

STEMWIJZER MOBILITEITSTHEMA'S RIJSCHOLEN									
	PvdA	VVD	CDA	D66	GroenLinks	ChristenUnie	SP	TON	PVV
<b>Kilometerheffing</b>	Autogebruik op een eerlijke manier belasten en de bereikbaarheid verbeteren. Het gebruik van de auto is de basis voor belasting en niet het bezit. Het gebruik van de auto wordt belast naar milieubelasting, plaats en tijd.	De VVD is tegen de invoering van de kilometerheffing. Het niet invoeren van dit systeem levert de overheid een fikse besparing op.	Het CDA is voor het principe "de gebruiker betaalt". Het vergroot het kostenbewustzijn en leidt tot minder files. Daarnaast is verdere optimalisatie van het gebruik van het wegennet belangrijk. De gemiddelde rijder gaat niet meer betalen en het draagvlak blijft essentieel.	D66 wil zo snel mogelijk de kilometerprijs invoeren, en die ook kunnen variëren naar tijd en plaats. Daarnaast gaan vuile auto's meer per kilometer betalen dan schone auto's. De lasten voor de gezamenlijke automobilisten blijven gelijk.	De kilometerheffing wordt zo snel mogelijk ingevoerd, waarbij: a) de kilometertarieven een fors verschil maken tussen milieubelastende en zuinige voertuigen; b) vrachtverkeer duurder wordt; c) op drukke plekken en in de spits een hoger tarief geldt; d) de privacy buiten kijf staat: politie en justitie krijgen geen toegang tot reisgegevens.	Kilometerheffing is een eerlijk wapen tegen files én voor een beter milieu. Bovendien worden zonder kilometerheffing betrouwbare reistijden in 2020 niet gehaald. Ook komen de doelstellingen voor schonere lucht en minder CO2-uitstoot dan onder druk te staan. CU is voor: <b>Betalen voor gebruik in plaats van bezit</b> Er wordt gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Gelijktijdig worden de MRB en de BPM afgeschaft. <b>Eerlijke tarieven</b> De opbrengst wordt ingezet voor het Infracfonds. Overwogen wordt het basistarief in dun bevolkte lager te stellen dan in dichtbevolkte gebieden. <b>Snel invoeren</b> Bij een start in 2013 moet de invoering uiterlijk in 2018 zijn afgerond. <b>Privacy waarborgen</b> alleen het totaal aantal kilometers registreren voor een beperkte tijd; niet de individuele ritgegevens.	Zolang de kilometerheffing niet meer is dan een filebelasting, gaan we er niet aan beginnen.		We willen geen kilometerheffing. Deze verkapte belastingmaatregel lost de files niet op. Wij willen geen spionagekastjes in onze auto's.
<b>Fileproblematiek/ Weginfrastructuur</b>	Met het aanleggen van nieuwe wegen betrachten wij grote terughoudendheid. Duurzame inpassing in het landschap is altijd voorwaarde.	Zowel het capaciteitsprobleem als het gebruiksprobleem moeten worden aangepakt. Meer wegen aanleggen, maar ook 'kleine' maatregelen verzachten het fileleed. Zoals Park & Ride-voorzieningen, transferia, carpooling, incidentenmanagement en de intensivering van telewerken. Deze maatregelen moeten worden betaald uit de inkomsten die de overheid ontvangt van automobilisten. Geen lastenverzwaring dus. Voor het uitbreiden van het wegennet wil de VVD jaarlijks 500 miljoen extra uittrekken. Verder moet de procedure die moet worden doorlopen voordat met het aanleggen van een weg of spoorlijn kan worden begonnen, worden vereenvoudigd. De VVD is ook voor een onderscheid tussen regionale, nationale en internationale wegen. Elke vorm van verkeer zou zijn eigen wegen moeten hebben.	Een betere doorstroming door een breder en robuuster wegennet. Investeren in wegen moeten slim en efficiënt zijn. Voor het CDA gaat optimaliseren en benutting van de huidige infrastructuur vóór uitbreiding. Het CDA wil de grootste fileknooppunten op het wegennet aanpakken, met onder andere de Spoedwet Wegverbreding. Besluitvorming over de aanleg van wegen moeten helder en efficiënt zijn. Op deze punten wil het CDA de Tracéwet wijzigen en de inspraakmogelijkheden herzien conform de voorstellen van de commissie Elverding.	Verbetering van bestaande wegen is eerste keus, en nieuwe wegen mogen alleen als deze echt een meerwaarde opleveren. D66 kiest daarom voor het vergroten van de capaciteit van het bestaande hoofdwegennet en opwaarderen van belangrijke regionale wegen. Hierbij wordt rekening gehouden met de effecten van kilometerbeprizing op de behoefte aan wegen. D66 wil het drukke rijkswegennet ontlasten door aan betere benutting op netwerkniveau te werken: regionaal verkeer meer over het regionale netwerk, doorgaand verkeer over doorgaande routes.	Er komen geen nieuwe wegen die ons land nog meer versnipperen. Dus ook geen A4 Midden-Delfland. Waar dat nodig is voor het milieu gaat de maximumsnelheid naar 80 of 100 km per uur. Er komen experimenten om wegen duurzamer te maken, bijvoorbeeld door overkappingen en combinaties met het produceren van groene energie.	Knelpunten worden opgelost door eerst te kijken naar beter benutten, door mobiliteitsmanagement en door invoering van de kilometerprijs. Pas daarna wordt wegwitbreiding een optie. • Voorstellen om de besluitvorming rond infrastructuur (advies commissie Elverding) te versnellen en te vereenvoudigen, worden doorgevoerd. • De kosten van infrastructuur en externe kosten zoals milieuvervuiling worden doorberekend aan de gebruiker. • Er komt één budget komt voor infrastructuur (wegen, spoor en vaarwegen) en ruimte, zodat de ruimtelijke, milieu- en mobiliteitsproblemen integraal worden afgewogen en aangepakt.	Flessenhalzen in snelwegen lossen we op, zodat we de doorstroming bevorderen. Met meer asfalt alleen lossen we de files echter niet op. We nemen slimme maatregelen met verkeerslichten en navigatiesystemen. Met hoogwaardig openbaar vervoer op maat maken we woon-werkverkeer meer milieuvriendelijk. Ook Thuiswerken moet gestimuleerd worden.	• Forensen moeten gestimuleerd en beloond worden om spitsmijdend thuis te werken. • Matrixborden boven de snelwegen zijn veroorzakers van filevorming. Het gebruik wordt beperkt tot noodgevallen. • Wegwerkzaamheden worden zoveel als mogelijk buiten de spitsuren uitgevoerd. Er komen minder op- en afritten, invoegstroken worden verlengd en doseersystemen worden beter afgestemd op daadwerkelijk verkeersaanbod en beschikbare wegcapaciteit. • pechgevallen of andere incidenten zorgen voor filevorming. aanrijdtijden van bergingsvoertuigen moeten naar maximaal 15 minuten.	Nederland staat stil in de file. Dat schaadt de economie. Het aantal motorvoertuigen verdubbelde sinds 1992 maar de aanleg van wegen bleef achter. Wij gaan daar iets aan doen. We steken de komende vijf jaar maar liefst 2 miljard euro extra in nieuwe wegen en wegverbreding. Daarnaast willen we een beter onderhoud van wegen.
<b>Biobrandstoffen</b>		De VVD wil van Nederland, met hulp van bedrijven en kennisinstellingen, een 'bio-based economy' maken. De innovatieve kracht van het bedrijfsleven moet versterkt worden en de overheid moet met een samenhangende aanpak komen. Dit is goed voor onze economie en milieu, en vermindert onze afhankelijkheid van het buitenland. Daarnaast moet internationaal worden afgesproken hoe de duurzaamheid kan worden gegarandeerd.		Biobrandstoffen zijn een belangrijk alternatief voor olie waarmee CO2- en fijnstofuitstoot teruggedrongen kunnen worden. D66 pleit ervoor om de 4% bijmengdoelstelling te handhaven tot 2014 en vervolgens langzaam te verhogen tot 10% in 2020. De productie van biobrandstoffen moet duurzaam zijn en mag niet leiden tot tekorten op de voedselmarkt. In 2020 moet minimaal 50% van alle biobrandstoffen gewonnen worden uit afval (tweede generatie) en uit algen (derde generatie). D66 steunt het besluit dat in 2020 10% van de brandstoffen in de		De ChristenUnie wil bio-energie sterk bevorderen door het bieden van langjarige duidelijkheid over de te gebruiken reststromen. Voorwaarden zijn wel dat het gaat om duurzame bio-energie die • geen verder verlies veroorzaakt van habitat voor zeldzame dieren en planten; • geen voedsel benut als brandstof; • geen vormen bevat die nauwelijks broeikasgasreductie per eenheid energiedrager opleveren. Een gelijk speelveld op Europees niveau is hierbij van groot belang			

				transportsector op een duurzame manier verkregen moet zijn.					
<b>Schoon en zuinig</b>	Nederland dient haar voortrekkersrol op internationaal gebied uit te breiden. Harmonisatie van belastingen op energie is in ieders belang. Zo voorkomen we oneerlijke concurrentie tussen bedrijven en overheden: een 'race to the bottom' ten koste van een duurzame wereld. Verder houden we de Europese landen aan de ambitieuze doelstelling van 30% minder CO2-uitstoot in 2020.	De VVD wil dat Nederland minder afhankelijk wordt van fossiele brandstof, zuinig omgaat met energie en dat de uitstoot van CO2 wordt teruggebracht. Maar de overheid mag de markt niet gaan voorschrijven hoe deze doelstellingen moeten worden bereikt. Dus geen specifieke technologieën subsidiëren maar ruim baan geven aan nieuwe technieken. Veel subsidie-regelingen op het gebied van duurzaamheid kunnen worden afgeschaft. Het Agentschap NL (voorheen Senter Novem) kan sterk worden ingekrompen. Er moeten slechts enkele eenvoudige, generieke regelingen overblijven die gericht zijn op het stimuleren van innovatie. De VVD maakt de komende jaren een bedrag van 450 miljoen hiervoor vrij.	Het CDA wil schoner rijden en duurzame mobiliteit stimuleren op een techniekneutrale wijze. Milieuvervuiling moet bij de bron bestreden worden. De aanpak van problemen gebeurt bij voorkeur mondiaal, als dat niet lukt Europees, en desnoods nationaal. Bij (fiscale) stimuleringsmaatregelen zijn de bijdrage aan duurzaamheid in de gehele keten en op de lange termijn leidend. Het nationaal samenwerkingsprogramma ma luchtkwaliteit moet verder worden uitgevoerd. De doelstellingen in 2020, gemaakt op Europees niveau, zijnde het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen met 20%, de verhoging van de energie-efficiëntie met 20% en een aandeel van duurzame energie van 20% blijven fier overeind staan.	transport en mobiliteit moeten veel schoner en zuiniger worden (brandstoffen, slimme technologie, elektrisch, het nieuwe werken). D66 wil in Europese wet- en regelgeving een helder stappenplan voor schonere auto's. Milieudifferentiatie/ vergroening in belastingen voor auto's, en straks in de kilometerprijs, is succesvol en dient te worden doorgezet. Datzelfde geldt voor het gebruik van hybride en elektrische auto's (en andere voertuigen), omdat het leidt tot het versneld schoner maken van het Nederlandse wagenpark.	Autorijden op fossiele brandstof wordt zo snel mogelijk vervangen door rijden op groene stroom of andere duurzame energiebronnen. Verder ijvert Nederland in Brussel voor de strengst mogelijke milieunormen voor voertuigen.	Nederland zet zich in voor het aanscherpen van de Europese CO2-normen voor personenauto's naar 80 gr/km in 2020. Als doel wordt vastgesteld voor de verkeerssector 10 procent reductie van de CO2 uitstoot in 2020 ten opzichte van 1990, oplopend tot 80 á 90 procent in 2050.	Naast de bestaande klimaatdoelstellingen voor 2020, worden ook doelstellingen voor de langere termijn (2050) geformuleerd.		De gesubsidieerde milieubeweging moet steeds nieuwe zaken verzinnen om ons bang te maken. Nu is het weer <i>global warming</i> . Ondertussen grijpen socialisten de klimaattheorieën aan om te doen wat ze altijd willen: hogere belastingen, schuldgevoel en veel regels, terwijl van alle CO2-uitstoot slechts 3 tot 4 procent veroorzaakt wordt door de mens. We moeten stoppen met deze paniek en stoppen met het geven van geld aan een onbewezen klimaatheype.
<b>Elektrisch rijden</b>	Nederland moet tot proeftuin worden gemaakt van elektrisch vervoer.		Elektrische auto's moeten echt duurzaam worden. Dit betekent dat niet alleen de stroom duurzaam opgewekt moet worden, maar ook de grondstoffen van de accu's op een duurzame manier gewonnen worden.		Kopers van elektrische auto's kunnen een laagdrempelige lening krijgen, die wordt afgelost met hun besparing op brandstof. Taxi's gaan elektrisch.	Elektrisch rijden is voor Nederland een interessante toekomst. De volgende stimuleringsmaatregelen zijn nodig: realisatie voldoende oplaadpunten; handhaving vrijstelling motorrijtuigenbelasting; 0 procent bijtelling zolang de elektrische auto in de introductiefase zit; aantrekkelijk maken voor de leasemarkt door bijvoorbeeld een restwaardegarantie voor accu's of een aantrekkelijk afschrijvingsregime.			
<b>Fiscaal beleid</b>					De aanschafbelasting (BPM) voor auto's wordt niet verder verlaagd. Vanwege de ruimte die auto's innemen moet er een rem blijven op het autobezit.  De vergoeding voor woon-werkverkeer gaat onder het normale belastingregime vallen. De nu geldende vrijstelling wordt in 5 jaar geleidelijk afgeschaft.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De bijtellingregeling voor een auto van de zaak, die geldt als er jaarlijks meer dan 500 kilometer privé wordt gereden, wordt niet alleen worden gedifferentieerd naar zuinigheid maar ook naar het verreden aantal kilometers.</li> <li>Aanpassing van de onbelaste vergoeding voor woon-werkverkeer: het bedrag per kilometer voor woon-werk en zakelijk verkeer wordt verlaagd en het totaalbedrag voor woon-werkverkeer wordt gemaximeerd om te stimuleren dat mensen dichterbij hun werk gaan wonen.</li> <li>op Europees niveau wil de ChristenUnie afspraken maken over Het verlagen van BTW-tarieven voor milieuvriendelijke producten en diensten.</li> </ul>		TON wil overstappen naar een systeem met uitsluitend geoordeelde brandstofaccijnzen. Dit betekent dat de BPM en de MRB worden afgeschaft en dat de brandstofaccijnzen worden verlaagd tot ze de uitgaven aan het hoofdwegennet precies dekken. Dit voorstel leidt tot een <b>totale lastenverlichting voor de automobilist van €9,8 miljard</b> . Daardoor zullen de accijnzen op benzine afnemen van € 0,71 per liter tot € 0,39 per liter; de accijnzen op diesel zal afnemen van € 0,42 per liter tot € 0,23 per liter. De geoordeelde brandstofaccijnzen zal in acht jaar worden	

								ingevoerd. Hiermee wordt het kwartje van Kok teruggegeven aan de burgers.	
<b>Ondernemerschap</b>	<p>Wij streven naar één winstbox in de belastingen voor ondernemers en naar afschaffing van het urencriterium. We stimuleren starters en doorgroeiërs. De aftrek voor starters gaat omhoog evenals de MKB-winstvrijstelling. Tegelijkertijd verlagen we de zelfstandigenaftrek. Als ondernemers structureel moeilijk aan kredieten komen, dan moet de overheid een (tijdelijk) fonds oprichten om de kredietverlening aan de praat te krijgen. We zijn voor particuliere initiatieven ter ondersteuning van kredietverlening. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan microfinanciering voor starters.</p>	<p>De overheid moet ondernemers niet vertellen hoe zij moeten ondernemen. Dat weten ondernemers zelf het beste. De VVD wil ondernemers de ruimte geven. Dus geen hoge belastingen, overbodige regels en ingewikkelde procedures. De VVD verlaagt de vennootschapsbelasting de komende jaren daarom met 1 procentpunt en gaat de strijd aan met regels die ondernemers belemmeren.</p>	<p>Kredietverlening is zeker in de huidige economische omstandigheden belangrijk. Een populaire regeling om de kredietverlening te vereenvoudigen is de borgstellingsregeling voor het MKB, waarbij de overheid zich garant stelt bij banken voor leningen die verstrekt worden aan MKB-bedrijven. Onlangs is deze regeling uitgebreid, hetgeen ondernemers heeft geholpen om door de crisis te komen. Het CDA vindt ook dat de pilotprojecten met de CCQ Ondernemersdesk en de MKB'er Kredietintermediar zo snel mogelijk moeten worden ingevoerd en uitgebreid.</p>	<p>De druk van administratieve lasten en regels moet verder omlaag. Hier is nog een forse slag te maken, niet alleen door regelgeving te vereenvoudigen, maar ook door de (internet-) dienstverlening vanuit de overheid verder te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door één gemeenteloket te creëren. Ondernemers moeten met al hun vragen over en aanvragen voor vergunningen bij dat ene gemeente loket terecht kunnen. In een aantal gemeenten kan dit al. D66 wil dat dit in alle gemeenten mogelijk wordt.</p>	<p>het urencriterium voor zelfstandigen wordt afgeschaft en vervangen door een inkomenscriterium. Hiermee wordt deeltijdondernemerschap gestimuleerd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kredietverstrekking wordt gefaciliteerd door bestaande garantieregelingen voort te zetten. Banken moeten hiernaast actiever wijzen op het bestaan van de garantieregelingen.</li> <li>• De zelfstandigenaftrek wordt verder geïntegreerd in de MKB-winstvrijstelling. Er komt een basisvrijstellingsbedrag met daarboven een winstafhankelijk bedrag.</li> </ul>		<p>TON pleit voor afschaffing van de Vennootschapsbelasting Omdat het een overbodige belasting is. Als de Vennootschapsbelasting wordt afgeschaft, worden de gedeerde overheidsinkomsten op de lange termijn grotendeels terugverdiend door een toename in de overheidsinkomsten uit inkomstenbelasting. De afschaffing zal hiermee dus nauwelijks geld kosten.</p>	<p>Het belastingtarief in de tweede schijf met 2 procentpunt verlagen. Meer geld voor burgers betekent ook meer uitgeven bij onze ondernemers. Minder controles, denk aan de arbo en de milieudienst. Hooguit eens per jaar een controle. Overige voorstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder wet- en regelgeving: één regel erbij, twee er vanaf</li> <li>• Versnellen en versimpelen vergunningsprocedures</li> </ul>
<b>Overig</b>	<p>Verder stimuleren wij het deelautogebruik</p>	<p>De maximumsnelheid moet worden afgestemd op de actuele omstandigheden ter plekke. De absolute maximumsnelheid op de Nederlandse autosnelwegen wordt verhoogd naar 130 km per uur.</p>		<p>D66 wil meer P+R voorzieningen op strategische locaties in het wegennetwerk waar goede overstapmogelijkheden beschikbaar zijn (naar trein, metro of snelle bus), zodat de toegangswegen tot de steden kunnen worden ontlast.</p>	<p>Deelauto's krijgen een volwassen plek in het Nederlandse vervoerssysteem. De auto hoeft niet per se voor de deur te staan.</p>		<p>Gehandicapten mogen voortaan gratis parkeren. Er komen meer gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten.</p>	<p>Wij pleiten voor een maximum snelheid op alle snelwegen van 120 kilometer per uur. De maximale snelheid op provinciale wegen wordt 80 kilometer per uur, bij gescheiden rijbanen 100 kilometer per uur. Bekeuren op autowegen gebeurt pas vanaf 130 km per uur, maar de bekeuring bij overschrijding wordt dan wel gerekend vanaf de wettelijke maximumsnelheid van 120 km per uur. Snelheidscontroles worden alleen uitgevoerd door middel van trajectcontroles.</p>	<p>We willen de maximumsnelheid op snelwegen verhogen: Buiten de files 140 km/uur en de 80-kilometerzones afschaffen.</p>