

| Thema  | Vragen   | Mogelijke antwoorden   | Vlaams Belang  | S-LP  | N-VA                           | SPA                       | Groen                     | LDD                       | Open VLD                     | CD&V                         |                              |                  |               |
|--|--|--|--|---|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------|---------------|
| 0  | Welke <b>volgorde van prioriteit</b> geeft uw partij aan volgende probleemgebieden in het mobiliteitsbeleid? (1=meest belangrijke, 5=minst belangrijke)        | Congestie  | 2  | 2   | 4                              | 3                         | 4                         | 2                         | 2                            | 1                            |                              |                  |               |
|  |  | Fiscaliteit  | 4  | 5   | 5                              | 4                         | 3                         | 4                         | 5                            | 1                            |                              |                  |               |
|  |  | Infrastructuur   | 1  | 4   | 3                              | 5                         | 5                         | 1                         | 4                            | 1                            |                              |                  |               |
|  |  | Milieu   | 5  | 3   | 2                              | 2                         | 2                         | 5                         | 3                            | 1                            |                              |                  |               |
|  |  | Verkeersveiligheid   | 3  | 1   | 1                              | 1                         | 1                         | 3                         | 1                            | 1                            |                              |                  |               |
|  |  | aanleg extra rijstroken/wegwerken missing links  | 1  | 5   | 5                              | 5                         | 1                         | 3                         | 2                            |                              |                              |                  |               |
|  |  | aanleg doelgroepstroken (collectief personenvervoer, vrachtverkeer)  | 4  | 4   | 4                              | 3                         | 4                         | 3                         | 5                            | 5                            |                              |                  |               |
|  |  | betere benutting bestaande wegen: verkeersmanagement, telematica   | 2  | 2   | 2                              | 2                         | 2                         | 2                         | 1                            | 1                            |                              |                  |               |
|  |  | meer vervoersalternatieven (openbaar vervoer, al dan niet gemotoriseerde 2-wielers)  | 3  | 1   | 3                              | 1                         | 1                         | 4                         | 2                            | 3                            |                              |                  |               |
|  |  | invoering slimme kilometerheffing  | 5  | 3   | 1                              | 4                         | 3                         | 5                         | 4                            | 4                            |                              |                  |               |
| 1  | Hoe zou uw partij de <b>capaciteit optimaliseren</b> van belangrijke verkeersassen zoals op, naar en vanuit de Brusselse en Antwerpse Ring of de E313?         | via aanleg extra wegvakken   | JA   | NEEN  | NEEN                           | NEEN                      | NEEN                      | JA                        | JA                           | JA                           |                              |                  |               |
|  |  | <i>zo ja, is dit haalbaar binnen volgende 5 jaar voor Brusselse Ring?</i>  | JA   |   |                                |                           |                           | JA                        | JA                           | JA                           |                              |                  |               |
|  |  | <i>zo ja, is dit haalbaar binnen volgende 5 jaar voor de E313?</i>   | JA   |   |                                |                           |                           | JA                        | NEEN                         | NEEN                         |                              |                  |               |
|  |  | met verkeersbeheersystemen die via wegportieken verkeers- en ongevalinformatie, tijdverliezen, alternatieve routes en adviessnelheden weergeven in functie van verkeersdruk?   | JA   | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
|  |  | <i>zo ja, is dit haalbaar binnen volgende 5 jaar voor Brusselse Ring?</i>  | JA   | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           |                              |                  |               |
|  |  | <i>zo ja, is dit haalbaar binnen volgende 5 jaar voor andere belangrijke verkeersassen?</i>  | JA   | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           |                              |                  |               |
|  |  | of opteert uw partij voor een combinatie van beide (extra wegvakken + verkeersmanagement)?   | JA   | NEEN  | NEEN                           | NEEN                      | NEEN                      | JA                        | JA                           | JA                           |                              |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   | <a href="#">CommVB</a>   | <a href="#">CommSLP</a>   | <a href="#">CommNVA</a>        | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommGroen</a> | <a href="#">CommLDD</a>   | <a href="#">CommOpenVLD</a>  | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
|  |  | Is uw partij voor een <b>verbetering/verlenging van de open afritten</b> op snel- of ringwegen om gevaarlijke files en oneigenlijk gebruik van de pechstrook tegen te gaan?  | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |   |                                |                           | <a href="#">CommGroen</a> |                           |                              | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
| -  | Is uw partij akkoord met het <b>inhaalverbod voor vrachtwagens</b> op tweevakswegen?   | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA   | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | NEEN                      | NEEN                         | NEEN                         |                              |                  |               |
|  |  | Moet dit verbod <b>24/24u</b> gelden of slechts tijdens beperkt aantal uren bv. van 6-10u en van 16-22u?   | beperkt aantal uren/24u/24                                     | beperkt aantal uren   | beperkt aantal uren            | beperkt aantal uren       | 24/24 u                   | 24/24 u                   | beperkt aantal uren          | beperkt aantal uren          | beperkt aantal uren          |                  |               |
|  |  | Is uw partij akkoord met het inhaalverbod voor vrachtwagens op alle wegen <b>bij nat wegdek</b> ?  | JA/NEEN/Geen antwoord  | NEEN  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |   | <a href="#">CommSLP</a>        | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommGroen</a> | <a href="#">CommLDD</a>   | <a href="#">CommOpenVLD</a>  | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
|  |  | Wil uw partij het <b>fietspadennetwerk</b> verder uitbouwen?   | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |   | <a href="#">CommSLP</a>        | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommLDD</a>   |                              | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
|  |  | Vaak zijn verkeerslichten onvoldoende afgestemd op de verkeersstromen die wegen verwerken. Gevolg: onnodig lang wachten met negatief gevolg voor doorstroming en milieu. Wil uw partij de <b>verkeerslichtenregeling</b> op secundaire wegen doorlichten en zonodig bijsturen? | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |   |                                | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommGroen</a> | <a href="#">CommLDD</a>   | <a href="#">CommOpenVLD</a>  | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
|  |  | Is uw partij bereid het samenleven van voetgangers en gemotoriseerde weggebruikers te optimaliseren, bv via systemen die <b>verkeerslichten aanpassen</b> naargelang voetgangers zich aanmelden aan een oversteekplaats?   | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | Geen antwoord                  | JA                        | JA                        | NEEN                      | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |   | <a href="#">CommSLP</a>        | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommGroen</a> | <a href="#">CommLDD</a>   |                              | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
| -  | Zou uw partij een <b>verhoging van het wegbudget</b> willen bepleiten/doorvoeren in de nieuwe regering om een aantal van voornoemde voorstellen te realiseren? | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA   | JA  | JA                             | JA                        | NEEN                      | JA                        | JA                           | JA                           |                              |                  |               |
|  |  | <i>zo ja, met welk % wil uw partij het budget wegeninfrastructuur zien stijgen? +50%/+100%/+200%</i>   | 200%   |   | 50%                            | 50%                       | 50%                       | 200%                      | 50%                          |                              |                              |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |  | <a href="#">CommSLP</a>   | <a href="#">CommNVA</a>        | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommGroen</a> |                           | <a href="#">CommOpenVLD</a>  | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
|  |  | <b>Tele- en thuiswerk</b> blijken weinig toegepast in ons land; nochtans kan dit verplaatsingen voorkomen of verschuiven buiten de spits. Is uw partij bereid (deeltijds) telewerk/thuiswerk te bepleiten bij de sociale partners?   | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |  | <a href="#">CommSLP</a>   |                                | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommGroen</a> | <a href="#">CommLDD</a>   |                              | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                  |               |
|  |  | 2  | Welke <b>hoofdrol</b> moet het <b>openbaar vervoer</b> hebben? | aanbieder van basismobiliteit/instrument om structurele files te bestrijden   | files                          | basis-mobiliteit          | files                     | files                     | beide                        | files                        | files                        | basis-mobiliteit |               |
|  |  |  |  | Is uw partij voorstander van <b>vraagafhankelijk of aanbodgericht</b> openbaar vervoer?   | vraagafhankelijk/aanbodgericht | vraagafhankelijk          | aanbodgericht             | vraagafhankelijk          | aanbodgericht                | beide                        | vraagafhankelijk             | vraagafhankelijk | beide         |
|  |  |  |  | Is uw partij voorstander van <b>gratis openbaar vervoer</b> ?   | JA/NEEN/Geen antwoord          | NEEN                      | NEEN                      | NEEN                      | JA                           | NEEN                         | NEEN                         | NEEN             | NEEN          |
|  |  |  |  | In welke mate moeten de kosten van openbaar vervoer gedekt worden door inkomsten uit abonnementen, tickets... m.a.w. welk <b>kostendekkingspercentage</b> ? | %                              | 25%                       | Geen antwoord             | 25%                       | Geen antwoord                | 30%                          | 40%                          | 30%              | geen antwoord |
|  |  |  |  | Zal uw partij <b>vrije busbanen</b> onderwerpen aan een doorlichting om de impact op de files en op het milieu te kunnen beoordelen?                        | JA/NEEN/Geen antwoord          | JA                        | JA                        | JA                        | NEEN                         | JA                           | JA                           | JA               | JA            |
| Zou uw partij, na <b>evaluatie van bestaande buslijnen</b> , lijnen versterken als blijkt dat het aanbod onvoldoende is en lijnen verzwakken of afschaffen indien nauwelijks of geen passagiers ervan gebruik maken? | JA/NEEN/Geen antwoord  |  |  | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
| Is uw partij voorstander van <b>belbussen</b> ?  | JA/NEEN/Geen antwoord  |  |  | NEEN  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | NEEN                         | geen antwoord                | JA                           |                  |               |
| <i>indien neen, vormen cheques die een taxirit goedkoper maken, een beter alternatief?</i>   | JA   |  |  |   | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
| <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |  |  |   | <a href="#">CommSLP</a>        | <a href="#">CommNVA</a>   | <a href="#">CommSPA</a>   | <a href="#">CommGroen</a> | <a href="#">CommLDD</a>      | <a href="#">CommOpenVLD</a>  | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                  |               |
| Moet de NMBS <b>auto- en fietsparkings</b> uitbouwen rond de <b>treinstations</b> om het fietsgebruik en de overstap van auto naar fiets te vergemakkelijken?  | JA/NEEN/Geen antwoord  |  |  | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | NEEN                      | JA                           | JA                           | JA                           |                  |               |
| <i>zo ja, moeten die parkings gratis zijn?</i>   | JA   | JA   | NEEN   | NEEN  | NEEN                           | JA                        | JA                        | NEEN                      |                              |                              |                              |                  |               |
| Moet de NMBS <b>auto- en fietsparkings</b> uitbouwen aan de <b>stadsrand</b> om de overstap van auto naar het openbaar vervoer te vergemakkelijken?  | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA   | Geen antwoord  | JA  | JA                             | JA                        | JA                        | JA                        | JA                           |                              |                              |                  |               |
| <b>Bijkomende commentaar</b>   |  | <a href="#">CommVB</a>   | <a href="#">CommSLP</a>  | <a href="#">CommNVA</a>   | <a href="#">CommSPA</a>        | <a href="#">CommGroen</a> |                           |                           | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                              |                              |                  |               |

| Thema  | Vragen   | Mogelijke antwoorden  | Vlaams Belang           | S-LP                    | N-VA                    | SPA                        | Groen                     | LDD                         | Open VLD                     | CD&V                                  |
|--|--|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------------------------------|
| VERKEERSVEILIGHEID   | Welke maatregel krijgt de voorkeur van uw partij om het aantal <b>verkeersongevallen</b> (verder) terug te dringen? (1=meest belangrijke, 5=minst belangrijke)   | veiligere voertuigen en/of technologieën  | 3                       | 2                       | 4                       | 3                          | 4                         | 4                           | 4                            | 2                                     |
|  |  | hiërarchisering van het wegennet  | 4                       | 4                       | 5                       | 4                          | 3                         | 3                           | 3                            | 4                                     |
|  |  | veiligere inrichting van de wegen   | 1                       | 1                       | 1                       | 2                          | 2                         | 2                           | 2                            | 1                                     |
|  |  | betere naleving van bestaande verkeersregels  | 2                       | 3                       | 2                       | 1                          | 1                         | 1                           | 1                            | 3                                     |
|  |  | strengere verkeersregels  | 5                       | 5                       | 3                       | 5                          | 5                         | 5                           | 5                            | 5                                     |
|  | Welke maatregel kiest uw partij als een <b>snelheidslimiet</b> op een weg als <b>onlogisch</b> wordt ervaren en dus te weinig nageleefd? (1=meest belangrijke, 5=minst belangrijke)                      | u past het wegbeeld aan (wegversmalling, asverschuiving)                                  | 2                       | 1                       | 1                       | 2                          | 2                         | 2                           | 1                            | 1                                     |
|  |  | u plaatst verkeersdrempels of andere snelheidsremmers om opgelegde snelheid af te dwingen | 3                       | 3                       | 2                       | 2                          | 1                         | 3                           | 3                            | 5*                                    |
|  |  | u plaatst extra flitspalen  | 4                       | 4                       | 3                       | 2                          | 4                         | 5                           | 5                            | 4                                     |
|  |  | u opteert voor meer bemande controles   | 5                       | 5                       | 4                       | 1                          | 3                         | 4                           | 4                            | 3                                     |
|  |  | u past een limiet toe die logisch is en dus beter aanvaard wordt                          | 1                       | 2                       | 5                       |                            | 5                         | 1                           | 2                            | 2                                     |
| Is uw partij bereid om de snelheid voor personenwagens op autosnelwegen als volgt aan te passen: <b>130 km bij droog weer en 110 km bij nat wegdek</b> ?   | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                      | NEEN                    | NEEN                    | NEEN                       | JA                        | NEEN                        | JA °                         |                                       |
|  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |   | <a href="#">CommSLP</a> |                         | <a href="#">CommSPA</a> | <a href="#">CommGroen</a>  |                           | <a href="#">CommOpenVLD</a> | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                                       |
| Een degelijke <b>rijopleiding</b> is van levensbelang voor de veiligheid van jonge/beginnende chauffeurs. In Europa bedraagt de opleiding gemiddeld 26u door professionele rij scholen. In België zou 1 op 3 kandidaat-chauffeurs initieel geen professionele rij school volgen, 28% gedurende min. 2u en 40% gedurende 20u. | Moet het behalen geïntegreerd worden in het onderwijs? JA/NEEN   | JA  | JA                      | JA                      | JA                      |                            | JA                        |                             | JA                           |                                       |
|  | Moet de opleiding gebeuren via professionele rij scholen? JA/NEEN  | JA  |                         | JA                      | JA                      | JA                         | JA                        |                             | JA                           |                                       |
|  | Mag elke B-rijbewijsbezitter die min. 8 jaar een rijbewijs heeft, iemand leren rijden? JA/NEEN   | JA  |                         | JA                      | JA                      |                            |                           |                             | JA                           | JA                                    |
|  | Moet het rijexamen aangepast worden? JA/NEEN   | NEEN  | NEEN                    | NEEN                    | JA                      | JA                         | JA                        | JA                          | JA                           | NEEN                                  |
| Zal uw partij werk maken van een <b>Instituut voor Ongevallenanalyse</b> dat ongevallen grondig analyseert zodat men bvb kan ingrijpen op infrastructuur, snelheid en of wegomgeving (bvb. bomen) wanneer zich op een bepaalde plaats regelmatig ongevallen voordoen?  | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                      | JA                      | JA                      | JA                         | JA                        | JA                          | JA                           | JA                                    |
|  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |   |                         | <a href="#">CommNVA</a> | <a href="#">CommSPA</a> | <a href="#">CommGroen</a>  | <a href="#">CommLDD</a>   | <a href="#">CommOpenVLD</a> | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                                       |
| Gaat uw partij snel werk maken van extra investeringen in veiligere afscherming van wegen voor <b>motorrijders</b> ?   | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                      | JA                      | JA                      | JA                         | JA                        | JA                          | JA                           | JA                                    |
|  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |   |                         |                         | <a href="#">CommSPA</a> |                            |                           | <a href="#">CommOpenVLD</a> | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                                       |
| MILIEU   | Welke maatregel kiest uw partij om de <b>luchtvervuiling en CO<sub>2</sub>-uitstoot</b> in ons land te beperken? (1=meest belangrijke, 5=minst belangrijke)  | schonere en zuinigere voertuigen  | 3                       | 1                       | 2                       | 2                          | 1                         | 1                           | 2                            | 2a                                    |
|  |  | groenere fiscaliteit  | 5                       | 3                       | 1                       | 2                          | 2                         | 5                           | 1                            | 2b                                    |
|  |  | groener verplaatsings- en rijgedrag   | 4                       | 2                       | 4                       | 1                          | 3                         | 4                           | 3                            | 3                                     |
|  |  | verkeersmanagement invoeren op het bestaande hoofdwegennet                                | 2                       | 5                       | 3                       | 2                          | 4                         | 2                           | 4                            | 1                                     |
|  |  | wegen (her)inrichten om schoner en zuiniger verkeer mogelijk te maken                     | 1                       | 4                       | 5                       | 5                          | 5                         | 3                           | 5                            | 4                                     |
|  | Is uw partij voorstander van een <b>snelheidsverlaging op de autosnelwegen bij smog</b> ?  | JA/NEEN/Geen antwoord   | JA                      | JA                      | JA                      | JA                         | JA                        | NEEN                        | geen antwoord                | JA                                    |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>  |                         |                         |                         |                            |                           |                             |                              |                                       |
|  | Is uw partij voor beperking van autoverkeer in steden via systeem van <b>alternerende nummerplaten</b> bij smog?   | JA/NEEN/Geen antwoord   | NEEN                    | NEEN                    | NEEN                    | NEEN                       | NEEN                      | NEEN                        | NEEN                         | NEEN                                  |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>  |                         | <a href="#">CommSLP</a> | <a href="#">CommNVA</a> |                            | <a href="#">CommGroen</a> |                             | <a href="#">CommOpenVLD</a>  | <a href="#">CommCD&amp;V</a>          |
|  | Is uw partij gewonnen voor het <b>veren van alle verkeer</b> uit de stad bij zware smog?   | JA/NEEN/Geen antwoord   | NEEN                    | NEEN                    | NEEN                    | JA                         | NEEN                      | NEEN                        | NEEN                         | NEEN                                  |
| <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |   |                         |                         |                         | <a href="#">CommGroen</a>  |                           | <a href="#">CommOpenVLD</a> | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                                       |
| Op heel wat wegen liggen <b>slecht aangelegde verkeersdrempels</b> die ingevolge vertragen/optrekken leiden tot meer brandstofverbruik, meer fijnstof en andere polluenten en meer lawaai. Is uw partij voorstander om deze situaties te analyseren en zonodig aan te passen?  | JA/NEEN/Geen antwoord  | JA  | JA                      | JA                      | JA                      | JA                         | JA                        | JA                          | JA                           |                                       |
|  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |   |                         |                         | <a href="#">CommSPA</a> | <a href="#">CommGroen</a>  |                           |                             | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                                       |
| FISCALITEIT  | Welk <b>principe van belasting</b> krijgt de voorkeur van uw partij (1=meest belangrijke, 5=minst belangrijke)   | "de bezitter betaalt" - toepassen op privaat vervoer                                      | 5                       | 5                       | 5                       | 4                          | 3                         | 5                           | 5                            | 5                                     |
|  |  | "de vervuiler betaalt" - toepassen op privaat vervoer                                     | 2                       | 1                       | 3                       | 1                          | 1                         | 4                           | 3                            | 1                                     |
|  |  | "de vervuiler betaalt" - toepassen op openbaar vervoer                                    | 1                       | 2                       | 1                       | nvt                        | 4                         | 3                           | 4                            | 2                                     |
|  |  | "de gebruiker betaalt" - toepassen op privaat vervoer                                     | 4                       | 3                       | 4                       | 2                          | 2                         | 2                           | 1                            | 3                                     |
|  |  | "de gebruiker betaalt" - toepassen op openbaar vervoer                                    | 3                       | 4                       | 2                       | nvt                        | 5                         | 1                           | 2                            | 4                                     |
|  | Is uw partij voor <b>vergroening van de autofiscaliteit</b> op korte termijn, zodat wie meer vervuult ook meer betaalt?  | JA/NEEN/Geen antwoord   | NEEN                    | JA                      | JA                      | JA                         | JA                        | JA                          | JA                           | JA                                    |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>  |                         | <a href="#">CommVB</a>  | <a href="#">CommSLP</a> |                            |                           | <a href="#">CommLDD</a>     | <a href="#">CommOpenVLD</a>  | <a href="#">CommCD&amp;V</a>          |
|  | Is <b>Ecoscore</b> een goed instrument voor de berekening van de heffing of volstaat een combinatie van de Europese <b>EURO-normen + CO<sub>2</sub>-uitstoot</b> van het voertuig?                       | Ecoscore/ Euronorm + CO <sub>2</sub> /Andere  | Andere                  | Ecoscore                | Ecoscore                | Euronorm + CO <sub>2</sub> | Ecoscore                  | Ergonoom + CO <sub>2</sub>  | Ergonoom + CO <sub>2</sub>   | Ecoscore / Ergonoom + CO <sub>2</sub> |
|  |  | <b>Bijkomende commentaar</b>  |                         | <a href="#">CommVB</a>  | <a href="#">CommSLP</a> | <a href="#">CommSPA</a>    | <a href="#">CommGroen</a> |                             |                              | <a href="#">CommCD&amp;V</a>          |
|  | Wenst uw partij de <b>accijnzen op dieselbrandstof</b> op te trekken zodat 1 L diesel evenveel kost als benzine?   | JA/NEEN/Geen antwoord   | NEEN                    | NEEN                    | JA                      | NEEN                       | JA                        | NEEN                        | NEEN                         | JA                                    |
| <b>Bijkomende commentaar</b>   |  |   |                         | <a href="#">CommSLP</a> |                         | <a href="#">CommSPA</a>    |                           | <a href="#">CommOpenVLD</a> | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                                       |
| Is uw partij voor een <b>slimme kilometerheffing</b> voor auto's op lange termijn, m.a.w. een heffing die varieert naargelang de verkeersdruk, de plaats en het tijdstip waarop men zich verplaatst?   | JA/NEEN/Geen antwoord  | NEEN  | JA                      | JA                      | JA                      | JA                         | NEEN                      | JA                          | JA                           |                                       |
|  | <i>Zo ja, is uw partij akkoord om de aankoop- en bezitsbelastingen op een auto zoals BIV en verkeersbelasting te laten vallen (de zogenaamde variabilisering van de kosten)</i>                          |   | JA                      | JA                      | NEEN                    | JA                         | JA                        | JA                          | JA                           |                                       |
|  | <i>Zo ja, is uw partij akkoord dat, als de kilometerheffing er komt, de inkomsten ervan integraal of gedeeltelijk naar een fonds gaan dat enkel gebruikt wordt voor de verbetering van het wegennet?</i> |   | gedeeltelijk            | gedeeltelijk            | gedeeltelijk            | gedeeltelijk voor 50 %     | integraal                 | gedeeltelijk                | integraal                    |                                       |
|  | <b>Bijkomende commentaar</b>   |   | <a href="#">CommSLP</a> | <a href="#">CommNVA</a> | <a href="#">CommSPA</a> | <a href="#">CommGroen</a>  | <a href="#">CommLDD</a>   | <a href="#">CommOpenVLD</a> | <a href="#">CommCD&amp;V</a> |                                       |

### **Vlaams Belang**

Wij opteren voor een combinatie van beide maatregelen. Met "haalbaar" bedoelen we dat die politiek haalbaar moet zijn (naar belastingen toe). Uiteraard zal dit op praktisch vlak (RO, grondverwerving,..) nog niet kunnen worden gerealiseerd en dient in afwachting volop te worden gewerkt met verkeersmanagementsystemen.

De parking bij de NMBS-stations dienen enkel gratis te zijn voor de treinabonnees (pendelaar die een woon-werk verplaatsing maken)

de vergroening van de autofiscaliteit is geen sociale maatregel. Wat met de tweedehandswagens bij minder kapitaalkrachtige mensen? Hierover bestaan wel allerlei denkpijpen (schrootpremie, enz..) maar geen concrete duidelijkheid

Het is uiteraard een logische zaak dat de autoproducenten onderworpen worden aan de Europese normering rond de CO<sub>2</sub>-uitstoot en wij zijn ook pleitbezorgers van een grotere subsidiëint voor de installatie van roetfilters. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat de gewone man via fiscaliteit gedwongen wordt (dus niet op vrijwillige basis en niet gestimuleerd) om met bepaalde wagens te rijden.

**SLP**

Vlaanderen slijbt dicht. Er zijn meer dan 8 miljoen file-uren per jaar met een geschatte economische kost van ca. 100 miljoen euro. Extra rijvakken zuigen op lange termijn nog meer verkeer aan en zijn dus geen duurzame oplossing. Een reorganisatie van het globale wegennet dringt zich op. Op de korte termijn wil SLP de ontsluiting van de Brussels Ring en de mogelijkheid onderzoeken op spitsstroken in te zetten als middel om de doorstroming van het verkeer op de autosnelwegen tussen de economische centra van ons land gevoelig te verbeteren. Spitsstroken zijn (bestaande) pechstroken die op basis van real time verkeersinformatie tijdelijk inzetbaar zijn als rijstrook.

SLP pleit voor een verstandig inhaalverbod voor vrachtwagens. Dit houdt in dat tijdens de drukste uren, op bepaalde plaatsen en wanneer het nat is een verbod mogelijk moet zijn. Dit komt niet alleen de verkeersveiligheid ten goede maar ook de doorstroming van het verkeer met minder fileleed als gevolg. Daarnaast wil SLP een reorganisatie van het economisch proces zodat de totale hoeveelheid vervoers fors verminderd wordt. Om die reden is een goede afstemming van het spoor-, water- en wegvervoer noodzakelijk.

SLP is voorstander van het 'STOP-principe'. STOP staat voor prioriteit respectievelijk aan Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privaat (auto-)vervoer. Volgens de filosofie van het STOP-principe moeten eerst de voetgangers en de fietsers de kans krijgen om zich op een veilige manier in het verkeer te bewegen. SLP wil investeren in een kwaliteitsverbetering van het bestaande fietspadennetwerk en een uitbreiding.

SLP is voorstander van het 'STOP-principe'. STOP staat voor prioriteit respectievelijk aan Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privaat (auto-)vervoer. Volgens de filosofie van het STOP-principe moeten eerst de voetgangers en de fietsers de kans krijgen om zich op een veilige manier in het verkeer te bewegen. Vervolgens moet het openbaar vervoer gestimuleerd worden. Voor de automobilisten - wat de grootste groep is en blijft - is een betere rijopleiding noodzakelijk en een verhoging van de pakkans om hen bewust te maken van hun verantwoordelijkheid.

SLP wil zich niet vastpinnen op een lineaire verhoging of op percentages. Indien er infrastructuurwerken moeten worden uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verhogen of de doorstroom te bevorderen dan moeten hiervoor de nodige budgetten worden vrijgemaakt.

Telewerk en thuiswerk moet gestimuleerd worden met fiscale voordelen, dit kan bijvoorbeeld door de woon-werkvergoeding niet te laten wegvallen indien werknemers hier gebruik van maken.

SLP is geen voorstander van gratis openbaar vervoer want er is altijd iemand die de rekening moet betalen. Bepaalde groepen, zoals ouderen en jongeren, moeten aan een gunstig tarief het openbaar vervoer kunnen nemen. Lijnen die systematisch onderbezet zijn moeten kunnen worden vervangen door belbussen, aangevuld met een goedkoper tarief voor taxi's.

SLP wil dat auto- en fietsparkings gratis zijn voor houders van een abonnement. SLP wil zoveel mogelijk mensen stimuleren om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan. Dergelijke parkings bieden een extra stimulans.

SLP staat niet afkerig tegenover het invoeren van variabele snelheden voor personenwagens op autosnelwegen. Een geloofwaardige snelheidslimiet sluit beter aan bij de beleving van de weggebruiker. SLP pleit wel om de snelheid op de Brussels Ring te begrenzen tot 100 km/u. Voor SLP blijft verkeersveiligheid en milie echter topprioriteit.

Rijopleidingcheques voor werkende jongeren moet niet uitgebreid worden. SLP wil ze integreren in het onderwijs.

Smogalarm is nu - terecht - van toepassing op plaatsen met dichte bebouwing (woningen en bedrijven). Maar het effect van die maatregel is heel beperkt en lost de achterliggende problematiek niet op. In plaats van het smogalarm uit te breiden, pleit SLP voor duurzame investeringen in de aanleg van emissie-arme zones, grote parkings aan de stadsrand, verder uitbouwen van het voorstadnet, meer groen; Onderzoek en Ontwikkeling aanmoedigen voor uitstootbeperkende technologie, enz..

SLP is voorstander van het rekeningrijden. Niet langer het bezit moet worden belast maar wel het gebruik. De kostprijs hangt af van het type wagen en de plaats en tijdstip waarop men zich verplaatst.

SLP wil één transparant en duidelijk Europees systeem zodat de consument zich een goed beeld kan vormen van de milieu-impact van de wagen.

SLP wil dat min. 10 % van de brandstoffen van verkeer uit biobrandstoffen van de 2de generatie komen. Daarnaast wil SLP een vergroening van het wagenpark doorvoeren en extra steun geven voor onderzoek naar nieuwe technologieën in de auto-industrie. Een snelle accijnsverhoging geeft de consument niet de kans om te anticiperen en te investeren in een groene wagen. Op middellange termijn is dergelijke accijnsverhoging bespreekbaar.

SLP wil zich niet vastpinnen op percentages maar engageert zich er toe om te investeren in de modernisering van de wegeninfrastructuur. doel: meer verkeersveiligheid en een beteren mobiliteit.

N-VA

Indien men onder het eerste puntje enkel over wegwerken missing links had gehad, zou dit hoger gescoord hebben (op 3), verder zijn we geen voorstander van veel bijkomende rijstroken. Verkeersmanagementsystemen zijn ook nuttig voor de toegangswegen (autosnelwegen) tot de ringwegen waar dit versneld kan ingevoerd worden.

Veeleer voor structureel onderhoud dan voor bijkomende infrastructuur

Belbussen ja als zij lege bussen vervangen. Dit sluit niet uit dat er op sommige plaatsen taxi's kunnen worden ingezet i.p.v. belbussen

Even belangrijk is het STOP-principe. Het voor- en natransport moet daarom zo georganiseerd worden dat men een keten/combinatie van openbaar vervoer krijgt

Jan Peumans heeft hierover reeds een decreet geschreven en ingediend.

Snelheidsverlaging bij smog mits voldoende duidelijk gecommuniceerd.

Wij gaan er van uit dat dit geen meeropbrengst zal opleveren voor de overheid. Er is dus ook geen reden om dit te veranderen en een directe link te installeren tussen inkomsten uit verkeersfiscaliteit en uitgaven voor infrastructuur

SPA

We zijn in het kader van het mobiliteitsplan Vlaams-Brabant van de Gouverneur en et Irisplan II van Brussel voor de implementatie van het 3+2 concept van de Brusselse Ring tussen E40 richting kust en E40 richting Leuven dus drie wegvakken voor doorgaand en twee voor afwisselend verkeer. Dat betekent plaatselijk hier en daar een verbreding maar over et hele traject is dat vooral een herschikking met het oog op veiligheid, doorstroming en verminderen van milieu-impact. m.b.t. de E313 willen we prioritair de aansluiting op de ring aanpakken en het stuk op het grondgebied van Ranst optimaliseren. Maar we verzetten ons tegen de aanleg van bijkomende wegvlakken over het hele traject. Het hele dossier moeten worden nagekeken na een definitieve beslissing over de Oosterweelverbinding.

Deze discussie is momenteel ook actueel in Duitsland. België is hier als transitland trendsetter.

We willen 500 km extra fietspaden per jaar aanleggen.

We gaan akkoord met het principe van de groene golf en willen prioritair aandacht voor een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer.

Dit is nu op zeer veel plaatsen al voorzien, ook in functie van het aandienen van gemotoriseerd verkeer.

Bijkomende investeringen moeten gebeuren volgens de voorrangsregels voorzien in het STOP-principe. Dus prioriteit voor de voetganger (stapper), vervolgens voor de fietser (trapper), het openbaar vervoer en ten slotte voor de gemotoriseerde voertuigen.

We pleiten voor een combinatie van telewerk en flexibele werktijden indien mogelijk. Daarnaast willen we ook incentives voor bedrijven die hun kantoorpark voor een deel decentraliseren naar kleinere goed bereikbare gemeenten.

We zijn voor netmanagement en een aanbodmodel. Netmanagement is een methode om ons bus- en tramnet te optimaliseren: we onderzoeken waar het aanbod niet is afgestemd op de vraag naar openbaar vervoer. Netmanagement hanteert objectieve onderzoeksmethodes waarmee we nagaan waar de grootste noden zich voordoen. Op die manier kunnen we op een objectieve manier prioriteiten bepalen. Het kostendeckingspercentage is geen mobiliteitsindicator. Wij zijn voor een tariefzetting in functie van de sociale en mobiliteitsnood van doelgroepen dus sommige gratis (zoals 65+, woon-werkverkeer en de derde Buzzy-pass), anderen zeer goedkoop (OMNIO, Buzzy-pass), nog anderen iets duurder. De Lijn is nu reeds verplicht om het rendement van haar buslijnen te evalueren en voert die verplichting conform de beheersovereenkomst uit.

Voortransport gebeurt best met de fiets en het openbaar vervoer. Stations hebben dikwijls ook andere functies, veel verkeer aantrekken kan contra-productief zijn. We kiezen beter voor vele kleine parkings dan voor een paar megaparkings.

Er zijn geen afdoende aanwijzingen dat zo'n maatregel prioritair is in de strijd tegen verkeersonveiligheid. Wij willen op de gevaarlijke punten (ringwegen) de snelheid zoveel mogelijk variabel aansturen en de gevaarlijke verkeersdeelnemers bij regen (vrachtwagens) trager doen rijden door het inhaalverbod op te leggen.

Als de opleiding via de rijscholen verplicht wordt, moet er een financiële tussenkomst zijn van de overheid

Is reeds door de huidige Vlaams Minister van Mobiliteit opgestart in samenwerking met het BIVV

Dit willen we vooral integreren bij nieuwe projecten.

Dit is vooral aangewezen in verblijfsgebieden

De ecoscore zou een goed instrument kunnen zijn voor de berekening van de heffing, maar de combinatie EURO-norm + CO2-uitstoot volstaat voor ons ook. Het belangrijkste is dat er eindelijk een milieu-gevarieerde verkeersbelasting komt die de aankoop van grote gebruikers penaliseert.

Accijnzen moeten geheven worden in functie van de milieu-impact van een brandstof. Bij een veralgemeende invoering van de roetfilter zal de hoeveelheid fijn stof die een dieselwagen genereert spectaculair dalen en wordt een dieselwagen milieuvriendelijker dan een wagen die op benzine rijdt. We kunnen dus niet zomaar stellen dat diesel en benzine evenveel moeten kosten. We veralgemenen beter de roetfilter op dieselwagens.

We willen eerst de garantie dat de kilometerheffing voor vrachtverkeer wordt ingevoerd. Vrachtovervoer zorgt voor disproportioneel veel luchtvervuiling, verkeersonveiligheid en schade aan het wegdek. Wij willen het debat aangaan over de slimme kilometerheffing voor personenwagens op basis van duidelijkheid over de sociale impact en het voordeel voor het milieu en de ervaring van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De opbrengst van de laatste moet naar allerlei investeringen inzake vervoer gaan, zowel vracht- als personenvervoer, wegvervoer als tram-, spoor- en binnenvaart.

Groen

Extra wegen of rijstroken aanleggen, trekt terug meer verkeer aan (ijzeren wet van de congestie) - een beter management van bestaande verkeersstromen en investeren in alternatieven, is de enige duurzame oplossing op termijn.

Het hangt er natuurlijk van af welke op- en afritten. Op sommige plaatsen zijn natuurlijke investeringen nodig om de veiligheid of de doorstroming te bevorderen. Maar ook hier blijft onze eerste zorg: extra capaciteit creëren, betekent vooral extra verkeersstromen aantrekken.

We zijn voor een zo duidelijk mogelijk systeem van inhaalverbod voor vrachtwagens. Dat voor alle chauffeurs (ook buitenlandse) onmiddellijk begrijpbaar is. Het huidige systeem is vooral verwarrend.

Groen! Wil belangrijke investeringen in hoofdfietsroutes (zie Totaalplan Fiets) omdat we denken dat er nog een belangrijk potentieel is voor de fiets in woon-werkverkeer. Veilige maar ook comfortabele fietspaden zijn voor ons een prioriteit, zeker ook voor het woon-schoolverkeer.

Onze invalshoek is vooral de veiligheid van de zwakke weggebruikers aan kruispunten. En de doorstromingsmogelijkheden voor tram en bus.

We zijn vooralsnog niet overtuigd van de veiligheid van dergelijke (automatische) systemen voor de zwakke weggebruiker. Als die garanties éénduidig kunnen gegeven worden, is dat uiteraard bespreekbaar.

Groen! Wil wel investeren in een beter onderhoud van de wegen: dat is dringend nodig, de achterstand moet weggewerkt worden. We willen ook investeren in een herinrichting van wegen vanuit het standpunt "duurzaam veilig" om wegen zo veilig en vergevingsgezind mogelijk te maken, d.w.z. rekening houden met mogelijke fouten van weggebruikers, verkeersstromen van sterke en zwakke weggebruikers zoveel mogen scheiden, leesbare wegen, enz. We geloven evenwel niet in grote budgetten voor extra infrastructuur. We verschillen fundamenteel van mening met de huidige regering wat het belang betreft van investeringen in logistiek (Vlaanderen Transitland): volgens ons hebben die onvoldoende economische meerwaarde, en moeten we eerder op andere investeringen inzetten om onze economie terug aan te zwengelen (bv. energiebesparing en ecologisch bouwen)

Daarbij zijn wel goede afspraken nodig i.v.m. sociaal contact, het vermijden van isolement en scheiding werk- en gezinstijd.

Het is verantwoord te investeren in een voldoende en aantrekkelijk aanbod van openbaar vervoer gezien de grote maatschappelijke meerwaarde. We moeten eerst de effecten kennen maar we zijn wel absoluut voorstander van meer vije bus- en trambanen. Lijnen afschaffen is geen goed idee: het openbaar vervoer moet een volledig aanbod kunnen verzekeren. Wel kunnen bussen vervangen worden door belbussen of taxi's. In bepaalde gebieden kan beter met taxi's gewerkt worden dan met belbussen.

We zijn voor groot mogelijke fietsparkings en een aangepaste schaal voor autoparkings. Het ideaal is dat voor- en natransport naar de stations ook gebeurt met openbaar vervoer of met de fiets

Omwille van de veiligheid en omwille van milieu en klimaat zien we een snelheidsverhoging op autosnelwegen niet zitten, eerder een snelheidsverlaging. De Bond Beter Leefmilieu liet de positieve effecten berekenen van een snelheidsverlaging.

Omwille van de verkeersveiligheid is het volgen van een minimum aantal uren rijopleiding bij een professionele lesgever wenselijk. Er moet wel voor gezorgd worden dat dit voor iedereen betaalbaar is. In rijexamens kan nog mer ingezet worden op een ecologische rijstijl.

We pleiten voor verkeersveiligheidsaudits vooraf als aanvulling op de aanpak van 'zwarte'punten waarbij eerst doden en gewonden moeten vallen, alvorens men een weg aanpakt.

We zijn voor de instelling van milieuzones in stedelijke centra naar Duits model. Waarbij wagens met een te hoge uitstoot geweerd worden.

Aangepaste drempels: OK. Maar we zijn duidelijk voor het behoud van drempels en plateaus omwille van de verkeersveiligheid.

Niet enkel CO2 maar ook fijn stof, NOX, geluid dienen als criteria weerhouden te worden. Alleen CO2 is niet voldoende, een combinatie met euronormen is bespreekbaar

Groen! Vindt dat Vlaanderen (en idealiter de drie Gewesten) best meegaan met het invoeringsschema in Nederland, voor vrachtwagens en nadien voor personenwagens. Groen! kiest in eerste instantie voor een fiscaal neutrale operatie: de invoering van een kilometerheffing wordt dan gecompenseerd door een verlaging van andere taxen (BV e.a.) Als er toch een opbrengst is (bv via buitenlandse chauffeurs) willen we die voor een deel gebruiken voor onderhoud en een verkeersveiligere inrichting van wegen maar deels ook voor uitbouw van alternatieven (bv openbaar vervoer)

LDD

Pechstroken omzetten in rijstroken op autosnelwegen en NIET in vrije busbanen. In afwachting van de uitbreiding van de Brusselse Ring moet daar dringend werk gemaakt worden van verkeersmanagementsystemen. Automobilisten betalen meer dan 12 miljard euro belastingen. Als dank krijgen ze een Brusselse Ring waar files schering en inslag zijn en vlot rijden de uitzondering is. Eén ongeval met een vrachtwagen is er voldoende om het ganse verkeer in en rond Brussel volledig te blokkeren met alle gevolgen vandien. Idem op de Antwerpse Ring of belangrijke verkeersassen zoals bvb. de E313.

Een inhaalverbod voor vrachtwagens bij nat wegdek werkt *enkel indien* het duidelijk gecommuniceerd en gecontroleerd wordt. In die context moet dringend werk gemaakt worden van dynamische verkeersborden in het kader van verkeersmanagement; daardoor kunnen inhaalverboden en andere belangrijke verkeersinformaties stante pede meegedeeld worden en kan het verkeer op een vlottere, veiligere en milieuvriendelijkere wijze doorstromen.

Bij voorkeur afgescheiden van de rijbaan

Dringend werk van maken!

Niet alleen de signalisatie dient geoptimaliseerd maar ook de voetpaden zelf die vaak op een hindernissenparcours lijken

Naast dit telewerk/thuiswerk moet ook gezorgd worden voor meer werk in eigen streek zodat langdurige verplaatsingen kunnen voorkomen worden

Belbus zorgt daarenboven voor de grootste CO2-uitstoot per reiziger/km.

Gebruik het geld van het boetefonds om een superprofessionele rijopleiding betaalbaar te maken voor alle jongeren. Die investering in de verkeersveiligheid van jongeren wint men nadien terug doordat ze minder in ongevallen zullen betrokken worden en dus levens gered worden

Niet alleen ongevallen registreren maar de echte oorzaken van ongevallen registreren en ontleden teneinde de *juiste* maatregelen te kunnen nemen. Vandaag verlaagt men gemakshalve de snelheid maar dat is vaak niet de meest aangewezen oplossing.

Eerst moet overheid zorgen dat ze de milieuvervuiling - waarvoor ze zelf zorgt doordat ze zelf files creëert ingevolge tekort aan wegcapaciteit en ingevolge slecht afgestelde verkeerssignalisatie – wegwerkt. Overheid moet zelf haar verantwoordelijkheid opnemen en kan dan pas inspanningen vragen aan de burger.

Zie eveneens reden van “neen aan kilometerheffing” onder punt “vergroening van autofiscaliteit”. Men kan burgers niet extra laten betalen die in langdurige files naar hun werk rijden. De oorzaak van de files ligt immers bij de overheid die in de loop van de voorbije decennia, veel te weinig gedaan heeft om een efficiënt antwoord te bieden aan de groeiende mobiliteitsvraag van automobilisten en bedrijven. Met een ongelimiteerd aanbod van autobussen bied je nog geen valabel vervoersalternatief voor de burger die moeite heeft om werk en gezin te combineren. *Slimme* kilometerprijs (geen heffing!) kan wellicht binnen 15 of 20 jaar overwogen worden nadat de wegcapaciteit werd geoptimaliseerd en aan burgers en bedrijven een haalbaar en betaalbaar vervoersalternatief geboden wordt. Het moet dan wel gaan over een prijs die integraal naar de wegeninfrastructuur gaat en geen heffing.

OPEL VLD

Open VLD resolutie betreffende de aanleg van spitsstroken op autosnelwegen (1467-(2007-2008)) werd aangenomen in het Vlaams Parlement

Het algemene statische inhaalverbod moet vervangen worden door een dynamisch inhaalverbod in functie van de verkeersdrukke en weersomstandigheden aan de hand van telematica

Open VLD resolutie betreffende het opstarten van proefprojecten met slimme verkeerslichten (1580-(2007-2008)) werd aangenomen in het Vlaams Parlement

Open Vld wil, naast de verhoging van het budget, ook werk maken van een snellere uitvoering van de wegenwerken op het terrein, bv. door meer gebruik van innovatieve aanbestedingstechnieken die de uitvoeringstijd verkorten

Op vraag van Open Vld heeft de Vlaamse regering beslist om de werking van VVM - De Lijn door te lichten door een extern studiebureau, gekoppeld aan een internationale benchmark. Belbussen: voorstander ter vervanging van reguliere lijnen met te lage bezetting, op voorwaarde dat taxicheques geen haalbaar alternatief

Open VLD is voorstander van variabele maximumsnelheden in functie van de verkeer- en weersomstandigheden. 120 km/u moet maximumsnelheid blijven.

Open VLD resolutie betreffende de oprichting van een instituut voor verkeersongevallenanalyse (51K1882) werd aangenomen in de Kamer

Bijzondere aandacht moet gaan naar een voldoende stroefheid van het wegdek (markeringen), het wegwerken van ongeregelheden in het wegdek en het vermijden van onnodige obstakels

De smog snelheidslimiet moet aangeduid worden door dynamische verkeersborden + maatregel dient geëvalueerd te worden op effectiviteit ( uitstoot schadelijke stoffen alsook effect op leefomgeving)

In afwachting van een slimme kilometerheffing moet de verkeersbelasting gemoduleerd worden in functie van de milieukeurmerken van het voertuig

De accijnsen moeten als gedragssturend instrument op termijn geïncorporeerd worden in een kilometerheffing

De inkomsten van de slimme kilometerheffing moeten maximaal aangewend worden om de externe kosten van het verkeer te verminderen met als doel deze heffing op termijn overbodig te maken

## CD&V

Om de capaciteit op de Brusselse ring te optimaliseren moet het aantal weefbewegingen verminderen. Deze zorgen immers voor vertraagd verkeer. Daarom moet het doorgaand verkeer gescheiden worden van het lokaal verkeer. De optimalisering van de wegcapaciteit is een combinatie van het ombouwen van wegen naar hun gewenste functie, het aanleggen van een beperkt aantal ontbrekende wegvakken en het doorvoeren van een echt dynamisch verkeersmanagement. De oplossing bestaat niet uit het ene of het andere, maar wel uit de combinatie van de verschillende elementen.

Dit gebeurde al op de E313

Het inhaalverbod moet dynamisch gebeuren in functie van de weersomstandigheden en de verkeersdrukke. Verkeersregelgeving moet gebaseerd zijn op duidelijkheid en maximale coherentie over een zo groot mogelijk gebied. Het is al te gek dat België een dergelijk verbod heeft als enige lang in de EU. Bovendien bestond er al een inhaalverbod tijdens spitsuren op de drukste wegen.

Er moet dringend werk worden gemaakt van de aanleg van deze fietspaden. Hiertoe moet werk gemaakt worden van een snellere onteigeningsprocedure. Daarnaast dient de onduidelijkheid over wie wat betaalt ook op te houden. Niet wie er wat en waarvoor betaalt is belangrijk, wel dat het fietspad er komt. Om die reden moeten ook deze procedures worden vereenvoudigd.

Minister van Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) gaf tijdens deze legislatuur al de opdracht aan het Agentschap Wegen en Verkeer om een grondige evaluatie te maken van het verkeerslichtenbeleid. Deze evaluatie, met het oog op een verdere optimalisering van de regelingen en een betere doorstroming loopt. Daarnaast is ook opdracht gegeven om over dit thema aan kennisuitwisseling te doen met Nederland.

Dit sluit immers naadloos aan bij vorig punt

Een betere ongevalanalyse is absoluut noodzakelijk! Gegevens moeten beter en eenmalig gevat worden op de site van het ongeval en gebruik makend van de meest moderne technologie. Zo dringt een onderzoek naar bijvoorbeeld de toepassing van scantechnologie voor ongevalssites zich op. Deze gegevens dienen vervolgens sneller behandeld en gevalideerd te worden door mensen die hiervoor opgeleid werden en ingezet worden. Indien het BIVV dit niet op korte termijn zelf kan, kan een eigen Vlaamse dienst in dit verband overwogen worden.

Men mag van telewerk echter geen wonderen verwachten. Naast het feit dat het rendement ongetwijfeld hoger is in een puur professionele omgeving, zijn ook de sociale contacten met de collega's van groot belang.

Het vervoersaanbod moet gestuurd worden door de vraag. De ene keer zal dit kunnen door bijkomend aanbod en vooral een zeer gestructureerd aanbod te voorzien. Een andere keer kan er best gewerkt worden in functie van de vraag. Zeker is alleszins dat een grondige evaluatie van de Lijn zich opdringt. Het is belangrijk en verdedigbaar dat het kostendeckingspercentage geleidelijk aan wordt opgetrokken

Brugge is een goed voorbeeld, waar aan de rand van de stad een grote parking is gebouwd vlak naast het knooppunt van openbaar vervoer. De auto's kunnen veilig in een grote en goedkope parkeergarage staan en met het parkeerticket gratis op de bus naar het stadscentrum. Sint-Denijs-Westrem is een niet geslaagd voorbeeld van een stadsrandparking voor Gent. De duurtijd van de parking tot het stadscentrum is veel te lang, waardoor er weinig gebruik gemaakt wordt van de parking. De nieuwe parking in Gent Sint-Pieters is wel een goed voorbeeld.

\* De aanpassing van het wegbeeld gaat vaak gepaard met snelheidsremmers. Het is de bedoeling dat de weg zodanig is ingericht dat mensen hun rijgedrag spontaan aanpassen. Verkeersdrempels en snelheidsremmers zijn een slechte zaak vanuit milieu-standpunt. ° De aanpassing van de snelheid kan alleen maar met dynamische borden, zodat het voor de weggebruikers heel duidelijk is, wat precies een nat wegdek is. ° Flitspalen hebben het voordeel dat zij kunnen worden aangekondigd. Het gaat erom het rijgedrag te beïnvloeden, niet om de geïnde boetegelden op te drijven.

Deze opdracht wordt al uitgevoerd door het BIVV. Maar het is duidelijk dat de ongevallen analyse in de toekomst moet verbeteren. De vatting van de gegevens moet beter. De informatie kan sneller doorstromen, gegevens kunnen sneller gevalideerd en sneller verspreid worden.

CD&V heeft in de loop van deze legislatuur een punt gemaakt van meer veiligheid voor motorrijders. Zo werden er dienstorders uitgevaardigd voor het markeren van wegen en het herstellen van wegen (zgn. Black Ice probleem), zodat dit veilig kan voor motorrijders. Daarnaast werden de gevaarlijkste locaties langs het wegennet uitgerust met vangplanken en werd op initiatief van minister van Openbare Werken Crevits een vademecum motorrijders gepubliceerd en ter beschikking van de gemeenten gesteld.

We pleiten voor minder verkeer in de stad door het voorzien van stadsrandparking en goed uitgebouwd openbaar vervoer.

Het is grotendeel lokale autonomie. Daarnaast is er een vademecum uitgewerkt waarin strikte regels zijn uitgewerkt waaraan verkeersdrempels moeten voldoen.

De autofiscaliteit dient aangepast te worden, waarbij de gebruiker en vervuiler betaalt in functie van het gebruik (tijdstip, plaats...) en de mate waarin hij of zijn vervuult.

Het principe van de Ecoscore en de Euronorm + CO2 liggen niet zo ver van elkaar. Het probleem is het verschil in de Euronorm tussen dieselwagens en benzine wagens, daarom is er een correctie nodig. De Ecoscore is daarom vollediger.

Dit kan niet van de ene dag op de andere gerealiseerd worden want het federaal beleid heeft jarenlang dieselwagens gestimuleerd

Naast de BIV en de verkeersbelasting dient ook de accijnzen te worden geschrapt. Opbrengst van kilometerheffing moet integraal naar investering in transportnetwerk gaan