

8

MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

De uitdagingen

Hoewel mobiliteit als thema al enkele jaren hoog op de politieke agenda staat, slibben onze wegen alsmaar verder dicht, blijft de jaarlijkse CO₂-uitstoot van de transportsector groeien en is België, onder meer door de bijdrage van het wegverkeer, een hotspot voor fijn stof. Ondertussen dreigt de NMBS met de heroriëntering van het aanbod om stipter te kunnen rijden, wat netto neerkomt op een inkrimping van het aanbod. Nochtans kampt de NMBS vandaag al met serieuze capaciteitsproblemen. De openbaarvervoergebruiker wordt in de kou gezet. Het is nochtans noodzakelijk dat we ons beter, anders en verstandiger gaan verplaatsen.

Ook op vlak van verkeersveiligheid vertonen de ongevallencijfers sinds 2007, na enkele jaren van voorzichtige verbetering, opnieuw een stagnatie van het aantal verkeersdoden. Het kan nochtans veel beter, bewijzen onze noorderburen: de kans om te komen in het verkeer is tweemaal groter in België dan in Nederland. Bovendien zijn zachte weggebruikers in België nog steeds ondervertegenwoordigd in de ongevallenstatistieken, waardoor deze een te optimistisch beeld schetsen van de reële situatie.

Onze visie

Iedereen heeft recht op mobiliteit en moet dit kunnen doen op een vlotte, veilige manier en tegen een aanvaardbare kostprijs, zonder het milieu te belasten.

Eerst stappers, dan trappers, vervolgens het openbaar vervoer en tot slot de private wagen. Groen! is van oordeel dat elke maatregel op vlak van mobiliteit best aan dit STOP-principe wordt afgetoetst.

Ook het transport van goederen willen we op een andere leest schoeien. Dat kan door te kiezen voor de korte keteneconomie en een verschuiving van transport over de weg, naar spoor en water.

Kortom, Groen! gaat voor minder auto- en vooral vrachtwagenkilometers, trekt volop de kaart van voetganger en fiets en investeert in meer capaciteit, comfort en hogere frequentie voor het openbaar vervoer. We vinden het logisch dat de meest duurzame manier om zich te verplaatsen, de goedkoopste en eenvoudigste is.

Onze oplossingen

ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT

Groen! vertrekt van het principe dat de meest duurzame verplaatsing ook financieel de meest voordelige wordt. Om dit in de praktijk te realiseren is een hervorming van alle mobiliteitsgerelateerde belastingen nodig. Bij deze hervorming dient opnieuw het STOP-principe als leidraad.

- 155. We stimuleren duurzaam woon-werkverkeer.** Investerings voor fietsende werknemers worden voor de werkgevers 200% aftrekbaar als beroepskost (fietsenstallingen, douches en kleedruimte, bedrijfsfietsen). We voeren een verplichte fietsvergoeding in die minimum 20 cent/km bedraagt.
- 156. We vervangen fiscale voordelen voor de bedrijfswagen door een fiscaal aantrekkelijk mobiliteitsbudget voor werknemers.** Dit budget kan toegekend worden via een elektronische mobiliteitskaart met een (gratis)basistegoed dat verder kan worden opgeladen om van andere mobiliteitsdiensten gebruik te maken. Deze kaart kan gebruikt worden op trein, tram en bus, voor het ontlenen van een leenfiets of een deelwagen. Op lange termijn is Groen! voorstander om het huidige systeem van woon-werkvergoeding geleidelijk te vervangen door een vaste woon-werkvergoeding, ongeacht het voertuig en de woon-werkafstand. Kiezen voor een korte woon-werkafstand wordt niet bestraft, kiezen voor een goedkoper vervoermiddel wordt beloond. De administratieve vereenvoudiging die hiermee gepaard gaat is een extra troef.
157. We schakelen de fiscale aspecten en **BTW-regeling voor autodelen gelijk aan de regels die van toepassing zijn voor openbaar vervoer.**
158. De federale overheid kan een belangrijke rol spelen in het scheppen van een **kader voor het invoeren van de slimme kilometerheffing** door de gewesten, zodat deze optimaal op elkaar worden afgestemd. (zie hoofdstuk Begroting)
159. Groen! wil dat er eindelijk **accijnzen komen op kerosine** en dat er **21% BTW wordt geheven op vliegtuigtickets** (zie hst. fiscaliteit).
- 160. Investerings in infrastructuur gaan prioritair naar openbaar vervoer en goederentransport per boot of spoor.** Concreet betekent dit: geen verbreding van de Brusselse ring, maar wel het Gewestelijke Express Netwerk (GEN) versneld realiseren.
- 161. We stimuleren de omschakeling naar propere wagens** op voorwaarde dat er voldoende groene energie beschikbaar is om de elektrische wagen van de toekomst van stroom te voorzien.
- 162. Groen! vraagt om geen bindende doelstellingen aan te nemen voor het aandeel biobrandstoffen voor transport.** Inzet van biobrandstoffen voor transport is namelijk een zeer inefficiënte inzet van kostbare biomassa. Er is vandaag ook geen duidelijkheid omtrent de indirecte effecten van veranderend landgebruik (druk op biodiversiteit, concurrentie met landbouw, ...).

HET SPOOR OPWAARDEREN

- 163. We verhogen de concurrentiekracht van het openbaar vervoer (NMBS)** ten opzichte van de auto. Groen! wil dat in de nieuwe beheersovereenkomst en het investeringsplan voor de komende 10 jaar, volgende punten zeker worden opgenomen: Een reizigersgroei is zeker mogelijk, zowel voor het pendelverkeer als het recreatief verkeer.
- Investerings gaan prioritair naar de bottlenecks die capaciteit- en frequentieverhoging in de weg staan (bijvoorbeeld: de Brusselse Noord-Zuidverbinding)
 - Lokale lijnen hebben een nieuwe impuls nodig. Dit kan door (1) regionale stations te heropenen, (2) te investeren in overstapmogelijkheden met tram en lightrail en (3) parkeermogelijkheid te voorzien aan kleinere stations in de stedelijke rand i.p.v. te investeren in megaparkings aan de grote stations. Zo is er naast het Gen ook nood aan een BEN (Brussels Express Net) dat tegemoet komt aan de verplaatsingen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
 - Betere spoorverbindingen naar en in landelijke gebieden zoals de kuststreek, Limburg en de Kempen.
164. Groen! wil dat **investeringen in infrastructuur prioritair gaan naar openbaar vervoer en goederentransport per boot of spoor**. Concreet betekent dit: geen verbreding van de Brusselse ring, maar wel het Gewestelijke Express Netwerk (GEN) versneld realiseren.
- 165. Toegankelijkheid in en om de treinstations is een prioriteit.** Dit gaat zowel over de vlotte toegang van de stations en naar de perrons als over de vlotte overstap naar andere vervoersmiddelen. Dit betekent een vanzelfsprekende aansluiting met fietsenstallingen, overstap op deelfietsensysteem of tram/bus, autodeelwagens, ... door een logische inpassing in de omgeving en een heldere communicatie. Het STOP-principe duidt hierbij de volgorde van belang aan (fiets en bus dichterbij dan autoparking).
- 166. Groen! wil de combinatie fiets-trein vereenvoudigen.** Naast een vlotte toegang tot stations betekent dit dat de mogelijkheden om de fiets mee te nemen op de trein worden uitgebreid. Zo kan de NMBS, naar analogie met het Cyclotecabonnement van de TEC, een speciaal abonnement aanbieden waar de huur van een plooffiets is inbegrepen.
167. Groen! wil werken aan een **integratie van de tarieven van de gewestelijke vervoersmaatschappijen**. Het kan niet dat bij gewestoverschrijdende trajecten de snelste en kortste verplaatsing financieel wordt afgestraft. Ook voor internationale trajecten is er nood aan afstemming van de tarieven.
168. De NMBS is dringend toe aan een vereenvoudiging van zijn tariefstructuur. Groen! pleit voor de **herinvoering van de 50%-kaart**. Uit simulaties blijkt dat een ticket gekocht met deze kaart in bijna alle gevallen goedkoper is dan de speciale formules die de NMBS aanbiedt. Een bijkomend voordeel is dat het de trouwe klanten belooft. Met een goede promotie en het gebruik mogelijk maken voor het hele gezin is dit een gegarandeerd succes.
169. We introduceren een **daluurtarief en motiveer treinreizigers om wanneer mogelijk tijdens de daluren de trein te nemen**. Op die manier vermindert de druk op de pendeltreinen en (kot)studententreinen.
- 170. Langs de spoorlijnen ligt een groot potentieel voor investeringen in hernieuwbare energie** (het plaatsen van windmolens langs sporen). Dit zou een (gedeeltelijke) oplossing voor de stijgende energiefactuur van de NMBS-groep kunnen zijn.

171. Groen! wil een ambitieus verkeersveiligheidsbeleid voeren naar Scandinavisch model waarbij het doel is om het aantal verkeersslachtoffers op nul te brengen. Dit houdt onder meer in:

- Maximaal inzetten op handhaving, veilige wegen en veiliger wagens.
- Een doorbraak forceren in de verbetering van verkeersongevallenregistratie.
- de verkeersregelgeving eenvoudiger, coherenter en transparanter maken.
- Rijbewijs met punten wordt onmiddellijk ingevoerd. Wie overtredingen begaat verliest punten, teveel puntenverlies leidt tot maatregelen zoals herscholing.
- Vrachtwagens worden allemaal met een dodehoeksysteem uitgerust en met een gesloten zijafscherming (zijplaten tussen de wielen).
- Voer snelheidbegrenzers in voor zowel vracht- als personenvervoer. De proefprojecten met Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA) gaven zeer positieve resultaten.
- Besteed bij politie-, magistratuur- en advocatuuropleiding voldoende aandacht voor de emotionele dimensie in de omgang met slachtoffers.
- Voorzie voldoende mankracht bij politieteams die uitrukken bij ernstige ongevallen en besteed voldoende aandacht aan kinderen die betrokken zijn bij een ongeval.
- Voer de versnelde uitvoering van de automatische remsystemen voor treinen onverkort uit.

172. Nationale Luchthaven. België heeft nood aan een luchthaven met internationale uitstraling die een voorbeeldfunctie vervult door meer rekening te houden met de directe omgeving en waarvan de uitbating toegespitst is op het concept duurzame ontwikkeling. Groen! pleit voor een luchthaven op mensenmaat met veel minder hinder dan vandaag. De luchthaven houdt rekening met de directe omgeving en de uitbating is toegespitst op het concept duurzame ontwikkeling. Concreet ijveren wij voor een Europees totaalverbod op nachtvluchten. Tegelijkertijd komt er een plafond op het aantal vliegbewegingen overdag.