

ONZE TWEEDE AUTO IS EEN BUS

2.1. Mobiel zijn is meer dan zich verplaatsen van het ene punt naar het andere. Mobiel zijn betekent de uitbouw van je sociale contacten en de verkenning van de mogelijkheden en grenzen van de samenleving. Gelijke toegang tot mobiliteit is dan ook van belang bij de ontplooiing van elk van ons.

2.2. Mobiliteit is dus een belangrijke voorwaarde om gelijke kansen te realiseren. Onvoldoende mobiliteit hypothekeert immers de kansen op werk, scholing en vrijetijdsbeleving. Omdat lang niet iedereen over een auto beschikt, moeten belangrijke voorzieningen, zoals scholen, ziekenhuizen of bedrijventerreinen op een andere manier bereikbaar blijven. Mobiliteit moet ook veilig kunnen. Verkeersonveiligheid schrikt ons af om bepaalde verplaatsingen te maken en beperkt in een aantal gevallen de mobiliteit.

2.3. Een mobiliteitsbeleid zorgt ervoor dat iedereen zijn kansen op maatschappelijke ontplooiing kan waarmaken, door belangrijke maatschappelijke activiteiten op een vlotte, veilige, comfortabele en betaalbare manier bereikbaar te houden. Voor mensen die niet over een eigen wagen beschikken, zijn extra inspanningen nodig.

2.4. Mobiliteit is een belangrijke bron van vrijheid. De mobiliteit beperken is dus geen optie. Wel moeten we zorgen voor een trendbreuk in de manier waarop mobiliteit vorm krijgt. We moeten duurzame mobiliteit - meer fietsen, meer te voet, meer carpoolen, meer gebruik maken van alternatieve energie bij de auto of meer openbaar vervoer - promoten.

Veilig te voet, per fiets

2.5. Een op de drie verplaatsingen leggen we af over minder dan twee kilometer. Het is perfect mogelijk om meer te voet te gaan. Tegen 2008 kan de oppervlakte aan voetgangersgebied in de Vlaamse steden en gemeenten verdubbelen. Het is aangewezen voetgangersroutes naar de belangrijkste voorzieningen in de centra aan te leggen en aan te duiden. De signalisatie van zebrapaden moet veiliger. De controles op het verlenen van voorrang aan voetgangers moeten opgedreven worden. De Vlaamse regelgeving op de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen vraagt om een consequente toepassing.

2.6. Er kan ook meer gefietst worden. De aanleg van veilige fietspaden is essentieel. Het verkeersreglement kan op verschillende manieren veiliger en comfortabeler fietsen aanmoedigen. Dat fietsers in de omgekeerde richting rijden in éénrichtingsstraten moet de regel worden. Vrij rechtsaf rijden bij verkeerslichten moet toegelaten worden. De vierlichten-groen-regeling aan verkeerslichten moet ingevoerd worden. We willen ook fietsers toelaten een kruispunt over te steken terwijl alle auto's voor het stoplicht staan. Het wordt ook hoog tijd dat fietsen uitgerust worden met een moderne bedrijfszekere verlichting.

2.7. De Belgische spoorwegmaatschappij, NMBS, heeft objectieve minimumnormen nodig om kosteloze en veilige fietsstallingen aan de stations te bouwen. Pendelaars zijn immers beter gediend met voldoende, veilige stallingen. Ook bedrijven of scholen kunnen een steentje bijdragen om het fietsen aantrekkelijker te maken. De afstand tussen die veilige fietsstallingen en de perrons moet minimaal zijn. Voor de bewaking van de fietsstallingen kan gebruik gemaakt worden van sociale tewerkstellingsmaatregelen en kan een overeenkomst gemaakt worden met andere partners. Ook De Lijn moet aan de bushaltes systematisch veilige fietsstallingen voorzien.

Reiziger-centraal

2.8. Door de goedkopere tariefpolitiek bij de NMBS is het aantal treinreizigers gestegen. Goedkope tickets voor senioren, gratis reizen voor jongeren onder de twaalf jaar, goedkopere treinkaarten voor scholieren en speciale abonnementen voor de ambtenaren lokten opnieuw mensen naar de trein, weg van de files van en naar het werk.

2.9. Veel werknemers rijden nog altijd met de wagen naar het werk omdat de trein voor hen financieel niet aantrekkelijk is. Ook de werkgevers zijn niet geneigd om nog meer financiële inspanningen te leveren. Nu al neemt de werkgever 54 procent van de kosten voor zijn rekening.

2.10. Daarom willen we de prijzen voor het treinverkeer halveren. In dat geval kunnen de werkgevers het volledige treinabonnement van hun werknemers terugbetalen, zonder dat dit de bedrijven een eurocent kost. Zo'n tariefverlaging is voor iedereen goed. De werkgever wordt niet op kosten gejaagd en de werknemer kan gratis naar het werk sporen. Daarnaast willen we ondernemingen verplichten om bedrijfsvervoerplannen uit te werken en het gebruik van bedrijfswagens ontmoedigen.

2.11. Wat in Vlaanderen kon met de bussen en de trams, kan ook voor de trein: 30 procent meer aanbod, 15 procent sneller, normen inzake aanbod, frequentie en kwaliteit. Het decreet op de basismobiliteit voert in Vlaanderen een fijnmazig net in voor bus en tram.

2.12. Ook met de trein moet een basismobiliteit verzekerd worden. De overheid bepaalt welke treinverbindingen de NMBS minimaal moet verzekeren en aan welke vereisten op het vlak van snelheid, frequentie en het aanbod tijdens spits- en daluren deze verbindingen moeten voldoen. 's Nachts en in het weekend moet er meer gemeenschappelijk vervoer komen in de steden en tussen de steden en de perifere gemeenten. Het nut van de uitbouw van een nachtnet met het spoor tussen de belangrijkste steden en gemeenten moet onderzocht worden.

2.13. Die afwegingen kunnen best worden gemaakt wanneer één overheid en één vervoersbedrijf verantwoordelijk zijn voor het gemeenschappelijk vervoer. Daarom moeten de gewesten de bevoegdheid krijgen over het regionaal spoorvervoer. Dan krijgen de gewesten meer greep op de investeringen in het spoor en kunnen ze projecten voor- en meefinancieren. Regionalisering moet gebeuren met respect voor het personeelsstatuut en is geen synoniem voor privatisering. Openbaar vervoer is een publieke dienst die door de gemeenschap moet bestuurd en betaald worden.

2.14. Op korte termijn willen we werk maken van bijkomende capaciteit en meer comfort. Er moeten meer dubbeldekkers besteld worden, de rokersplaatsen moeten geschrapt worden en de tweede klasse moet verdwijnen. Het voorstadvervoer in Brussel, Antwerpen en Gent moet uitgebouwd worden. De prijs voor een ticket kan doorzichtiger en goedkoper.

2.15. Recht op openbaar vervoer mag geen dode letter zijn. Ook voor minder mobiele mensen, zoals kleine kinderen, mensen met een kinderwagen, ouderen, mensen met een handicap of begeleid door een assistentiehond, moet het openbaar vervoer toegankelijk zijn.

2.16. Basismobiliteit stopt niet aan de grenzen, maar moet uitgebreid worden tot de belangrijkste stations net over de grens. Het resultaat zal uiteraard afhankelijk zijn van de medewerking van onze buurlanden. Basismobiliteit houdt in dat er voor lokale en regionale verbindingen voortdurend een afweging wordt gemaakt tussen de trein en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer.

Een verbod op vluchten onder de 500km

2.17. Vliegtuigreizen zijn ontzettend belastend voor het milieu. Bij kleine afstanden is de relatieve milieukost het grootst omwille van de extra kerosine-uitstoot bij het opstijgen en dalen. Een kerosinetaks zou toch worden doorgerekend aan de consument. Een mentaliteitswijziging is beter. We pleiten voor een verbod op vluchten onder de 500 km. Met TGV of trein zijn we even snel in Amsterdam of Parijs, langdurige check-ins en controles worden vermeden, en het milieu vaart er wel bij.

Een bewijs van goed gedrag en zeden op de baan

2.18. Chauffeurs mogen niet beoordeeld worden op leeftijd of geslacht, maar wel op basis van het rijgedrag. De overheid moet chauffeurs die geen zware verkeersovertredingen begaan, belonen. Deze chauffeurs kunnen rekenen zowel op een verlaging van de jaarlijkse wegentaksen, als op een verlaging van het tarief van hun verplichte autoverzekering: een verantwoorde verzekering voor verantwoordelijke chauffeurs; een verantwoorde taks voor verantwoordelijke chauffeurs.

2.19. Door rekening te houden met het feitelijke gedrag van de chauffeur kan nagegaan worden of de bestuurder de veiligheid van anderen én zichzelf in gevaar brengt. Het biedt ook de verzekeraars een alternatief voor de hoge kosten die verbonden zijn aan de zogenaamde risicochauffeurs. Recent hebben de verzekeraars immers voorgesteld om de premies van de verplichte autoverzekering op te trekken, zodat iedereen 'solidair' zou kunnen bijdragen in de kosten die veroorzaakt worden door onverzekerde of onverantwoordelijke chauffeurs. Dat betekent meteen dat chauffeurs die zich wel aan de regels houden financieel zullen opdraaien voor hen die dat niet doen.

2.20. We willen ook de fundamentele discriminaties wegwerken die zowel jongeren als bejaarden ondervinden in de verzekeringsmarkt. De prijs van de verplichte autoverzekering wordt onder meer bepaald aan de hand van de leeftijd, het geslacht en de woonplaats van de chauffeur. Uit een onderzoek blijkt dat van de jongeren tussen 18 en 23 slechts 25 procent aan een normale polis geraakt. Voor bejaarden boven de 70 jaar is dat slechts 16 procent. Jongeren betalen vandaag soms twee keer meer dan volwassenen. Door rekening te houden met het feitelijke rijgedrag kan iedereen gelijk aan de start beginnen. Wie onveilig rijdt, zal dan meer wegentaksen en een hogere verzekeringspremie moeten betalen. Wie zich verantwoordelijk gedraagt in het verkeer, komt er goedkoper vanaf.

Rekeningrijden bestaat al

2.21. Rekeningrijden kende lange tijd veel aanhangers. Toch is rekeningrijden niet evident. Meer zelfs, er is een duidelijke schaduwzijde.

2.22. Met rekeningrijden wil men de variabele kost van het autorijden verhogen: wie meer rijdt, betaalt meer. Logisch toch? Alleen, we kennen al zo'n systeem in België. Iedereen betaalt accijnzen op benzine. Dus, hoe meer je rijdt, hoe hoger je benzinerekening.

2.23. Bovendien verplaatst rekeningrijden het probleem. Rekeningrijden zorgt ervoor dat alleen goede verdiemers bepaalde wegen kunnen gebruiken. De minderbegoede weggebruikers wijken uit naar andere wegen. In een land als België, zonder hiërarchie van wegen, waarin elke plek via tien verschillende wegen bereikbaar is, levert dat veel sluisverkeer op. Dat leidt dan weer tot meer verkeersslachtoffers. Vandaag nemen we dan ook duidelijk afstand van rekeningrijden.

2.24. Het taxivervoer wordt onderschat als vorm van gemeenschappelijk vervoer. De taxi is ook geen populair vervoermiddel door te hoge tarieven. Vaste en goedkope taxitarieven moeten het taxivervoer stimuleren. Vaste tarieven doen enerzijds de mobiliteit en de verkeersveiligheid toenemen en anderzijds het parkeerprobleem in de steden afnemen.