maar sinds enkele jaren is het politiek correct om de auto uit te spuwen en het gouden openbaar vervoerskalft te aanbidden. Er wordt nauwelijks geïnvesteerd in infrastructuur, vrije busbanen worden ingevoerd, superboetes worden uitgedeeld en accijnzen en taksen maken van de auto de melkkoe van de wetstraat.

De socialisten leveren in alle delen van het land de vier verkeersministers voor alles wat vliegt, rijdt en spoort, evenals de bijbehorende directeurs voor BIAC, De Lijn, TEC en de NMBS. Het resultaat: we staan met zijn allen stil. De regering voert geen mobiliteitsbeleid, maar een immobiliteitsbeleid met de verkeersveiligheid als alibi en het promoten van het gepolitiseerde openbaar vervoer als verborgen agenda.

Mobiliteit is een fundamenteel mensenrecht dat de overheid dient te eerbiedigen. Toegang tot mobiliteit is ook een specifiek sociaal recht. Het vormt de noodzakelijke voorwaarde voor inschakeling in het sociaal- economisch weefsel.

Een mobiliteitsbeleid moet gericht zijn op welvaarts- en welzijnsmaximalisatie, niet op heilige huisjes en mag geen oefening in politieke correctheid zijn. Onze voorstellen zijn gericht op afbouw van de subsidiecultuur en op gang trekken van de investeringscultuur.

Ons beleid zal het gemotoriseerd vervoer alvast nooit verketteren. Als de burger staat op zijn vrijheid om zijn wagen te gebruiken, dan ontzeggen wij hem dit recht niet. Ons mobiliteitsbeleid kent geen taboes, ook niet inzake het uitvoeren van nieuwe infrastructuurwerken. Er moet dringend worden geïnvesteerd in infrastructuur. Goed doordachte overheidsinvesteringen zijn cruciaal om de economische groei te ondersteunen.

Mobiliteit is uiteraard ook een maatschappelijk probleem dat men genuanceerd moet benaderen. De spontane evoluties maken het niet gemakkelijker. De mensen wonen almaar verder van hun werk. In 1970 woonde 68 % van de bevolking op minder dan 10 kilometer van het werk, terwijl dit percentage in 1999 was gedaald tot 46%.<sup>4</sup>

Van 1960 tot 2002 steeg het totaal aantal passagiers-kilometers via de weg van 27.456 miljoen naar 110.350 miljoen (+ 302 %). In dezelfde periode nam het aandeel van de weg in de passagierskilometers toe van 58% naar 82%. Het goederentransport via de weg kende als aandeel een stijging van 31% tot 73% voor wat betreft de ton-kilometers en een totale groei van meer dan 600%.

Tussen 1960 en 2006 is het wagenpark meer dan vervijfvoudigd (van 753.000 personenwagens over 3,8 miljoen in 1990 naar 4,97 miljoen vandaag)<sup>5</sup> Anderzijds is er

<sup>4</sup> Bron: Philippe Toint and Jean-Paul Hubert, La Mobilité quotidienne des Belges (MOBEL), Presses universitaires de Namur, 2003.

<sup>5</sup> Bron: FOD Mobiliteit en vervoer.

sinds 1990 nauwelijks een kilometer autosnelweg bijgekomen. Van de overheid moet dus een zeer actief mobiliteitsbeleid verwacht worden.

Wanneer de mensen door beroep te doen op hun recht op mobiliteit de mobiliteit zelf, maar ook de veiligheid, de volksgezondheid, het leefmilieu in gevaar brengen, heeft de overheid als coördinator van het maatschappelijk leven de plicht op te treden. Dat leidt desnoods tot beperkingen op de ongebreidelde vrijheid. Het is een exponent van de liberale levensfilosofie "de vrijheid van het ene individu houdt op, waar de vrijheid van een ander zou worden geschaad". Het is uit dit vrijheidsbegrip dat verantwoordelijkheid voortkomt.

Absolute mobiliteitsarmoede is onaanvaardbaar en moet creatief, efficiënt en doelgericht bestreden worden. De oplossing moet wel van beide kanten komen, van de burger die zich actief uit zijn isolement tracht te bevrijden en van de overheid die binnen de duidelijke grenzen van zijn maatschappelijke opdracht die burger maximaal tegemoet komt.

### ***Een mobiliteitsbeleid gericht op welvaart en welzijn***

De mobiliteitstoename gaat al sinds de tweede wereldoorlog hand in hand met de economische groei, waarbij de één de andere wederzijds ondersteunt. Mobiliteit is een onmiskenbare bron van welvaart en welzijn voor de bevolking. Wij vinden dit uitermate positief. Zoals alles in het leven is er een keerzijde aan de medaille. Wij richten ons daarom op het stimuleren van duurzame mobiliteit in al zijn vormen en bestrijden de negatieve effecten ervan.

Elk overheidsoptreden moet goed doordacht zijn. Een beperking van transportkilometers kan bijvoorbeeld niet blind opgelegd worden. De overheid moet de voorwaarden scheppen zodat dit spontaan gebeurt, gewoon omdat het interessanter wordt om voor andere opties te kiezen.

Door de uitbreiding van de EU zal het transitverkeer in ons land zelfs nog toenemen. Hoe kan het anders. De overheid faalt in haar coördinerende taak. De alternatieven voor goederenvervoer over de weg bestaan, maar de transporteur brengt zijn onderneming in gevaar als hij daar beroep op doet.

We spreken al decennia over de nood om efficiënt multimodaal goederenvervoer uit te bouwen. We staan nog nergens. Binnenwateren hebben een enorme capaciteit. Er zijn ook problemen met het sociaal statuut van de werknemers in deze sector die wij met ons Lego-model trachten te veranderen. Volgens de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling is het transport via pijpleidingen (pipelines) een alternatief dat de mogelijkheid biedt om op een veel energiezuinigere manier grote hoeveelheden te vervoeren, niet alleen vloeistoffen, maar ook andere goederen zoals granen. In vergelijking met het wegvervoer kan de efficiëntie bij vloeistoffentransport per vervoerde ton 10 tot 15 maal hoger liggen. Toch bekijken de overheden in België dit transportmiddel zelden als een interessant alternatief. Bovendien moeten de ondernemingen die pijpleidingen willen gebruiken, daarvoor alle kosten dragen en zich houden aan reglementen die van gewest tot gewest verschillen. Deze hinderpalen zetten de actoren uiteraard niet aan om zulke leidingen te plaatsen en te gebruiken. Voor het

goederentransport stemt het aanbod van de spoorwegen niet overeen met de vereisten inzake kwaliteit en flexibiliteit die de ondernemingen stellen.

### ***De transportsector, het nieuwe monster v/d de Wetstraat ...***

De regering heeft nu de transportsector gevonden om haar ongebreidelde betuttelingsdrift op los te laten. Vlaanderen is het distributiecentrum van Europa, 8,3 procent van onze economische activiteit en 7,2 procent van onze werkgelegenheid houdt verband met transport. De export vertegenwoordigt 67 procent van ons bbp. Een vlot vervoer is dus van levensbelang voor ons land.

Regelmatig spuit één of andere minister één of meerdere 'lumineuze' ideeën, minder ingegeven vanuit de zorg voor verkeersveiligheid of leefmilieu, dan wel vanuit een onstuitbare profileringsdrang. Hieronder horen: het doen dalen van de maximumsnelheid van vrachtwagens op onze snelwegen van 90 naar 80 kilometer per uur en als dat niet kan, dan maar een permanent inhaalverbod voor de weggeuzen.

Studies tonen aan dat een snelheidsbeperking tot 80 per uur de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot (bij vrachtwagens alleen) zou doen dalen met zes procent. Maar de uitstoot van de stikstofoxiden en van fijn stof' (roetdeeltjes) zou stijgen met drie procent.

Waar men niet bij stilstaat is dat door de snelheidsverlaging het vrachtverkeer met vijftien procent zou toenemen door het economische just-in-timeprincipe' en dat het fileproblemen evenredig zou verhogen. Dit valt af te leiden uit cijfers van de beroepsfederaties Febetra en SAV. Waar blijft dan het effect?

De transportsector kampt al jaren met de Colruyt-paradox': Elke dag verse producten aanvoeren voor de supermarkten om funshoppers te bedienen die gebracht worden met gratis lijnbussen. En wat is de enige zaligmakende oplossing van bewindslui als Van Brempt? Het de noodlijdende transportsector nog moeilijker maken.

En dan de verkeersveiligheid. Volgens Steunpunt Verkeersveiligheid zou een simpele verlaging van de limiet met tien kilometer per uur het aantal verkeersdoden doen dalen met drie procent. Theoretisch! Onderzoekers van Steunpunt bevestigen zelfs dat het gevaar groter wordt naargelang het snelheidsverschil tussen vrachtwagens en personenwagens groter wordt. Dat is des te meer het geval als het vrachtverkeer dan moet toenemen, die zonder dergelijke maatregelen al zou groeien met 70% tegen 2015.

Ook een algemeen inhaalverbod wordt verkocht als zou het positieve effecten hebben op het vlak van verkeersveiligheid, de doorstroming, alsook de uitstoot van schadelijke stoffen én dat er geen disproportioneel negatieve effecten zouden komen op economisch vlak. Alleen is er geen wetenschappelijke studie te vinden die dit kan bevestigen.

Wij kennen alvast één studie, een promotieonderzoek van de Nederlander Serge Hoogendoorns, dat besluit dat een inhaalverbod voor vrachtwagens op snelwegen een averechts effect zal hebben en juist het ontstaan van files zal versnellen in plaats van te voorkomen, met alle negatieve gevolgen (ook inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot) van dien.

Een inhaalverbod kan de veiligheid zwaar hypothekeren. De rechterrijstrook wordt te druk met gevaar bij uitritten. Voordelen zijn niet bewezen. De verhoging van de reistijd brengt grotere kosten mee. Het is daarenboven niet afdwingbaar door onvoldoende controle mogelijkheden. Enkel bij congestie is dit verantwoord. Er zijn alternatieven voor het inhaalverbod, zowel op vlak van veiligheid als van milieu (rijstrook, ecocombi's, investeren in alternatieve vervoersinfrastructuur, ...).

Lijst Dedecker is slechts voor een inhaalverbod voor vrachtwagens op de plaatsen waar en op de ogenblikken waarop het druk is. Digitale verkeersborden boven de snelwegen moeten aangeven wanneer dit het geval is.

### **Infrastructuurwerken**

Het fileprobleem wordt elk jaar ernstiger. We staan met zijn allen stil. In 2003 stonden we met zijn allen 12,6 miljoen uren in de file. Dit heeft grote economische en milieuschade tot gevolg, minder welvaart en minder welzijn. Is het dan niet de hoogste tijd om aan bijkomende capaciteit te denken? Ons land kan de extra overheidsinvesteringen best gebruiken.

Mobiliteitsplannen van ondernemingen, stimuleren van carpoolen, van telewerken, van de bouw van satellietkantoren, het spreiden van werk- en schooltijden, het verder ontwikkelen van het gemeenschappelijk vervoersnet, het vinden van redelijke en haalbare alternatieven voor het goederentransport, intermodaliteit in het personenvervoer, de inzet van verkeerstelematica op het wegennet, ... dit alles kan – in meerdere of mindere mate – de druk op de mobiliteitsketel verlichten, maar een totale oplossing is het niet.

Een goed mobiliteitsbeleid bestaat uit een evenwichtige mix aan maatregelen om enerzijds het verkeersaanbod te verminderen en anderzijds de doorvoercapaciteit verhogen. Missing links moeten weggewerkt worden. Wil men het vracht- en het woonwerkverkeer beter in de ruimte en in de tijd kunnen spreiden, dan vergt dit onvermijdelijk investeringen in infrastructuur en het vinden van creatieve oplossingen tot betere benutting van de capaciteit.

Economisch en ecologisch nuttige maatregelen en geen politiek geïnspireerde zoals vrije busbanen op autowegen. Deze werken contraproductief. Het leidt tot capaciteitsvermindering voor het reguliere verkeer. Wij zien daarom heil in het aanleggen van een extra rijstrook en die voor te behouden aan het vrachtverkeer.

Infrastructuurwerken zijn er niet alleen in functie van koning auto. Fietspaden moeten door de gewesten aangelegd worden.

Investeren in infrastructuur heeft positieve gevolgen. Tegenover de staatsschuld, die voor een groot deel door toekomstige belastingbetalers zal worden afgelost, worden meer duurzame kapitaalgoederen geplaatst waar ook zij nog lang van zullen genieten. Investeren leiden tot minder congestie (files), dus minder luchtvervuiling, minder uitstoot van broeikasgassen, minder geluidsoverlast (zeker als men verstandige materiaalkeuzes maakt). Investeren zijn in het allergrootste belang van de

verkeersveiligheid. 44 procent van het aantal ongevallen heeft immers te maken met de weginfrastructuur of het gebrek aan onderhoud ervan.<sup>6</sup> Wegen moeten veilig zijn voor alle gebruikers, de zogenaamde sterke en de zogenaamde zwakke. Dat is beter dan kiezen voor superboetes. Een veiliger verkeer heeft los van het humaan aspect trouwens een budgettaire impact. Zo leidt het onder meer tot minder kosten voor de werkgevers en dus hogere belastinginkomsten en minder uitgaven in de sociale zekerheid.

Kiezen voor een investeringsbeleid betekent nog niet dat er tot het einde der tijden beton moet worden bijgegoten. Aan de hand van het statistisch materiaal kan men berekenen welke doorvoercapaciteit nodig zal zijn tussen nu en pakweg 2020. Rekening houdend met deze informatie kan men berekenen waar en hoeveel nieuwe rijstroken nodig zijn om de maatschappelijke en ecologische kost van mobiliteit onder controle houden. Bij elk infrastructuurproject moet eerst een ernstige kosten-batenanalyse worden uitgevoerd.

### ***Beter benutting van de bestaande infrastructuur***

Er zijn diverse mogelijkheden om de doorvoercapaciteit te vergroten. In de VS bijvoorbeeld worden alle rijstroken gebruikt. Voor de auto's met pech kan er gezorgd worden voor pechzones. Op het eerste gezicht zou men kunnen stellen dat de omvorming van een pechstrook in een rijstrook de file slechts met een kwart zou doen verminderen. In werkelijkheid is dit niet het geval. Volgens de Wachtlijntheorie van de Deense wetenschapper Erlang kan zeer goed worden aangetoond dat de opening ervan het fileprobleem minstens zou halveren, net als de wachttijden en het aantal wachtenden. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als er door een ongeval slechts twee van de drie rijstroken vrij zijn voor het verkeer? Een monstrueuze file, waar de auto's geen derde langer moeten wachten maar twintig tot dertig keer. Een duidelijker bewijs is er niet.

Er bestaat een Nederlandse variant op dit concept. Daar kan eenvoudig en snel gebruik worden gemaakt van 'spitsstroken', een pechstrook die dienst doet als tijdelijke rijstrook. Ook hiervoor zijn aanpassingswerken én bijgaand budget vereist. Om de 500 à 1000 meter moet immers in een pechzone worden voorzien. Andere opties zijn het gebruik van rijstroken die normaal door het verkeer uit de tegenovergestelde richting worden gebruikt, het gebruik van (smalle) plusstroken door het herindelen van de weg (met behoud van de pechstrook) en van bufferstroken die er voor zorgen dat het verkeer dat de rijbaan wil verlaten niet of in mindere mate in de file komt. Creatief omspringen met autosnelwegencapaciteit kan dus heel wat oplossingen bieden.

In alle geval hebben wij dringend nood aan een globaal mobiliteitsplan. Hierin moet een arsenaal aan intern samenhangende maatregelen worden opgenomen.

### ***Openbaar vervoer***

Voor het "gemeenschappelijk" vervoer is een mooie toekomst weggelegd.

Zo is het al meermaals aangetoond dat meer openbaar vervoer de bankrekening van de belastingbetaler doet zakken maar de file met geen millimeter inkort.

---

<sup>6</sup> Bron: Belgian Road Federation.

Ons verkeersbeleid is momenteel alleen afgestemd op de promotie van het openbaar vervoer. Wie voor meer redelijkheid pleit, vloekt in de rode kerk van de verkeerscorrectheid. De Lijn kost de belastingbetaler zowat 800 miljoen euro per jaar en is amper goed voor 5,4 procent van het woon- werkverkeer. De trein kost elk jaar aan elke burger bijna 500 euro belastinggeld. Dat is, na Luxemburg, de duurste trein van Europa. Elke Belg betaalt dus meer dan één euro per dag voor de trein die door 6% van de Belgen wordt gebruikt. We hebben het dichtste spoorwegnet van de wereld en toch staat het in voor amper tien procent van alle personenvervoer. Tachtig procent van de werkende bevolking is dus aangewezen op het monster van de Wetstraat, de automobiel. Die brengt jaarlijks bijna twaalf miljard belastinggeld op (waarvan 260 miljoen euro aan verkeersboetes).

Het openbaar vervoer zal voor buitenstedelijk mobiliteit nooit een volwaardig alternatief vormen en is evenmin een ecologische wonderoplossing.

Openbaar vervoer heeft vooral een sociale functie, namelijk het verhogen van de bereikbaarheid van lokaties voor mensen zonder vervoersalternatief. De NMBS concentreert zich nu nog enkel op de rendabele hoofdlijnen. Dat is nu net het omgekeerde van het voeren van een sociale politiek. Laat die lijnen over aan de privé en leg ze een aantal sociale doelstellingen op. Concentreer je dan als overheid op het bestrijden van de mobiliteitsarmoede.

De rol van de openbare diensten in de Europese Unie is vastgelegd in het EG-Verdrag.<sup>7</sup> Het beleid van de Unie ten aanzien van de openbare dienstverlening kenmerkt zich door een streven naar liberalisering van de openbare diensten en een bredere concurrentie op de nationale markten, onder andere voor de spoorwegen, de post, energie en telecommunicatie.

Daarom voorzien wij de demonopolisering van de openbare vervoersmarkt tot een markt voor gemeenschappelijk vervoer.

Het budget dat hierdoor vrijkomt kan men aanwenden voor nuttige overheidsinvesteringen, in hoofdzaak in het wegennet, de haven- en luchthaveninfrastructuur, het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, het ontginnen van extra bedrijfsgronden.

### **Verkeersbeleid**

Meer dan 99% van de automobilisten bestuurt zijn voertuig als een "goede huisvader". Toch lijkt men vanuit het Vlaams en het federaal verkeersbeleid de eenzijdige boodschap uit te dragen dat de automobilist als enige schuld draagt voor onveilig verkeer. In hoofdzaak wordt het complexe probleem van verkeersveiligheid herleid tot het gedrag van de autobestuurder.

---

<sup>7</sup> artikel 16.

In Nederland blijkt uit onderzoek van de SWOV dat controle voor 28% kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar infrastructuur voor 44%.

Elk slachtoffer is er één te veel, maar dat 99% van de weggebruikers moet opdraaien voor één procent verkeershooligans is totaal onredelijk. 40% van het totaal aantal verkeersdoden valt tijdens de twee weekendnachten (Bron: Het Belang van Limburg van 14 april 2004).

Verkeersveiligheid is voor iedereen een topprioriteit en zo hoort het! Maar het beleid moet geloofwaardig, redelijk en moreel verantwoord zijn. Zijn de voorwaarden van een ernstig en redelijk verkeersbeleid ingevuld, dan zullen maar weinig burgers problemen hebben met een correct sanctionerend beleid. Iedereen is gelijk voor de wet.

Geert Popelier, verkeersdeskundige bij VAB, vat het correct samen: "Het is veel belangrijker een breed draagvlak te creëren voor een ander en veiliger verkeersgedrag. Dat doe je in eerste instantie door te sleutelen aan de opleiding en aan de verkeersinfrastructuur. Door een geheel van regels op te stellen die geloofwaardig zijn. Door in sancties te voorzien die in verhouding blijven tot de ernst van de inbreuk. En ten slotte door een systematische en consequente handhaving. Door enkel de boetes fors te verhogen krijg je geen duurzame gedragverandering." (Bron: De Tijd, 5 maart 2004).

Lijst Dedecker wil komen tot meer verkeersveiligheid door een betere verkeersopvoeding in het onderwijs, door aanpassing van de weginfrastructuur en sensibiliseringscampagnes. De heksenjacht met torenhoge verkeersboetes is een verkapte verkeersbelasting. Superboetes komen de schatkist ten goede, niet de veiligheid. Lijst Dedecker wil bijgevolg de hoogte van de verkeersboetes terugbrengen tot een gemiddeld Europees niveau.

Inzake weginfrastructuur wil Lijst Dedecker rijstroken aanleggen die worden voorbehouden aan het vrachtverkeer. We zijn een transitland. De autosnelwegen zijn de slagaders van onze economie. De burger dwingt bedrijven tot JIT-leveringen en dit vereist flexibiliteit bij het transport. Er moeten fysiek gescheiden rijstroken komen op de grote transitassen, in plaats van vrije busbanen die hoofdzakelijk onbenut zullen blijven.

Lijst Dedecker wil verkeersregels, waaronder de snelheidsbeperingen, vast laten stellen op basis van tijd, plaats en omstandigheden. Zone 30 aan alle scholen, is een logische zaak, eventueel met toepasbaarheid op basis van openings- en sluitingsuren van de school. Laat chauffeurs niet 30 rijden als het niet nodig is. Regels worden pas gerespecteerd als ze als rechtvaardig overkomen.

Op de autosnelwegen rijdt 32 procent van de bestuurders sneller dan de toegelaten 120 km per uur. Zijn al die overtreders dan onverantwoordelijke gekken? De 120 km/u werd ingevoerd tijdens de oliecrisis van 1973-1974. 30 jaar technische ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat deze limiet achterhaald is.

In maart 1997 lanceerde verkeersdeskundige Romain Poté het op wetenschappelijke bevindingen gebaseerde voorstel om systematisch de snelheidsbepering vast te leggen op de snelheid waar tachtig procent van de bestuurders zich houdt bij vlot verkeer op de



hindernisvrije weg. Lijst Dedecker pleit dan ook voor variabele snelheden op de autosnelwegen.

Rationele verkeerscontroles moeten gericht zijn op verkeersveiligheid, niet op het spekken van de staatskas. In Wallonië staan 100 keer minder flitspalen dan in Vlaanderen.

Dat men in Wallonië niet wil weten van flitspalen, het is hun recht. Maar dat de Walen dan gewoon delen in de miljoenen en miljoenen euro's die de flitspalen aan verkeersboetes opbrengen, dat gaat te ver. 83% van de verkeersboetes worden in Vlaanderen uitgeschreven en vloeien naar de federale schatkist. De opbrengsten van een gewest moeten toekomen aan dat gewest.

Lijst Dedecker wil timers plaatsen op flitspalen zoals in Groot-Brittanië die werken op basis van de intensiteit van het verkeer.

### **Nachtvluchten**

Lawaaihinder veroorzaakt niet alleen fysische problemen maar ook veel psychisch ongemak. Uiteraard moeten we dit bestrijden. Bij het opstellen van de openbare bestekken moet veel aandacht gaan naar de materiaalkeuze waarbij moet worden geëist dat deze bijdraagt tot de vermindering van gehoorvervuiling. Vele straten moeten in die zin heraangelegd worden.

De voornaamste bron van lawaaihinder komt uit het verkeer. Maar binnen die groep zorgt het trein en tramverkeer in steden eigenlijk voor nog grotere hinder dan het autoverkeer.

En dan zijn er ook de nachtvluchten. Het debat zit al jaren in het slop.

In onze visie moet de veiligheid — gedetermineerd door tal van wetten van de fysica — boven om het even welke andere overweging primeren.

Optimale opstijg- en landingsomstandigheden vergen tegenwind. Vermits de wind vrijwel 80 % van de tijd uit het zuidwesten waait, stijgen de vliegtuigen doorgaans op in zuidwestelijke richting en landen ze vanuit het oosten. In de lucht bewegen de vliegtuigen steeds door zich te richten naar luchtvaartbakens op de grond. De buitentemperatuur, de atmosferische druk en de wind beïnvloeden de vlucht van vliegtuigen. Het gevolgde traject van een vliegtuig verloopt dus binnen wijde luchtvaartcorridors. Ten opzichte van een bepaald observatiepunt ligt de overvlucht dan nu eens links, dan weer rechts. Piloten moeten ook rekening houden met de technische mogelijkheden van het toestel. Bij het ontwerpen van procedures moeten de verantwoordelijken, zoals BIAC en Belgocontrol, veel meer factoren in ogenschouw nemen dan louter de geluidsoverlast voor de omwonenden.

Er bestaat wetgeving die een normaal debat onmogelijk maakt. De Brusselse geluidsnormen bijvoorbeeld, maar ook koninklijke besluiten uit 1954 en 1958 die vliegen boven Brussel verbieden. Deze moeten afgeschaft worden.

De grootste moeilijkheid in het debat is het feit dat het een communautair dossier is en dat de wind weigert rekening te houden met de voertaal aan de grond. Men durft daarom gewoon niet de juiste beslissingen te nemen. Alle aanpassingen aan de vliegroutes zijn communautair aangedreven nattevingerwerk geweest en hebben niets met veiligheid te maken. Het probleem in België is dat alle routes gemaakt zijn in functie van de politici die aan de macht zijn. Tegennatuurlijke routes betekenen echter een veiligheidsrisico. Brussel wil de hoofdstad van Europa zijn, maar duldt geen nachtvluchten. Dit valt niet te rijmen. Als je de hoofdstad van Europa wil blijven, moet je een grote luchthaven hebben en zonder lawaai gaat dat voorsnog niet. Ons land moet dus een fundamentele keuze maken.

Wij willen de lawaaihinder maximaal beperken. Er moet een billijke verdeling van de hinder zijn. Dit kan pas met een natuurlijke spreiding van vluchten toe te laten hetgeen hand in hand gaat met de grootst mogelijke veiligheid in het luchtverkeer en met de minste hinder voor omwonenden.

Het probleem van geluidshinder mag door niemand worden geminimaliseerd. Tijdens hoorzittingen in de Senaat (2003) bleek dat het recht op complete nachtstilte nooit kan opgeëist worden, zeker niet in een dichtbevolkt gebied zoals Brussel en omgeving. Opteert men voor luchthavenactiviteiten, dan is het (op heden) onmogelijk om de geluidsoverlast « spectaculair » te verminderen. Spreiding van routes is niet gelijk aan spreiding van lawaai of geluid. Een bepaalde route kan, afhankelijk van de weersfactoren, verschillende resultaten geven op geluidsvlak.

De natuurlijke spreiding van het luchtverkeer is afhankelijk van parameters zoals wind, temperatuur, vochtigheidsgraad en inversiehoogte. Een vliegtuig maakt het minst lawaai als het rechtdoor kan opstijgen. Rechtdoor opstijgen betekent: over Brussel in minstens 60 procent van de gevallen.

Wij kanten ons tegen een maximumnorm op het aantal nachtvluchten. Geen ecologisch paradijs op een economisch kerkhof.

De gemeenschap moet offers kunnen brengen voor het behoud van zijn welvaart. Er staan minstens 20.000 jobs op het spel omdat Brussel een idiote geluidsnorm blijft hanteren. Brussel is een interessante regio, onder meer voor koerierdiensten die 's nachts moeten kunnen werken. Vrachtvliegtuigen vliegen vooral 's nachts om het vervoer van passagiers overdag niet te hinderen. Bedrijven die overdag iets bestellen, willen het graag de volgende dag al hebben. Dus móet er wel 's nachts worden gevlogen.