

VERKIEZINGS- PROGRAMMA

1998-2002

Nederland  Mobiel

NEDERLAND-MOBIEL

VERKIEZINGSPROGRAMMA

1998-2002

0	INLEIDING	4
	De auto als zondebok	4
	De auto als melkkoe	5
1	VERKEER EN WATERSTAAT EN MOBILITEIT	6
	Files	6
	Infrastructurele maatregelen	7
	Rekeningrijden	7
	Openbaar vervoer	8
	Beroepsgoederenvervoer	9
	Vervoer per schip	9
	Schiphol	9
	Betuwelijn	10
	HSL	10
2	MILIEUBELEID	11
	Mondiaal beleid	11
	CO ² -indoctrinatie	11
	Voorwaardescheppende overheid	12
	Milieulobby	12
3	ECONOMIE	12
	FES	12
	Versterking economie	12
4	JUSTITIE	13
	Normen, waarden en criminaliteit	13
	Schadefonds slachtoffers misdrijven	
	Drugsbeleid	14
	Herziening strafrecht	14
	TBS en proefverlof	15
	Snelheidscontroles	15
	100% wettelijke bescherming voor langzaam verkeer	16

5	ASIELBELEID EN ILLEGALLEN	16
	Beperking instroom	16
	Verblijf in Nederland	17
	Weigerachtige landen	17
	Illegalen	18
6	VOLKSGEZONDHEID EN SPORT	18
	Volksgesondheid	18
	Sport	19
7	ONDERWIJS	19
	Basisonderwijs	
	Voortgezet en hoger onderwijs	
	Wetenschappelijk onderwijs	
8	VOLKSHUISVESTING	21
9	SOCIALE ZEKERHEID	22
10	LANDBOUW EN VISSERIJ	23
11	ONTWIKKELINGSSAMENWERKING	24
12	BESTUURLIJKE VERNIEUWING	24
13	FINANCIËN	25
	Sluitende begroting	25
	Doelmatiger	25
	Fraude	26
	Intrekking oneigenlijke milieubelastingen en accijnzen	26
	Overdrachtsbelasting en hypotheekrenteaftrek	27
	Internationaal evenwicht	27
	Herziening belastingsstelsel	27
	Financiële ruimte	28
	Besteding van financiële ruimte	29

Nederland-Mobiel komt voort uit de Stichting Pro Auto en is opgericht door zeer ontevreden weggebruikers die het zat zijn als zondebok te worden bestempeld en als melkkoe door de overheid te worden uitgemolken. De ca. 6.000.000 auto's en evenzovele automobilisten nemen in ons land een belangrijke positie in. Van de bestaande vervoersvormen komt circa 75 % voor rekening van het particulier vervoer. Nederland-Mobiel is aldus een uit protest geboren volkspartij. De doelstelling van Nederland-Mobiel is omschreven in de Statuten (artikel 2). Nederland-Mobiel stelt zich in het bijzonder ten doel de behartiging van de belangen van personen die zijn aangewezen op elke vorm van mobiliteit in Nederland, tegen de achtergrond van het algemeen belang. In het kader van dit algemeen belang beperkt Nederland-Mobiel zich in dit programma niet tot de mobiliteit in relatie tot economie en milieu. De regering heeft daarvoor de afgelopen jaren te veel steken laten vallen op het gebied van onder andere financiën, justitie, asielzoekers, illegalen, volksgezondheid en onderwijs. Uitgangspunt voor de politieke activiteiten van Nederland-Mobiel zal zijn: "De universele verklaring voor de rechten van de mens" zoals vastgesteld door de Verenigde Naties.

De auto als zondebok

Politiek Den Haag bestempelt de auto als zondebok voor het milieu. Dit beeld wordt zorgvuldig in stand gehouden teneinde de automobilisten de nodige schuldgevoelens te kunnen aanpraten en om steeds weer met nieuwe belastingmaatregelen te kunnen komen. Genegeerd wordt dat de auto-industrie permanent enorme investeringen doet om de milieubelasting steeds verder terug te dringen. Zo heeft de invoering van de katalysator de uitstoot van verzurende stoffen tot 1,6 % van het totaal gereduceerd en leveren alle auto's slechts 6 % van de totale door mensen genereerde uitstoot van (onschadelijk) CO₂. Dit komt ook omdat auto's steeds zuiniger worden. De verwijderingsbijdrage kon inmiddels verlaagd worden omdat de doelstelling om over 3 jaar 86 % van de sloopmaterialen te

hergebruiken nu al is gehaald.

De auto als melkkoe

Zoals gesteld dient het aanpraten van schuldgevoelens een ander doel, namelijk de automobilisten extra belasten. Inmiddels ontvangt de overheid jaarlijks zo'n 23 miljard aan belastingen en accijnzen die rechtstreeks door de automobilisten worden opgebracht (brandstofaccijns, BPM, BTW, houderschapsbelasting), waarvan ca. 90 % in de algemene middelen verdwijnt en de rest wordt besteed aan de meest noodzakelijke structurele maatregelen. Daarnaast is in 1997, louter om de staatskas te spekken, het aantal bekeuringen wegens te hard rijden op de snelwegen met 80 % gestegen van 2,5 miljoen naar 4,5 miljoen. De opbrengst bedroeg in dat jaar 389 miljoen.

Het is een overheid die aan de ene kant schraapt en bezuinigt en aan de andere kant de accenten op de verkeerde zaken legt en verzuimt om op het juiste moment en de juiste wijze actie te ondernemen. Onze infra-structuur, de motor van onze economie, wordt bewust verwaarloosd. Dit geldt zowel te land, te water als in de lucht. Het kan zo niet langer, want onze economie dreigt steeds meer en té vaak vast te lopen. Kortom, wij kunnen niet langer zonder infrastructurele maatregelen. Dit betekent niet dat Nederland-Mobiel een tegenstander van milieu is. Integendeel, wij zijn een absoluut voorstander van een goed en concreet milieubeleid, afgestemd op economie en realiteit. Daarnaast zijn wij een partij die, eveneens met een gezond verstand, de verkeerde ontwikkelingen en missers op andere beleidsterreinen aanpakt. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor alle onderdelen die niet uitdrukkelijk in dit verkiezingsprogramma worden genoemd. Nederland-Mobiel is derhalve niets anders dan een gezond verstandspartij die de vinger op de zere plekken legt.

Files

- Files zijn beslist geen onoplosbaar probleem. Zij zijn door de overheid doelbewust gecreëerd door op grond van het gevoerde milieubeleid de accenten van het eigen vervoer te veel naar het openbaar vervoer te verleggen (iedereen de auto uit). Het openbaar vervoer is echter ondanks alle extra impulsen van de afgelopen jaren niet in staat om de groeiende vervoersstromen te verwerken. Daarom is het aantal auto's op de weg gegroeid en zijn door de niet meer toereikende infrastructuur de verkeersopstoppingen toegenomen. Met als gevolg dat nu onze economie dreigt vast te lopen.
- De NS stelt zelf dat als heden 10 % van de automobilisten over zou stappen op de trein, er een onoverkomelijk capaciteitsprobleem ontstaat. Overigens zijn er ook deskundigen die dit al verwachten bij een veel geringer percentage. Dit is niet onlogisch, omdat de NS nu al dagelijks met problemen kampt en er bijna geen trein meer op tijd rijdt. Kortom, naast het oplossen van de files moet er nog heel wat bij het openbaar vervoer gebeuren.
- Aangenomen wordt dat indien de bezettingsgraad van de auto enigszins omhoog gaat, het fileprobleem zo goed als opgelost is.
- Metingen van Verkeer en Waterstaat, zomer 1997, leidden tot de conclusie dat indien er tijdens de spits in de randstad 40.000 auto's minder op de weg zouden zijn, het filespook waarmee 350.000 automobilisten dagelijks geconfronteerd worden, tot het verleden zou behoren. Maar hoe moeten die burgers zich verplaatsen als het openbaar vervoer niets kan bieden?
- Het is daarom een fabel dat automobilisten niet uit de auto zijn te branden. Maar men heeft geen andere keuze. Als er voldoende alternatieven zouden zijn, dan zouden er beslist geen fileproblemen zijn.
- De overheid steekt dus zijn kop in het zand bij het feit dat vervoer per auto noodzakelijk is. De overheid luistert nog steeds niet naar de noodkreten van het bedrijfsleven. Zij sluit

doelbewust de ogen om zich vervolgens te richten op nieuwe maatregelen en projecten als Rekeningrijden en de Betuwelijn.

- Ook het Centraal Planbureau heeft in een recent rapport nog aangegeven dat het autogebruik ondanks de stijgende lasten niet kan afnemen, en uitbreiding van het openbaar vervoer geen oplossing biedt met het oog op de milieubelasting (lege bussen en treinen)
- Nederland-Mobiel vindt dat de overheid zijn houding in deze op zeer korte termijn moet wijzigen en in actie moet komen.

Infrastructurele maatregelen

- Om de files op te lossen en de economie draaiende te houden, waardoor de balans tussen bedrijfsleven (economie) en milieu weer wordt hersteld, moet er op korte termijn aanzienlijk geïnvesteerd worden in de achtergebleven infrastructuur.
- De financiering van de benodigde infrastructurale maatregelen kan en mag geen probleem zijn. Door het bedrag van circa 23 miljard dat de automobilisten jaarlijks opbrengen, de jaarlijkse opbrengst van bijna 400 miljoen aan bekeuringen en de noodzaak van een doelmatiger werkende overheid (zie Financiën) staat er financieel niets in de weg om de infrastructuur goed aan te pakken.

Rekeningrijden

- Rekeningrijden is niet de methode om het fileprobleem op te lossen, het zal alleen meer oponthoud en verstoppingen in en rond de grote steden opleveren. Ook op die plaatsen waar intussen nieuwe infrastructurale maatregelen zouden zijn uitgevoerd. De steden in de randstad worden zo onbereikbaar en op onze economie zal dit een zware wissel trekken.
- Zo'n bizar systeem zorgt naast verstoppingen in de randstad en een onvermijdelijke economische terugval, voor een extra belasting van de autogebruikers van gemiddeld 1.100 tot 1.400 gulden per jaar. Dit geldt vooral voor de mensen die de economie draaiende houden (woon/werkverkeer en ondernemers) en in mindere mate voor louter particulieren.
- Zoals opgemerkt is mobiliteit, de motor van onze economie,

onmisbaar. Rekeningrijden zal ieder in zijn portemonnee gaan voelen. Niet alleen de automobilist zelf maar ook alle andere burgers. Het te betalen tolgeld en de extra verkeersopstoppingen hebben een uitermate ongewenste invloed op de vervoerskosten, die vervolgens worden verdisconteerd in de prijzen van de goederen, terwijl de koopkracht van de burgers zal afnemen. Zijn de voorstanders zich wel bewust dat dit ook zal doorwerken in de uitkeringen (zowel kwantitatief als kwalitatief)?

- Nederland-Mobiel is van mening dat de benodigde investeringen voor rekeningrijden (400 miljoen) beter geïnvesteerd kunnen worden in de verbetering van de infrastructuur.
- Kortom: REKENINGRIJDEN: NOOIT!
- De uitvoering van het noodprogramma Samen Werken aan Bereikbaarheid (SWAB) dient hoge prioriteit te krijgen.
- Mobiliteitbevorderende projecten als carpoolen, Park & Ride, thuiswerken/telewerken en flexibel werken moeten volgens Nederland-Mobiel worden gestimuleerd.
- Er zullen daarom meer bewaakte carpoolplaatsen moeten komen.
- Volgens TNO zijn er nog minstens 2 miljoen kantoorbanen in ons land om te vormen tot telewerkbanen.

Openbaar vervoer

- Het openbaar vervoer moet worden verbeterd tot een hoogwaardige (frequentie, aansluitingen) en voor ieder betaalbare vorm. Nederland-Mobiel vindt privatisering van het openbaar vervoer zeer wenselijk. Het zal de concurrentie bevorderen en dus de vervoerkosten beperken.
- Voorzieningen op maat zoals treintaxi en belbus moeten door de overheid gestimuleerd en ondersteund worden.
- Vervoersplannen in en bij steden dienen gericht te zijn op een fijnmazig, goed en betaalbaar streek- en lokaal vervoer. Ook zullen speciale busbanen het openbaar vervoer sneller en aantrekkelijker maken. Sneltrams en andere innovatieve vormen van vervoer zoals randstadrail, dienen uiteraard in deze plannen te worden betrokken.
- Dit geldt evenzeer de Vinex-gebieden. Deze moeten zo snel

mogelijk worden ontsloten waardoor de bewoners niet meer totaal afhankelijk zijn van eigen vervoer maar ook het openbaar vervoer kunnen gebruiken.

Beroepsgoederenvervoer

- Nederland-Mobiel bedeeft in de oplossing van de mobiliteitsproblematiek een belangrijker rol toe aan onze nationale transportsectoren en het beroepsgoederenvervoer. Deze uiterst belangrijke participanten in de mobiliteit spelen in het huidige politiek handelen nauwelijks een factor van betekenis en worden evenals de overige verkeersdeelnemers vaak niet serieus genomen door de overheid. Deze sectoren, die volledig afhankelijk zijn van mobiliteit, worden in hun voortbestaan bedreigd. Nederland-Mobiel heeft een kloppend hart voor hen: "Als het transport stil valt, ligt Nederland stil." Nederland-Mobiel legt nadruk op de positieve bijdrage die deze sectoren aan de verbetering van mobiliteit leveren. Zo is onder voorwaarden ook 's nachts beroepsvervoer mogelijk. Daarnaast streeft Nederland-Mobiel naar standaardisatie van voertuiggewichten en voertuigeisen in EU-verband. Bovendien dient het rijtijdenbesluit aangepast en de (milieuvriendelijke) snelheidsbegrenzer heroverwogen te worden.

Vervoer per schip

- Het vervoer over water zal eveneens door de overheid moeten worden gestimuleerd. Dit is naast het wegtransport het passende alternatief voor de door de politiek beoogde Betuwe-lijn. Daartoe zullen de vaarwegen moeten worden verbeterd en nieuwe laad- en losplaatsen moeten worden aangelegd, evenals de daarbij behorende infrastructuur en bedrijfsterreinen. Zo kunnen ook de laatste ontwikkelingen op het gebied van de binnenvaart optimaal worden benut.

Schiphol

- Nederland-Mobiel meent dat voor een transportland als Nederland een verdere groei van het luchtverkeer noodzakelijk is. Schiphol zal als grote internationale luchthaven en belangrijke spil in onze economie dus de mogelijkheid

moeten houden om te concurreren met het buitenland. Het huidige geluidsmetingsysteem en de zogenaamde klachtenlijn zijn daarom terecht een punt van discussie.

- Om Schiphol de mogelijkheid te laten om te groeien kan een tweede luchthaven, mogelijk in zee of elders, voor vrachtluchten een goede optie zijn, waarbij het centraal gelegen Schiphol het passagiers-verkeer kan blijven verwerken. Een betere benutting van de reeds bestaande regionale vliegvelden mag daarbij ook niet uitgesloten worden.

Betuwelijn

- De aanleg van de Betuwelijn, waarvan de kosten voor de belastingbetaler inmiddels zo'n 10 miljard zullen bedragen, moet serieus heroverwogen worden. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.
- Een kostendekkende exploitatie is niet haalbaar. De prognoses hieromtrent geven volgens Nederland-Mobiel een veel te positief beeld. Daarom zijn particuliere investeerders nauwelijks geïnteresseerd. Met de door de overheid nog gezochte (mede) financiering van de exploitatie benodigd 1,8 miljard en het vooruitzicht dat tol mag worden geheven wordt dit al veel te dure en te trage vervoer per spoor volsloekt onbetaalbaar. Gevolgen zijn dat de burger alsnog kan opdraaien voor deze 1,8 miljard en bovendien jaar in jaar uit voor de onvermijdelijke exploitatieverliezen.
- Het transport naar het buitenland kan veel efficiënter en goedkoper via het water en de weg plaatsvinden. Kortom, de Betuwelijn is niets anders dan een politiek monument. Het is voor de belastingbetaler een uiterst kostbare en langdurige maar niet lonende aangelegenheid. Het is naast het weggegooid geld een grove en zinloze aantasting van het milieu.

HSL

- De aanleg van de HSL (Hoge Snelheid Lijn) moet ook opnieuw aan de orde worden gesteld. De totale kosten bedragen inmiddels zo'n 8,6 miljard, waarvan een aanzienlijk deel bedoeld is voor de ondertunneling van het groene hart. Het is een absurde situatie dat in Nederland veel burgers al jaren overlast

van treinverkeer ondervinden (bijvoorbeeld Delft), maar dat daar geen cent voor uitgetrokken wordt, terwijl een strook groen waar vrijwel niemand woont, moet worden ontzien.

2 MILIEUBELEID

Mondiaal beleid

- Het is voor een zeer klein land als Nederland zinloos om mondiaal milieuvoortrekker te spelen, terwijl de grote mondiale vervuilers (vooral de ontwikkelingslanden) niets kunnen en/of willen bijdragen. Nederland behoort hier terug te treden en moet zich beperken tot het eigen land en de omliggende landen (EU).

CO²-indoctrinatie

- Er is tot op heden op geen enkele wijze wetenschappelijk bewezen, dat de uitstoot door menselijk handelen van het gas CO₂ bijdraagt tot het verhogen van de oppervlakte temperatuur op aarde. Deze verhoging van de oppervlakte temperatuur zou dan tot klimaatsverandering leiden. Nederland-Mobiel vindt dat derhalve er geen enkele aanleiding is om er van uit te gaan, dat het gas dan wel schadelijk is. Dientengevolge kan het niet zo zijn, dat een overheid burgers en bedrijfsleven dan lasten oplegt om de uitstoot van CO₂ gas terug te dringen.
- Er is thans sprake van een nieuwe filosofie: het 'voorzorg-principe', waarbij er bij voorbaat van uit wordt gegaan dat CO₂ inderdaad schadelijk is (VN-milieuconferentie Rio de Janeiro 1992). Zonder concreet bewijs worden hel en verdoemenis gepredikt en moeten economie, techniek en vooruitgang aan banden worden gelegd. Milieuwetenschappers scharen zich hier achter milieugoeroes die doemdenken promoten en de overheid volgt blindelings. De uiteindelijke doelen (onderzoeksgelden voor de wetenschap en belastingheffing voor de overheid) heiligen blijkbaar de middelen. Er dreigt zo in ons land oneigenlijke regelgeving te ontstaan die vooralsnog op 'lucht' wordt gebaseerd.

Voorwaardescheppende overheid

- De overheid en met haar de milieulobby behoren volgens Nederland-Mobiël een eind te maken aan hun indoctrinerende en moraliserende methoden om de burgers 'milieubewust-zijn' en een daaraan gerelateerd schuldgevoel bij te brengen, om hen vervolgens geld uit de zak te kloppen. De burgers hebben deze boodschappen inmiddels wel begrepen en zijn zich steeds bewuster van het milieu. Dat de burgers daar niet altijd naar handelen ligt niet alleen aan de irritatie omtrent dit permanent opgeheven vingertje, maar ook aan de feiten dat de burger soms niet anders kan handelen en dat hij verwacht dat ook het bedrijfsleven maar vooral de overheid hun bijdrage leveren. De burger krijgt ook genoeg van de alsmaar stijgende 'milieuheffingen' (Ecotax, brandstoftoeslagen e.d.) die louter bedoeld zijn om de staatskas te spekken.
- De overheid zal concreter moeten handelen en van een moraliserende naar een voorwaardescheppende overheid moeten over gaan. De overheid moet daarop milieuvriendelijk gedrag concreet stimuleren en de voorwaarden daartoe scheppen.

Milieulobby

- De milieulobby heeft de samenleving met haar oneigenlijke argumenten, overdrijving en onwaarheden veel psychische, materiële en financiële schade berokkend.

3 ECONOMIE

FES

- Van de 500 miljoen die vanaf 1998 structureel extra in het Fonds Economische Structuurversterking (FES) wordt gestort, moet een substantieel deel aangewend worden voor de verbetering van de infrastructuur.

Versterking economie

- Nederland-Mobiël kiest voor de versterking van onze economie door het verbeteren van de concurrentiepositie, daar waar onze sterkte ligt. Om dit te realiseren dient de overheid

zich te richten op het stimuleren van alle activiteiten die leiden tot een toename van productiviteit en werkgelegenheid en tot een verbetering en verhoging van de kwaliteit van onze communicatiemiddelen en infrastructuur.

- De overheid zal moeten zorgen voor een doelmatige besteding van overheidsgelden en voor het scheppen van voorwaarden voor een goed functionerende en hoog productieve economie, zodat Nederlandse internationaal concurrerende ondernemingen de 'trekpaarden' kunnen blijven van de Nederlandse economie. Het betekent ook een overheid die, meer dan het huidige paarse kabinet, pal staat voor een rechtvaardig stelsel van openbare voorzieningen waaronder voorzieningen ter verbetering van de mobiliteit, ofwel belangrijke infrastructurele maatregelen. Gelijktijdig dient aandacht te worden besteed en financiële middelen van: gezondheidszorg, ouderen beleid, justitie beleid.

4 JUSTITIE

Normen, waarden en criminaliteit

- Recente uitbarstingen van geweld verstevigen het beeld dat veel burgers zich door de spanningen in hun directe leefomgeving (vervuiling, overlast door jongeren, kleine en georganiseerde criminaliteit, drugsoverlast enz.) niet meer veilig op straat voelen, terwijl het optreden van politie en OM in een aantal zaken door de burger als onvoldoende wordt ervaren. Van de slogan 'meer blauw op straat' heeft de burger nog niet veel gezien. Hier geldt dus geen woorden maar daden.
- Normen en waarden dienen geïntegreerd te zijn in de opvoeding, het onderwijs en het openbaar leven. Nederland-Mobiel vindt dat de politiek zichzelf en de burger op deze zaken moet aanspreken en hier voor moet instaan door het treffen van de juiste maatregelen.
- Dit moet geenszins verward worden met een terugkeer naar vroegere tijden, waarbij het opleggen van normen en waarden de regel was. In deze tijd geldt de dialoog en de behoefte aan verdraagzaamheid, naast uiteraard een goede wetgeving en handhaving daarvan.

- Nederland-Mobiel is van mening dat een goede jeugdzorg, gericht op alle groepen jongeren, een grote bijdrage zal leveren aan het herstel van normen en waarden.
- Nederland-Mobiel is van mening dat er een Schadefonds Slachtoffers Misdrijven moet worden opgericht. Dit schadefonds kan worden ondergebracht bij het Centraal Justitieel Incassobureau. De door de rechter toegewezen schadevergoeding wordt door het schadefonds direct uitgekeerd aan het slachtoffer. Het schadefonds verzorgt vervolgens de inning bij de dader.
- Zo'n schadefonds zal bij veel slachtoffers het rechtsgevoel kunnen bevredigen, terwijl de dader weet dat hij de veroorzaakte schade moet betalen.

Drugsbeleid

- Veel criminaliteit vindt zijn oorzaak in drugsgebruik. In Nederland is dit gebaseerd op een onderscheid in hard- en softdrugs en het zogenaamde gedoogbeleid. Nederland-Mobiel wijst het gedoogbeleid voor gebruik en de handel in softdrugs af, er wordt hier namelijk door de overheid iets gedoogd dat duidelijk strafbaar is gesteld door diezelfde overheid.
- Nederland-Mobiel pleit voor een stapsgewijze regulering van de handel en verkoop van softdrugs onder strikte voorwaarden. Nederland-Mobiel beoogt hiermede terugdringen en op termijn zelfs elimineren van drugsgebruik.
- De harddrugs blijven in de sfeer van het strafrecht, slechts aan medisch hopeloze probleem verslaafden zou onder stringente begeleiding verstrekt mogen worden.

Herziening strafrecht

- De problemen bij Justitie zijn talrijk. Het vertrouwen van de burger in Justitie is ernstig geschaad. Burgers die hun eigendommen wensen te beschermen dan wel zich verzetten tegen dieven en overvallers worden voor de rechter gedaagd en veroordeeld, terwijl wetsovertreders regelmatig ongestraft (vaak met 'bijbehorende' schadevergoeding) dan wel met onbegrijpelijk lage straffen weggelaten.

- Ook de politiemans durft om deze redenen zijn wapen niet meer te trekken.
- Voor Nederland-Mobiel is het duidelijk dat het strafrecht in zijn huidige vorm niet meer voldoet. Strengere straffen zijn geboden.
- Invloeden op OM en rechterlijke macht is blijkbaar (nog) zo groot dat daders eerder worden beloond dan gestraft. Deze opvatting zal drastisch moeten worden gewijzigd. Al zou straffen niet helpen, het is voor de slachtoffers en andere burgers een geruststellend gevoel als criminelen langdurig en veilig opgeborgen zitten.
- Om deze reden vindt Nederland-Mobiel dat ook het systeem van alternatieve strafoplegging aan revisie toe is.
- Nederland-Mobiel vindt dat als er sprake is van vormfouten in de aanklacht, een verdachte niet zonder meer ontslag van rechtsvervolgning of vrijgelaten mag worden. Het OM zal tot het formuleren van de eis (requisitoir) in staat moeten worden gesteld om vormfouten te herstellen.
- Met het oog op deze bescherming van de maatschappij tegen criminelen vindt Nederland-Mobiel het beter dat er meer gedetineerden in één cel geplaatst worden dan criminelen wegens gebrek aan cellen vrij rond te laten lopen.

TBS en proefverlof

- De burger wordt regelmatig opgeschrikt door misdaden gepleegd door TBS'ers tijdens een proefverlof. Nederland-Mobiel is van mening dat TBS'ers die moord, doodslag, aanranding en verkrachting op hun geweten hebben, niet in aanmerking komen voor een proefverlofregeling. Proefverlof moet beduidend zorgvuldiger worden gehanteerd, en zal de eerste maanden slechts onder strenge begeleiding mogen plaatsvinden.

Snelheidscontroles

- Het huidige systeem van boetes wegens te hard rijden op de snelwegen moet aangepast worden. Zij zijn louter bedoeld voor het spekken van de staatskas (1997: opbrengst 389 miljoen) en hebben niets te maken met verkeersveilig-

heid en milieu. Dan kan ook de politie zich weer aan haar echte taken kwijten. Verkeersovertreders en weggebruikers die ook een gevaar voor anderen op de weg zijn (bijvoorbeeld rechts inhalen, bumperkleven) dienen uiteraard afdoende te worden gestraft.

100% Wettelijke bescherming voor langzaam verkeer

- Nederland-Mobiel wijst het voorstel om fietsers en bromfietzers volledig in bescherming te nemen en de automobilist bij een ongeval altijd aansprakelijk te stellen (dus vogelvrij) absoluut van de hand. De overheid doet er beter aan om jongeren verkeersregels bij te brengen en deze streng te handhaven
- Snelverkeer en langzaam verkeer dienen duidelijk van elkaar gescheiden te blijven.

5 ASIELBELEID EN ILLEGALEN

Beperking instroom

- In 1997 bedroeg de instroom van asielzoekers ruim 34.000.
- Het merendeel van deze asielzoekers heeft louter economische motieven. Zij betalen vaak een kapitaal aan criminele organisaties om naar Nederland te worden gesmokkeld.
- Deze oneigenlijke asielinstroom dient teruggedrongen te worden en de aanvragen niet gehonoreerd.
- Daartoe moeten de procedures verscherpt en verkort worden en moeten de betreffende mensensmokkelorganisaties worden geëlimineerd.
- Nederland zal vooral samen met Duitsland concrete maatregelen moeten ontwikkelen als scherpere en doelmatiger grenscontrole en intensievere samenwerking tussen politiediensten en grensbewakingautoriteiten.
- Nederland-Mobiel is het eens met de stelling dat aan de gronden voor een kennelijke ongegrondverklaring van een asielaanvraag moet worden toegevoegd: "de asielzoeker die zich moedwillig heeft ontdaan van documenten die van belang zijn voor de beoordeling van zijn aanvraag om toelating als vluchteling", zodat deze 'asielzoekers' onmiddellijk

kunnen worden geweigerd en teruggestuurd.

- Als ook deze zaken onvoldoende resultaat opleveren en als de stromen asielzoekers blijvend zijn of alsmear groeien dan zou gedacht moeten worden aan Europese of wereldwijde afspraken over de acceptatie van een maximum aantal asielzoekers per beschikbare ruimte per land.

Verblijf in Nederland

- Mensen met een vluchtelingenstatus die recht hebben op een (tijdelijke) verblijfsvergunning zullen zo spoedig mogelijk moeten integreren. Dit geldt evenzeer voor de al langer in ons land verblijvende allochtonen.
- De zogenaamde vakantiegangers, asielzoekers en vluchtelingen die voor een kort verblijf naar hun land van herkomst terugreizen, dienen niet meer in Nederland te worden toegelaten maar in hun eigen land te blijven.
- Nederland-Mobiel is van mening dat als een verblijfsgerechtigde of een asielaanvrager tijdens de verblijfsperiode of asielprocedure criminele activiteiten ontplooit, het statushouderschap moet worden ingetrokken of de asielprocedure onmiddellijk moet worden stopgezet, waarop metterdaad uitzetting van de crimineel volgt. Bij een zwaar misdrijf zal de straf eerst in ons land moeten worden uitgezeten (snelrechtprocedure), terwijl de uitzetting van de gezinsleden direct zal kunnen plaatsvinden.
- Deze methode zal ook bijdragen aan onze normen en waarden en is een eerste begin van het integratieproces.
- Indien statushouders en andere verblijfsgerechtigden in aanmerking (willen) komen voor het Nederlanderschap dan zullen zij hun oorspronkelijke nationaliteit moeten opgeven. Het bezit van twee nationaliteiten, dus twee paspoorten is uit den boze.

Weigerachtige landen

- Op landen die niet toestaan dat hun onderdanen die in Nederland niet in aanmerking zijn gekomen voor een verblijfsvergunning, weer naar dat land terugkeren, moet beduidend meer (internationale) druk worden uitgeoefend.

Illegalen

- Uitgeprocedeerde asielzoekers zullen daadwerkelijk naar hun land van herkomst moeten worden uitgewezen en mogen niet in de illegaliteit verdwijnen. De huidige methode waarbij uitgeprocedeerde asielzoekers op eigen gelegenheid naar Ter Apel moeten reizen en in een later stadium op straat worden gezet, lokt uit tot verdwijning in het illegale circuit, waarin weer geronseld wordt voor criminele activiteiten en prostitutie. Dit niet werkende systeem moet drastisch worden aangepast.
- Illegaal verblijf is per definitie niet toelaatbaar. Het doel is illegalen naar hun land van herkomst uit te wijzen. Mocht dit voor afgewezen asielzoekers en illegalen absoluut niet mogelijk zijn, dan behoren de kosten voor verblijf ten laste te komen van het budget voor Ontwikkelingssamenwerking.

6 VOLKSGEZONDHEID EN SPORT

Volksgesondheid

- Nederland-Mobiel zal een goede kwaliteit en kostenbeheersing van de gezondheidszorg en de ouderenzorg blijvend bevorderen.
- De overheid tracht de problemen in de gezondheidszorg aan te pakken door enerzijds het zorgaanbod te beperken en anderzijds een eigen bijdrage te vragen. Beide zijn geen oplossing.
- De invoering van een ingewikkeld eigen bijdrage systeem heeft nergens toe geleid. De eenmalige kosten voor de invoering van het systeem bedroegen 40 miljoen, terwijl de structurele uitvoeringskosten op 62,5 miljoen uitkwamen. Per saldo is dit systeem nodeloos ingewikkeld, fraudegevoelig en verliesgevend. Het draagt dus niets bij aan de oplossing van de knelpunten in de gezondheidszorg.
- Nederland-Mobiel pleit daarom voor de afschaffing van dit eigen bijdrage systeem en accepteert de invoering van een eigen risico in het ziekenfonds als bijdrage in de beteugeling van de kosten.
- De doelmatigheid in de gehele gezondheidszorg zal ook

vergroot moeten worden. Minder vergaderen, minder management, maar meer 'wit aan het bed'.

- Het feit dat particuliere gezondheidszorg een uurtarief kan hanteren dat 50 % lager ligt dan bij of in de traditionele thuiszorg, omdat particuliere organisaties geen logge bureaucratie in het leven behoeven te houden, geeft hier een goede indicatie.
- Nederland-Mobiel stelt zich verder op het standpunt dat bij medische behandeling geen onderscheid mag worden gemaakt tussen werkenden en niet-werkenden, respectievelijk jongeren en ouderen.
- De overheid behoort meer geld ter beschikking te stellen en geen beperking op te leggen bij levensbedreigende situaties. Als ook volledig doorgewerkt en geopereerd wordt buiten de huidige werktijden, zullen de wachtlijsten in de gezondheidszorg snel tot het verleden behoren. Dit zal uiteindelijk de kosten aanzienlijk drukken omdat dan bijvoorbeeld kostbare apparatuur en operatieruimtes efficiënter worden gebruikt.

Sport

- Sport is een belangrijke vorm van vrijetijdsbesteding die teamgeest kan bevorderen in een maatschappij die sterk individualiseert. Dit laatste doet de behoefte aan recreatieve voorzieningen toenemen.
- Nederland-Mobiel wil de amateursport en voorzieningen die mensen langer in beweging (mobiel) houden ondersteunen.
- Aangezien de amateursport voornamelijk draaiende wordt gehouden door vrijwilligers, dient dit vrijwilligerswerk financieel aantrekkelijker gemaakt te worden.

7 ONDERWIJS

- Het overheidsbeleid is te veel gericht op bezuinigen en niet op de kwaliteit van het onderwijs zelf. Ook geldt hier, evenals in de gezondheidszorg steeds meer een vergadercultuur, waardoor men steeds minder aan lesgeven toekomt. Het huidige financieringssysteem (lump sum) is veelal te laag, waardoor scholen vervuilen (geen geld voor schoonmaak),

er te weinig ondersteunend personeel kan worden aangemen en dus te veel (extra) druk op de leerkrachten komt.

- Nederland-Mobiel wijst dit beleid geheel af, omdat juist de kwaliteit van ons onderwijs moet worden verbeterd.
- Nederland-Mobiel is van mening dat de middelen primair daar ingezet moeten worden waar de behoefte is.

Basisonderwijs

- Kleinere klassen zullen meer leerkrachten motiveren om voor de klas te blijven staan, terwijl er ook veel wachtgelders opnieuw aan het werk gezet kunnen worden. Daarnaast bevordert het de instroom van nieuwe leerkrachten.
- Kleinere klassen betekenen een betere concentratie, meer aandacht, betere orde en veel minder drop-outs.
- Het basisonderwijs wordt te veel toegespitst op allerlei modernistische bijzaken waardoor de grondbeginselen van het onderwijs in gedrang komen. Door de grootte van de klassen kan ook te weinig individuele aandacht worden besteed aan de leerlingen. Het is van het grootste belang dat kinderen op de basisschool weer de elementaire beginselen als taal en rekenen wordt bijgebracht.

Voortgezet en hoger onderwijs

- Nederland-Mobiel wil de uitstroom van oudere leerkrachten voorkomen. Deze uitstroom heeft meerdere oorzaken, die alle zijn terug te voeren naar het gevoerde overheidsbeleid van de afgelopen jaren.
- Door het creëren van 'schoolfabrieken' zijn veel leerkrachten bij de fusies buiten de boot gevallen, terwijl er ook veel scholen bij gebrek aan een fusiepartner moesten sluiten en de leerkrachten op straat werden gezet.
- Door het bezuinigingssysteem moesten de klassen steeds groter worden, terwijl de leerlingen steeds 'mondiger' (zelfs agressiever en crimineel) worden. Veel oudere leerkrachten kunnen zo'n situatie niet meer aan.
- Als er weer 'orde en rust' in de scholen heerst dan zal dit ook een positieve bijdrage leveren aan het herstel van normen en waarden.

- Nieuwe technieken volgen elkaar in steeds sneller tempo op. Wil Nederland ook internationaal blijven meetellen dan is goed onderwijs dat aansluit op de behoefte uit de markt van essentieel belang.
- Hiertoe zal vooral het beroepsonderwijs, dat door de onderwijshervormingen steeds theoretischer wordt, beter moeten aansluiten op het bedrijfsleven.
- Voor het hoger onderwijs ziet Nederland-Mobiel informatica en informatiekunde, gezien de grote maatschappelijke behoefte aan afgestudeerden in deze richtingen, als speerpunt studie.

Wetenschappelijk onderwijs

- Nederland-Mobiel wil, in relatie tot vraag en aanbod van studierichtingen, het huidige lotingssysteem in het wetenschappelijk onderwijs herzien.
- Studenten moeten weten waar zij aan toe zijn. Er moet daarom geen voortdurende discussie over de OV-jaarkaart plaatsvinden, maar er moet een langlopende regeling worden getroffen waarbij geopteerd wordt voor het oude systeem van een OV-kaart voor de gehele week. Nederland-Mobiel wil zorgdragen voor aanpassing van de studiefinanciering waardoor studenten zich volledig op hun studie kunnen richten.
- Nederland-Mobiel ziet voor het onderwijs ook een taak weggelegd om via betaalbaar en flexibel deelonderwijs te voorzien in de behoefte bij oudere werknemers en senioren om de aansluiting met de 'elektronische maatschappij' niet te verliezen.

8 VOLKSHUISVESTING

- De individuele huursubsidie moet het instrument blijven dat er voor zorgt dat goede woonruimte betaalbaar blijft voor burgers met lagere inkomens.
- Omdat hier in feite sprake is van een sociale tegemoetkoming in de huurkosten van een woning, vindt Nederland-Mobiel dat de huursubsidie ondergebracht behoort te worden bij het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

- Geschat wordt dat het aantal mensen dat ouder is dan 55 jaar tot het jaar 2010 zal stijgen met 1,2 miljoen. Dat betekent dat in datzelfde jaar de helft van de woningen in Nederland bewoond zal worden door ouderen.
- Het aanpassen van de bestaande voorraad, zodat deze geschikt wordt gemaakt voor bewoning door ouderen, is daarom belangrijk. Dit zogenaamde 'opplussen' aan de hand van de door de overheid ontwikkelde 'seniorentabel' verdient ondersteuning.
- In ieder geval zullen voor het opplussen in de toekomst voldoende financiële voorzieningen moeten worden getroffen.

9 SOCIALE ZEKERHEID

- Het garanderen van sociale zekerheid ziet Nederland-Mobiel als een kerntaak van de overheid. Het huidige kabinet bezuinigde in deze kabinetsperiode minimaal 18 miljard, waarvan 9 miljard op de sociale zekerheid.
- Nederland-Mobiel onderschrijft de noodzaak tot kostenbeheersing, ook in de sociale zekerheid, doch dat is iets anders dan snoeien in het voorzieningenniveau wat uiteindelijk tot een tweedeling in de maatschappij kan leiden. Want armoede is in de ogen van Nederland-Mobiel in onze samenleving volstrekt onaanvaardbaar.
- Nederland kent momenteel circa 2 miljoen burgers die niet economisch productief zijn vanwege arbeidsongeschiktheid en werkloosheid.
- Opvallend daarbij is dat er relatief veel jongeren met een lage opleiding werkloos zijn, maar ook dat de arbeidsdeelname van 50+ ers tot een bedenkelijk niveau gedaald is. Dit tegen de achtergrond van het feit dat in sommige sectoren van het bedrijfsleven de eerste tekenen van een tekort aan gekwalificeerd personeel zich voordoen, geeft aan dat vraag en aanbod niet (meer) in evenwicht zijn.
- Nederland-Mobiel vindt daarom wijziging van de verhoudingen in het arbeidsbestel dringend noodzakelijk om deze situatie te herstellen en in evenwicht te brengen.
- In de ogen van Nederland-Mobiel is het niet aanvaardbaar

dat grote groepen mensen lange tijd buiten het arbeidsproces staan. Zeker niet die groep die soms hun hele leven bewust buiten dit proces willen blijven staan.

- Het uitvoeren van maatschappelijke taken als tegenprestatie voor het ontvangen van een uitkering ligt voor de hand. Enerzijds omdat iedere arbeidskracht dan kan bijdragen aan de verhoging van welzijn in de samenleving en de economie (kwaliteit, productiviteit). Anderzijds geeft een actieve bijdrage aan de samenleving een verhoging van eigenwaarde. Het omvormen van de sociale zekerheid tot een meer activerend stelsel in combinatie met scholing voor met name de werk-onwilligen, is volgens Nederland-Mobiel daarom noodzakelijk. In ieder geval dient een bewuste keuze voor langdurige werkloosheid niet te worden gehonoreerd met een volwaardige sociale uitkering, maar uitgebannen te worden.
- Nederland-Mobiel pleit daarom voor een meer praktische aanpak van het beroepsonderwijs, uitbreiding van opleidingsmogelijkheden voor (jonge) werklozen, waarbij wat minder vrijblijvendheid niet ongepast lijkt, geen discriminatie op leeftijd in het bedrijfsleven, maar ook de mogelijkheid van flexibele pensionering voor mensen vanaf 55 jaar die het arbeidsproces werkelijk niet meer kunnen bijbenen.
- Wie evenwel niet kan werken, zal voldoende ondersteuning moeten krijgen om te kunnen leven. Naast de beschikking over voldoende inkomen behoren de burgers die niet meer aan het arbeidsproces deelnemen de mogelijkheid te krijgen om actief bij de samenleving betrokken te blijven.
- Pensioenverzekeringen zijn geen zaak van de overheid, maar van de verzekeraar en de werknemer.
- Het sociale stelsel wordt ondermijnd door fraude. Nederland-Mobiel wil alle misbruik van het sociale stelsel volledig de kop indrukken.

10 LANDBOUW EN VISSERIJ

- Nederland-Mobiel beschouwt de agrarische sector als een gewaardeerde bedrijfstak en onmisbare factor voor onze economie. Nederland-Mobiel hecht aan een goede uit-

oefening van de landbouwpraktijk binnen de grenzen van duurzaamheid en dierwelzijn.

- Nederland-Mobiel zal zich inzetten voor een snelle en praktische oplossing van het milieuvraagstuk dat verbonden is aan de intensieve veehouderij.
- Nederland-Mobiel vindt dat getracht moet worden de vissersvloot onder Nederlandse vlag te houden en waar nodig (opnieuw) te brengen. Binnen de EU dienen voor de landbouw en visserij voor elk land gelijke rechten te gelden.

11 ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

- Nederland-Mobiel is van mening dat het budget dat beschikbaar wordt gesteld voor ontwikkelingssamenwerking in overeenstemming moet zijn met de internationale norm. Een hogere bijdrage voor ontwikkelingssamenwerking is nergens (meer) voor nodig. Zeker nu vaststaat dat er steeds minder ontwikkelingsgeld terugvloeit naar opdrachten voor het Nederlandse bedrijfsleven.
- De gelden voor ontwikkelingshulp moeten volgens Nederland-Mobiel vooral aangewend worden voor die landen waar een dreiging is dat de betreffende inwoners naar Europa en specifiek Nederland/Duitsland willen vertrekken. Dan kan ter plaatse geholpen worden om dat land uit de misère te helpen.

12 BESTUURLIJKE VERNIEUWING

- Nederland-Mobiel wil op korte termijn invoering van het correctief referendum. Veel zaken worden in dit land gereïaliseerd te nutte van de burgers. Dit betekent ook dat de burgers daar veel last van ondervinden, zowel direct als financieel. De inwoners moeten in een situatie die iedereen aangaat de gelegenheid krijgen om zich uit te spreken over zo'n belangrijk onderwerp.
- Aangezien de politiek soms horende doof en ziende blind lijkt te zijn (bijvoorbeeld de invoering van de Euro) is Nederland-Mobiel een sterk voorstander van zo'n referendum.

- Ook de invoering van een gekozen burgemeester kan op onze steun rekenen.
- Nederland streeft naar een doelmatig werkende overheid, daar waar de overheid faalt dienen passende maatregelen genomen te worden waarin “gouden handdrukken e.d.” niet passen.
- Nederland-Mobiel is voorstander van een voortgaande regulering. Deze aanpak draagt er zorg voor dat de noodzakelijke regelgeving voor de burger inzichtelijker wordt.
- Nederland-Mobiel wil geen politieke benoemingen bij specialistische organisaties. Op dergelijke posten behoren deskundigen te worden benoemd. Daarmee kunnen situaties als bij de CTSV worden voorkomen.

13 FINANCIËN

Sluitende begroting

- De rijksoverheid moet tot een sluitende begroting komen en net als elke burger de tering naar de nering zetten.
- De overheid gebruikt jaar in jaar uit de auto(mobilist) al als melkkoe en legt tegenwoordig bij iedereen nog eens allerhande milieuheffingen op om op een eenvoudige manier de wanorde in de rijksfinanciën, dus haar onvermogen om orde op zaken te stellen, te verbloemen.
- Hoewel nu de indruk wordt gewekt dat het uitstekend zou gaan met het huishoudboekje van de overheid omdat de staatsschuld daalt als percentage van het inkomen, neemt de schuld in absolute bedragen gemeten nog steeds toe en is inmiddels opgelopen van 382 miljard in 1994 naar 430 miljard in 1998 en loopt verder op tot 488 miljard in 2001. Deze staatsschuld kost de burgers circa 30 miljard aan rente per jaar. Van dit bedrag zouden vele knelpunten in onze samenleving zonder meer opgelost kunnen worden.

Doelmatiger

- De overheid zal daarom doelmatiger moeten werken. Nederland-Mobiel is er van overtuigd dat er op deze wijze miljarden bespaard kunnen worden. Per saldo dienen de

kosten betaald te worden uit de lopende middelen en mag de overheid ten behoeve van de overheidsinvesteringen op de kapitaalmarkt lenen overeenkomstig de door de EMU gestelde eisen.

- Een goede indicatie is hierbij het nu twee maal verschenen zwartboek van de Nederlandse Vereniging van Belastingbetalers, die de verspilling van de overheid als gevolg van ondoelmatig werken op circa 10 miljard per jaar schat. Wie de rapporten van de Algemene Rekenkamer leest en bedenkt dat het hier slechts om een beperkt onderzoek gaat, zal deze bedragen niet verbazen.

Fraude

- Een aparte vermelding verdient hier het misbruik van belastinggelden door het Europese Parlement, dat ten dele door de Nederlandse belastingbetalers wordt opgebracht. Mede om deze reden stelt Nederland-Mobiel onze bijdrage aan de EU aan de orde.
- Ook de fraude bij uitkeringen blijkt voor de overheid moeilijk aan te pakken. In een recent verschenen rapport wordt verondersteld dat er jaarlijks bijna 4 miljard ten onrechte aan bijstand en andere uitkeringen wordt uitbetaald. Tegen deze fraude zullen doelmatige stappen moeten worden ondernomen.

Intrekking oneigenlijke milieubelastingen en accijnzen

- Alle oneigenlijke maatregelen als de Ecotax, "kwartje van Kok" en andere vormen van 'milieu'belastingen en accijnzen die louter tot doel hebben de staatskas te spekken, moeten worden ingetrokken. Dergelijke vormen van financiële benadeling van de burgers leveren onnodig verlies aan koopkracht op, wat vervolgens weer de economie ondergraaft, terwijl zij niets toevoegen aan het zogenaamde doel (milieu). Er is geen enkele reden om aan te nemen dat als de kosten omhoog gaan de burger minder gaat autorijden (zie paragraaf 1, Files) of thuis minder energie zal (kunnen) gebruiken. Zo kan de Ecotax ook niet tot het vermeende doel van energiebesparing leiden,

louter omdat de samenleving niet zonder deze energiebronnen kan en andere bronnen niet echt voor handen zijn.

- Met het intrekken van de accijnsverhoging van juli 1997 (kwartje van Kok) worden ook de negatieve effecten op de werkgelegenheid voor pomphouders en middenstanders in de grensstreek weer opgeheven.

Overdrachtsbelasting

- Nederland-Mobiel wil de overdrachtsbelasting zo spoedig mogelijk afschaffen; dichter bij het werk wonen moet worden beloond in plaats van gestraft.

Nederland-Mobiel wil de aftrek van de hypotheekrente instandhouden.

Internationaal evenwicht

- Nederland-Mobiel wil mede in het belang van het bedrijfsleven en de internationale concurrentieslag het Nederlandse belastingstelsel rondom de mobiliteit in overeenstemming brengen met de ons omringende landen (Duitsland en België).

Herziening belastingsstelsel

- Nederland-Mobiel zal de voorgenomen herziening van het belastingsstelsel (nota "Belastingen in de 21e eeuw; een verkenning") nauwlettend volgen. Zoals het er nu voor staat lijkt het meer een systeem van "met de ene hand geven en met de andere (extra) nemen". Zo kan Nederland-Mobiel absoluut niet akkoord gaan met de voorgestelde verhoging van de Ecotax, omdat deze juist moet verdwijnen. Ook zal er niet zo maar onbeperkt geschrapt kunnen worden in aftrekposten. Er mag niet worden ingegrepen op pensioensparen. Daarnaast zullen de eventuele effecten op de koopkracht bij de voorgenomen BTW-verhoging nader moeten worden bestudeerd.

Financiële ruimte

Maatregel

in miljarden gulden

• Vergroting van de efficiency van de overheid: Gevangenen, subsidies, etc.	4,0
• Vermindering van internationale uitgaven: o.a. EU-bijdragen	3,0
• Bezuiniging op collectieve voorzieningen: Misbruik sociale voorzieningen, woonland beginsel, kortere asielprocedures	2,5
• Halvering van overheidsverspilling: de jaarlijks verspilde 10 miljard in eerste instantie halveren	5,0
• Heroverweging HSL: geen onnodige tunnels, eventueel Bosvariant	2,0
• Annuleren Betuwelijn	2,5
• Ombuigingen	19,0
• Ruimte bij 2% economische groei	6,75
Totale vrije bestedingsruimte	25,75

Op dit moment wordt een algemene economische groei verwacht van minimaal 2%. Het is niet uit te sluiten dat de werkelijke economische groei hoger zal uitvallen tot wellicht zelfs 3,25%. Het gaat hier om een extra ruimte oplopend tot 23 miljard gulden.

Besteding van financiële ruimte

Maatregel in miljarden gulden

• Teruggave van het 'kwartje van Kok' het zou tenslotte slechts een tijdelijke maatregel zijn	2,4
• Halvering van BPM op motorvoertuigen z.s.m. af te schaffen, na verkiezingen direct halveren	1,9
• Terugbrengen van het financieringstekort naar 1% van het BBP	5,5
• Verlaging van de overdrachtsbelasting z.s.m. af te schaffen i.v.m. mobiliteit van burgers	2,0
• Overige lastenverlichting: accijnzen, motorrijtuigenbelasting, inkomstenbelasting	4,0
• Extra investeringen in infrastructuur met name meer/bredere wegen, beter onderhoud	5,0
• Volksgezondheid: meer wit aan het bed	2,0
• Politie en Justitie: meer blauw op straat	1,2
• Onderwijs: beter onderwijs, betere studie-financiering en een vrije keuze voor een volledige OV-kaart	1,75
Totaal	25,75

Extra opbrengsten door economische groei boven de 2% dienen met voorrang te worden gebruikt voor een verdere versterking van de mobiliteit in Nederland zoals meer tunnels voor wegen, dubbeldeks wegen bij ruimtegebrek, fijnmazig en beter OV, meer scheiding van snel langzaam verkeer. Proportioneel kan extra ruimte ook worden gebruikt voor de sectoren volksgezondheid en politie/Justitie.

**Méér wit aan het bed,
méér blauw op straat en
méér groene golven op de weg!**

Nederland Mobiel, Postbus 5795, 3008 AT Rotterdam
Telefoon: 0113 - 67.00.55, Fax: 0113 - 67.00.57, E-mail: aadebeijer@zeelandnet.nl