

Verkeer en infrastructuur

Een evenwicht bij het inrichten van de omgeving met ruimte voor groei, zorg voor groen, een hoogwaardig openbaar vervoer en een gezonde en goed werkende woningmarkt. De weilanden in het Groene Hart en de bossen op de Veluwe koesteren we en thuiswerken en buiten de spits reizen stimuleren we.

Infrastructuur en mobiliteit

Een goede mobiliteit is voor onze maatschappij en economie van groot belang. Gelet op de grote impact van het gebruik van voer-, vaar- en vliegtuigen en de aanleg van nieuwe infrastructuur op natuur en milieu stelt GLP dat duurzaamheid hierbij het uitgangspunt moet zijn.

Lager BTW-tarief voor schonere auto's

GLP wil dat de overheid weggebruikers stimuleert zo schoon mogelijk te rijden. In dat kader pleiten wij voor een lager BTW-tarief bij de aanschaf van schonere auto's. Dit kunnen zowel elektrische auto's zijn als auto's die rijden op waterstof of perslucht. Momenteel gaat de meeste aandacht uit naar elektrische auto's, terwijl in de ogen van GLP persluchtauto's de beste papieren hebben, aangezien deze minstens net zo schoon zijn en qua techniek goedkoper te produceren zijn. Auto's op waterstof zijn redelijk risicovol, omdat waterstof onzichtbaar is, niet ruikt en ook de vlam onzichtbaar is.

Meer 'tankstations' voor schone auto's

Voor al deze nieuwe vormen van aandrijving moet er een infrastructuur komen. Langzaamaan komen er steeds meer oplaadpunten voor elektrische auto's, maar natuurlijk kun je ook samengeperste lucht 'tanken'. Net zoals er dus een infrastructuur zal moeten worden uitgebouwd voor de elektrische auto, moet deze er ook komen voor de waterstofauto en zal de persluchtauto ook kunnen beschikken over een perslucht-tankstation. Het is vanuit kostenoptiek wellicht goed om daarbij niet op alle 3 tegelijk in te zetten. Een alternatief voor het opladen van elektrische auto's zou kunnen zijn dat berijders van elektrische auto's hun accu's kunnen omwisselen. In Israël is dit al een groot succes. Uiteraard vraagt dit van de elektrische auto-industrie dat er gewerkt wordt aan standaarden van hanteerbare accu's, die makkelijk in en uit te monteren zijn. NB. Zowel voor elektrische auto's als voor perslucht- en waterstofauto's geldt dat ze alleen zorgen voor een schoner milieu als de benodigde energie zo groen mogelijk geproduceerd wordt. Momenteel gebeurt dit nog veel met behulp van kolencentrales; dat moet dus snel veranderen!

Vervuilende oude auto's gaan wegenbelasting betalen

Personenauto's die ten minste 30 jaar geleden in gebruik zijn genomen, zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. Deze regeling is met name bedoeld voor hobbyisten die er plezier in scheppen zo nu en dan te kunnen toeren in een oldtimer. De laatste jaren worden er echter op een redelijke schaal oude, vaak vervuilende auto's geïmporteerd naar Nederland, om deze als regulier vervoermiddel te gebruiken. GLP wil dat het gebruik van deze oudere en vervuilende auto's wordt ontmoedigd, zonder dat het bezit van een echte oldtimer, waar spaarzaam mee wordt gereden, onaantrekkelijk wordt. GLP stelt daarom voor alleen nog oldtimers die minder dan 5000 kilometer per jaar rijden, vrij te stellen van wegenbelasting. GLP wil verder een duidelijke koppeling tussen de hoogte van de wegenbelasting en de vervuiling die de betreffende auto's veroorzaken. GLP ziet niet zozeer iets in het invoeren van milieuzones voor oude auto's, omdat dit in de praktijk moeilijk te handhaven zal zijn.

Groene golven in de bebouwde kom

Zoals hierboven aangegeven is het van belang dat er een behoorlijke mate van doorstroming is. Door overal in Nederland in de bebouwde kom groene golven in te voeren op de doorgaande wegen wordt de doorstroming verbeterd. Dit komt ten goede aan de economie, het milieu en de veiligheid. Dit laatste omdat het alleen zin heeft de geadviseerde snelheid aan te houden, aangezien je anders het volgende verkeerslicht op rood aantreft.

Overal schoolzones invoeren

Een betere doorstroming mag nooit ten koste gaan van de veiligheid van ouders en kinderen rondom scholen. GLP wil daarom dat er bij alle scholen schoolzones ingevoerd worden. Dit is al bij een deel van de scholen een realiteit, maar nog lang niet overal!

Meer eenduidigheid in maximumsnelheden op de snelweg

GLP pleit voor meer eenduidigheid rondom de snelheden op autosnelwegen. Het is nu praktisch niet meer uit te leggen hoe hard je waar mag. Formeel is de snelheid onlangs opgehoogd naar 130 km/u, maar de borden langs de snelwegen geven nu de volgende snelheden aan: 80, 100, 120 en 130 km/u. Dit overigens los van wegwerkzaamheden, anders komen daar ook nog 70 en 90 km/u bij. Om een eind te maken aan het oerwoud van borden en de onduidelijkheid bij bestuurders, pleit GLP ervoor dat er rond steden voortaan altijd 100 km/u gereden mag worden. Op alle andere plekken geldt 130 km/u, tenzij anders wordt aangegeven middels matrixborden. NB. GLP was geen voorstander van de verhoging van de snelheid naar 130 km/u. Deze verhoging levert namelijk praktisch geen economische winst op, maar scheelt wel behoorlijk qua uitstoot en benzineverbruik, terwijl GLP zowel de uitstoot als het energieverbruik wil terugdringen. Het terugdraaien ervan is echter een dure aangelegenheid.

Filebestrijding

Files zijn niet enkel slecht voor de economie, maar ook slecht voor de beleving van de automobilist, de sociale omgeving (aangezien ze erg tijd consumerend zijn) en uiteraard voor het milieu. Bij een betere doorstroming is er minder uitstoot. Filebestrijding heeft dan ook voor GLP prioriteit.

Ontstaan van files

Files ontstaan doordat er, al dan niet tijdelijk, meer aanbod van verkeer is dan de weg aankan. Over het algemeen liggen hier weersomstandigheden, wegwerkzaamheden, ongelukken of pieken in het verkeer aan ten grondslag.

Oplossingsrichtingen

Het weer hebben we niet helemaal in de hand, al kun je door tijdige en juiste informatie weggebruikers wel beter voorlichten, waardoor er minder files ontstaan. Door wegwerkzaamheden met name 's nachts en in het weekend uit te voeren voorkom je veel hinder. Door verder meer aandacht te besteden aan het voorkomen van ongelukken en het sneller opruimen van de weg na ongelukken, kunnen files omwille van ongelukken ook worden ingeperkt. Tevens kan het plaatsen van schermen kijkersfiles aan de andere kant voorkomen. De belangrijkste reden voor files zijn pieken in het verkeer. De pieken worden voornamelijk veroorzaakt door het woon- werkverkeer in ochtend en avond. Het verkleinen van het totaal aan woon- werkverkeer, zal derhalve behoorlijk bijdragen aan het oplossen van de files. Net als het beter spreiden van het verkeer over de dag. Meer mensen met elkaar mee te laten rijden of mensen te overtuigen dat ze met het OV of de fiets naar het werk gaan, alsook het verbeteren van de weg- en de OV-infrastructuur.

Overstap naar fiets of het OV

Het grootste deel van de werkenden reist momenteel per auto naar het werk. Vaak is een kleine procentuele afname van het autoverkeer al goed voor een stuk minder files. Derhalve dient de overstap naar fiets of het OV actief gepromoot te worden. Alsmede ook de verbetering van het OV. Omdat het aandeel van de mensen die met de auto naar het werk gaan procentueel erg hoog is, zal een procentueel kleine afname van het autoverkeer er in de praktijk toe leiden dat het openbaar vervoer procentueel veel meer mensen moet gaan vervoeren. Het OV zal echter moeten worden verdubbeld als slechts 10% van de autogebruikers met het OV naar zijn werk zou willen gaan. Ons spoorwegnet behoort nu al tot de drukst bereiden netwerken ter wereld, waardoor dit niet helemaal haalbaar lijkt. Het oplossen van het fileleed kan dus niet enkel worden opgelost door mensen de overstap vanuit de auto naar het OV te laten maken. Het met deze reden verlagen of belasten van de woon-werk vergoedingen vindt GLP dan ook ronduit een slecht idee. Een beter OV is derhalve niet het hele antwoord op de filebestrijding, maar draagt zeker bij.

Geen kilometerheffing maar spreiding en voorkoming van woon-werkverkeer

GLP is tegen de invoering van de zogenaamde kilometerheffing. Dit systeem is erg omslachtig en duur en zal in onze optiek niet leiden tot minder files. Verder is het in onze ogen een ernstige inbreuk op onze privacy. GLP wil dat bedrijven fiscale voordelen krijgen op het moment dat ze hun medewerkers toestaan flexibel met hun werktijden om te gaan of thuis te werken. Zo zal er vanzelf een betere spreiding op de wegen komen.

Terugdringen geheel aan woon- werkverkeer

GLP wil maatregelen om het geheel aan woon- werkafstand terug te dringen. Er daarbij moeten worden gekeken om ofwel het werk dichterbij de woning te brengen, ofwel vice versa. Door de overdrachtsbelasting af te schaffen bestaat ook de kans dat mensen sneller gaan verhuizen om dichterbij hun werk te gaan wonen. In het uiterste geval zou je zelf mensen kunnen belonen om dichterbij hun werk te gaan wonen. Dit zal ook nog eens bijdragen tot het lostrekken van de woningmarkt. De overheid zou verder een website kunnen faciliteren waarop mensen kunnen aangeven dat ze graag van baan willen ruilen met iemand in een andere plaats of regio. Na wederzijds

goedvinden van beide werkgevers zouden werknemers zo van baan kunnen ruilen. Zo rijden er dagelijks Amsterdammers heen en weer naar het hoofdkwartier van de Rabobank in Utrecht en vice versa: Utrechters met eenzelfde functie naar het hoofdkantoor van de ABN Amro in Amsterdam. Iets dergelijks is in de jaren '70 met landbouwgrond gebeurd: de zogenaamde ruilverkaveling!

Beter benutten bestaand asfalt en verbreden wegen

Veel asfalt wordt niet goed benut. Zo zijn er loze asfaltstroken en zijn wisselstroken en zogenaamde filestroken delen van de dag gesloten. GLP vindt dit weggegooid geld en wil dat al het bestaande asfalt optimaal ingezet wordt, in de zin dat hierop de hele dag kan worden gereden. Gebleken is verder dat de aanleg van meer asfalt het fileprobleem behoorlijk terugdringt. Het aanleggen van meer rijstroken, het verlengen van in- en uitvoegstroken en het onderscheiden van lokaal en doorgaand verkeer is succesvol geweest. GLP is daarom niet per definitie tegen meer asfalt. Hoewel meer asfalt ten koste gaat van een groenstrook, levert dit niet per definitie (meer) schade op aan het milieu. Immers, wanneer auto's gewoon door kunnen rijden en niet langzaam rijden of steeds op hoeven trekken, wordt onnodige CO₂-uitstoot voorkomen. Het beste is het echter wel wanneer er meer gebruik gemaakt wordt van gerecycled asfalt of van stil en energieopwekkend asfalt (LT-asfalt). NB. Niet alleen bij uitbreiding, maar ook bij vervanging van bestaand asfalt zou er van dergelijk asfalt gebruik gemaakt moeten worden. Zoals gezegd is de scheiding van lokaal en doorgaand verkeer succesvol gebleken. In Nederland is dit gerealiseerd door wegen naast elkaar neer te leggen; hiermee gaat er meer groen verloren. Er zou ook gedacht kunnen worden aan het boven elkaar aanleggen van wegen. In bijvoorbeeld Bangkok is dit al erg succesvol. Ter compensatie van het neerleggen van meer asfalt zou verder gekeken kunnen worden naar het planten van bomen langs de rijkswegen.

Aanpakken notoire linksrijders

Het lijkt wel of steeds meer automobilisten zoveel mogelijk links blijven rijden, terwijl op de rechterrijstroken in de verste verte geen voertuig valt waar te nemen. Omdat rechts inhalen niet mag in Nederland, ontstaat er ook na het verbreden van de weg door notoire linksrijders nog steeds oponthoud op de linkerbanen. Dit onnodig links rijden maakt het breder maken van wegen dus minder effectief. An sich is het natuurlijk terecht dat rechts inhalen wordt beboet, aangezien het risico's met zich meebrengt omdat mensen dit niet verwachten. Raar is het echter dat de boete voor notoir links rijden maar op de helft ligt van het niveau van de boete voor rechts inhalen. Wellicht is het beter dit om te draaien! Er zou in elk geval beter opgetreden dienen te worden tegen deze links rijdende overtreeders.

Openbaar vervoer

Veel mensen vinden het nu niet prettig reizen met het openbaar vervoer. Veelgehoorde klachten zijn dat het OV je niet van deur tot deur brengt, niet frequent genoeg rijdt, veel ritten niet volgens de dienstregeling verlopen en daardoor aansluitingen worden gemist. Ook voelt lang niet iedereen zich volledig veilig in het OV en klaagt men over de prijs. Het OV moet verder schoon en comfortabel zijn. Verder zijn er veel klachten van mindervaliden over de toegankelijkheid. Er is dus veel werk aan de winkel. Omdat het (groepsgewijs) reizen met het OV over het algemeen veel milieuvriendelijker is dan het reizen per auto, en lang niet iedereen een auto kan betalen, vindt GLP dat het OV sterk moet worden geoptimaliseerd.

Optimalisatie OV

In deze optimalisatieslag moet er met name gekeken worden naar de frequentie waarmee het OV rijdt en naar de aansluitingen tussen de verschillende vormen van OV en aanvullende middelen om je uiteindelijk van begin- naar eindbestemming te brengen. Bovendien is het hierbij van belang dat de rit eenvoudig te plannen is (incl. de aanschaf van kaartjes). Ook moet de toegankelijkheid voor mindervaliden sterk worden verbeterd. Belangrijke voorwaarde bij dit alles is dat het OV verder goed betaalbaar blijft. Sterker nog: gelet op de eerder genoemde nadelen ten opzichte van het autogebruik, zou het uitgangspunt moet zijn dat het OV altijd goedkoper is dan de auto. GLP vindt echter niet dat het OV onder de kostprijs moet worden aangeboden. Verder is het uiteraard aan de mensen zelf welk vervoermiddel ze kiezen.

Vervoer van deur tot deur

De auto brengt je precies waar je wilt zijn. Als je met het OV wilt concurreren met de auto, dan moet je ervoor zorgen dat er een totaalpakket wordt aangeboden van verschillende soorten openbaar (groeps)vervoer (zoals trein, bus, metro, tram, etc.) aangevuld met meer individuele middelen van vervoer zoals de OV-taxi, de Green Car en de OV-fiets. Uiteraard mag dit ook de eigen auto of fiets zijn. In die optiek is het belangrijk dat er voldoende (betaalbare) parkeerplaatsen en fietsenstallingen in de buurt van een station of halte zijn.

Frequentie OV verhogen

Op het moment dat het OV frequenter rijdt, zullen meer mensen geneigd zijn hiermee te reizen. Omdat bussen en treinen nu soms eens per uur gaan, moet je in je dagelijks handelen te veel rekening houden met deze tijden. De keuze zal dan eerder op de auto vallen, die je kunt pakken wanneer je wilt.

Railinfrastructuur verbeteren

Om de frequentie waarmee treinen rijden te verhogen en aan de andere kant treinen sneller te laten rijden, zal de huidige, drukke railinfrastructuur moeten worden verbeterd of uitgebreid. GLP wil bestaand spoor zoveel mogelijk geschikt maken voor snellere treinen. Als uitbreiding nodig is, zou dit zoveel mogelijk gerealiseerd moeten worden door de aanleg van extra rails langs bestaande tracés. Dit kan wat GLP betreft ook de goedkopere lightrail zijn. Ook zouden de treinen bij een beetje sneeuw moeten kunnen blijven rijden. Er dient dan ook behoorlijk te worden geïnvesteerd in het sneeuwvrij houden van de wissels.

Woon-werkverkeer in de Randstad

De RandstadRail verbindt momenteel al de stadscentra van Den Haag, Rotterdam en Zoetermeer en ontsluit de tussenliggende woon- en werkgebieden. De RandstadRail bestaat momenteel nog uit drie lightrailverbindingen en een snelle buslijn. Aangezien OV per lightrailverbinding goedkoper is dan over 'normaal' spoor, streeft GLP ernaar om de RandstadRail verder uit te breiden naar de hele Randstad. Dit zou op sommige trajecten ten koste kunnen gaan van stoptreinen die er momenteel nog rijden. Hiermee wordt overigens meer ruimte geschapen voor meer en sneller intercityverkeer.

Snelle OV-verbindingen grote provinciale steden met Randstad via HSL of superbus

GLP wil dat er een net van HSL-lijnen komt dat de Randstad verbindt met grote steden in de regio. Dit ontlast de verkeersdruk, doordat het OV een aantrekkelijk alternatief wordt voor forenzen. Zo wordt het ook aantrekkelijker om vanuit Groningen of Maastricht te gaan werken in Amsterdam, of vice versa. Dergelijke lijnen zullen bijdragen aan het tegengaan van krimp in deze regio's en zullen ook de filedruk doen afnemen. Ook kan bekeken worden of men een lijn doortrekt naar Hamburg, waar men ook aangesloten wordt op het Deense netwerk. Zoals later zal worden uiteengezet pleit GLP voor een uitbreiding van Schiphol bij Lelystad. Door deze lijn een halte te geven bij de dependance van Schiphol bij Lelystad wordt er een snelle verbinding tot stand gebracht tussen Schiphol en haar dependance. Als alternatief voor de HSL zou ook de zogenaamde superbus (van Wubbo Ockels) kunnen worden ingezet. Ook deze is geschikt voor snelvervoer over langere afstand. Voordeel van deze bus is dat deze zich later in het normale verkeer kan inpassen.

Betere afstemming met de buurlanden

GLP vindt het wenselijk dat er een betere afstemming over het OV met onze buurlanden komt. Zo zijn op sommige trajecten naar Duitsland geen Nederlandse dubbeldekstreinen mogelijk en moeten mensen overstappen op een andere trein. Evenzo betaalt Nederland compensatie aan België voor het HSL-verkeer tussen Amsterdam en Brussel.

Marktwerking in OV anders invullen

Tot concurrentie is het in het OV maar amper gekomen. Het personenvervoer over spoor wordt in 99% van de gevallen geregeld door 1 aanbieder, de NS. Alleen een paar trajecten die door de NS zijn afgestoten, zijn door andere, regionale partijen opgepakt. Op geen enkel traject kun je echter kiezen tussen meerdere aanbieders. In het stads- en streekvervoer is er iets meer competitie: de uitvoering van het OV is hiertoe op basis van aanbesteding bij (al dan niet particuliere) OV-aanbieders terechtgekomen. Er zijn echter binnen de stad of regio geen concurrerende aanbieders. GLP is van mening dat de huidige marktwerking in het OV te weinig heeft gebracht en dat het zeer waarschijnlijk is dat deze het OV duurder heeft gemaakt. Met name de uitbating van het spoor moet wat GLP betreft weer in overheidshanden worden genomen. Er lijkt op het drukke railnet weinig ruimte om meerdere partijen op eenzelfde traject te laten rijden. Ook is de aanschaf van materieel een kostbare zaak. De NS en ProRail kunnen wat GLP betreft op dat moment weer worden samengevoegd, ter voorkoming van de huidige miscommunicatie en fouten bij de afstemming tussen beide organisaties. De samenvoeging zal de efficiency vergroten. Voor wat het stadsvervoer betreft mogen grote gemeenten van GLP zelf bepalen of zij het OV openbaar willen aanbesteden of niet. Op het vlak van het regionale busvervoer zou er wel meer marktwerking kunnen komen, waarbij meerdere maatschappijen op hetzelfde traject zouden kunnen gaan rijden. Hiermee wordt het OV wellicht goedkoper en wordt tegemoet gekomen aan de wens tot frequentere verbindingen. Uiteraard dient ervoor te worden gewaakt dat ook onrendabele lijnen in het kader van de bereikbaarheid worden gehandhaafd, bijvoorbeeld door ze bij het verkopen van exploitatievergunningen te koppelen aan rendabele lijnen.

Duurzaam OV

Om de lucht in de steden schoon te houden is het van belang dat er zo min mogelijk uitstoot van uitlaatgassen is. GLP vindt het daarom van belang dat het OV zo schoon mogelijk is. Dit moet dan ook een belangrijke eis zijn bij de aanschaf van OV-middelen of de aanbesteding van het OV.

OV-chipkaart

Het gebruik van de OV-chipkaart moet vriendelijker worden gemaakt. Zo moeten er meer oplaadpunten komen, net als meer in- en uitcheckpunten op perrons. Verder zouden mensen online moeten kunnen zien hoeveel saldo ze nog op hun kaart hebben staan en saldo kunnen bijschrijven.

NB. Gebruikers zouden overigens ook het geld eraf moeten kunnen halen als ze dat willen.

Fiets

Nederland heeft mede dankzij de oliecrisis in de jaren '70 prima fietsfaciliteiten verkregen. Nederland is vaak een voorbeeld voor andere landen als het aankomt op de infrastructuur voor fietsers. GLP is hier trots op wat er op dit vlak bereikt is en wil deze faciliteiten graag verder uitbreiden. Het kan namelijk beter. We moeten blijven innoveren. Wij pleiten bijvoorbeeld voor haalbaarheidsstudies naar fietsnelwegen en een investering in een proeftraject op dit gebied. GLP vindt het verder een goede zaak dat werkgevers hun werknemers eens per 3 jaar onbelast een fiets ter waarde van maximaal € 749,- kunnen vergoeden, verstrekken of ter beschikking stellen. Evenzo mag er voor met de fiets samenhangende zaken maximaal € 82,- per kalenderjaar onbelast aan de werknemer worden vergoed en verstrekt. Bedrijven mogen dit vergoeden onder een aantal voorwaarden. Zo moet de werknemer op meer dan de helft van het aantal dagen dat hij naar zijn werk reist, van de fiets gebruikmaken. GLP stelt voor dit aantal dagen te verlagen, zodat dit meer dan een derde van het woon-werkverkeer wordt. Daarnaast is de fiets is niet enkel een vervoermiddel, indirect draagt het ook bij aan het welzijn van de mens.

Waar nodig verzwaren dijken en waterkeringen

Zoals eerder geschetst is er een verandering van het klimaat gaande die uiteindelijk leidt tot het stijgen van de zeespiegel. GLP vindt dat er actief gehandeld moet worden om de gevolgen van dit veranderende klimaat te ondervangen. Alle achterstanden op het gebied van onderhoud van dijken en waterkeringen moeten zo snel mogelijk worden weggewerkt. Ook moeten er nieuwe berekeningen worden gemaakt over de sterkte en hoogte van onze waterkeringen. Waar nodig moeten deze verzwafd worden. Hierop mag absoluut niet bezuinigd worden! Bescherming tegen (zout) water is van groot belang. Zo loopt Nederland enorme schade op als er land onder water zou komen te staan. Bovendien zal in geval van overstromingen vanuit de zee, de zoetwaterhuishouding in een dergelijk geval voor jaren worden verstoord.

Vervoer over water bevorderen

GLP vindt dat de binnen- en kustvaart nog meer benut moet worden voor goederenvervoer. Hierdoor kan het wegen- en railnet enigszins ontlast worden. Bovendien is vervoer over water veel schoner dan vervoer via de weg of het spoor. Knelpunten in vaarroutes moeten goed in kaart gebracht worden en daarna ook verholpen worden. Hierbij valt te denken aan verdieping van rivieren en grote kanalen. Dit is dus in de eerste plaats van belang voor de scheepvaart, maar ook voor de afvoer van het door de klimaatverandering extra vrijkomende water.

Uitbreiding Schiphol

Naast de Rotterdamse haven is Schiphol een belangrijke motor voor de Nederlandse economie. Schiphol is met de huidige 50 miljoen passagiers per jaar tot de vierde luchthaven van Europa. Om geen verkeer te verliezen aan concurrenten Frankfurt en Londen Heathrow is het van belang tijdig te investeren, zodat Schiphol mee kan groeien met de andere grote Europese luchthavens. Schiphol wil de komende jaren de luchthaven uitbreiden met een 7e en 8e baan en is verder van plan de capaciteit van de terminals te verhogen. Met deze uitbreiding zou de capaciteit van de luchthaven verder worden uitgebreid naar 65 miljoen passagiers en tussen de 600.000 en 650.000 vluchten per jaar. Deze geplande uitbreiding van luchthaven Schiphol is goed voor de werkgelegenheid en gaat minstens 10.000 banen genereren. Aangezien er nu al veel overlast is onder de bewoners van de omliggende gemeenten van Schiphol, ziet GLP heil in het verplaatsen van (een deel van) de uitbreiding van Schiphol naar de regionale luchthaven van Lelystad. Op het moment dat dit gepaard gaat met de aanleg van een hogesnelheidsverbinding, zou de afstand zelfs voor transferpassagiers geen probleem moeten zijn.

Invoering wereldwijde vliegtax

Vliegen is een behoorlijk vervuilende manier van vervoer. Dit zal het waarschijnlijk ook blijven, aangezien het moeilijk is vliegtuigen elektrisch te maken. De accu's zijn lang niet zo ver ontwikkeld dat ze een vliegtuig lange tijd in de lucht kunnen houden, zonder ook nog eens te veel ruimte in beslag te nemen. GLP ondersteunt dan ook van harte het onderzoek naar een meer milieuvriendelijke manier van vliegen. Totdat deze er is, zullen we echter een ontmoedigingsbeleid moeten voeren en alternatieven voor vliegen moeten stimuleren. Vanwege de crisis en

het duurder worden van de vliegtickets heeft ook het bedrijfsleven ingezien dat het niet altijd nodig is om te vliegen; vaker wordt nu videoconferencingapparatuur ingezet. Uiteraard moedigen we dit van harte aan! Vanuit het motto 'de vervuiler betaalt' pleit GLP voor een wereldwijde invoering van de zogenaamde vliegtax, te beginnen bij Europa. De opbrengsten hiervan zouden moeten worden besteed aan het eerder genoemde onderzoek naar het schoner vliegen. Nederland kent momenteel al een dergelijke taks, al is deze momenteel tijdelijk opgeschort. Ondanks het eerdere pleidooi voor deze tax wil GLP een handhaving van de opschorting, omdat de Nederlandse vliegvelden nu te veel benadeeld worden door deze maatregel. Deze maatregel zorgt nu namelijk voor oneerlijke concurrentie.



*DAADKRACHT EN DUIDELIJKHEID TERUG IN DE
NEDERLANDSE POLITIEK*