

Nederland *Mobiel*

VERKIEZINGSPROGRAMMA

2002 – 2006

DOCUMENTATIECENTRUM
NEDERLANDSE POLITIEKE
PARTIJEN



BIBLIOTHEEK RU GRONINGEN



2300 6188

00 Inleiding

Nederland-Mobiel is opgericht december 1997 en komt voort uit de Stichting Pro Auto. Nederland-Mobiel stelt zich ten doel in politieke zin actief te zijn op landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau, ten einde belangenbehartiging uit te oefenen vrij van de begrippen ideologie en dogmatiek. 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. Het algemene uitgangspunt voor de politieke activiteiten van Nederland-Mobiel zal zijn ; "De universele verklaring voor de rechten van de mens" Aan deze verklaring zal Nederland-Mobiel haar handelen steeds opnieuw toetsen.

De automobilist als zondebok

Politiek Den Haag bestempelt de automobilist nog steeds als zondebok voor het milieu. Dit beeld wordt door de overheid zorgvuldig in stand gehouden teneinde automobilisten de nodige schuldgevoelens te kunnen aanpraten om zodoende steeds weer met nieuwe belastingmaatregelen te kunnen komen.

Genegeerd wordt dat de auto-industrie permanent enorme investeringen doet om de belasting van het milieu steeds verder terug te dringen. Na de introductie van de katalysator heeft de auto- industrie de verdere ontwikkeling van ondermeer de z.g. hybride auto, die zowel op benzine als elektriciteit kan rijden, ter hand genomen en is deze inmiddels op de markt gebracht.

Intussen wordt alweer volop gewerkt aan een auto, die op waterstof zal gaan rijden, waardoor de netto uitstoot tot nul gereduceerd kan worden.

De automobilist als melkkoe

Het totaalbedrag, dat automobilisten jaarlijks rechtstreeks afdragen aan de overheid, bedraagt inmiddels ruim F 26 miljard (brandstofaccijns, BPM, BTW, houderschapsbelasting etc).

Hiervan verdwijnt het overgrote deel in de algemene middelen en slechts een klein gedeelte wordt besteed aan onderhoud en uitbreiding van het wegennet. De achtereenvolgende regeringen hebben in de achterliggende jaren dus volstrekt onvoldoende gedaan om de infrastructurele knelpunten in ons land op te lossen met als gevolg, dat ons land nu met een bijna niet meer te overbruggen achterstand zit. Dit vormt een ernstige bedreiging voor de noodzakelijke economische groei en arbeidsmobiliteit.

01 Verkeer en waterstaat en mobiliteit

Files

Files zijn beslist geen onoplosbaar probleem. Zij zijn het gevolg van een falend beleid van achtereenvolgende regeringen, die onder het mom van milieubeleid, enerzijds, weigerden te investeren in ons wegennet, maar anderzijds er ook niet in geslaagd zijn het openbaarvervoer op te vijzelen tot een goed alternatief voor de automobilist. Dit, in samenhang met een flinke toename van het aantal werkenden, hebben de fileproblematiek alleen maar verergerd.

De NS stelt zelf, dat als 10% van de automobilisten over zou stappen op de trein, er onoverkomelijke problemen zullen ontstaan. Onduidelijkheid omtrent de koers, die politiek Den Haag wil voeren m.b.t. de verdere privatisering van de spoorwegen in de komende jaren, hebben de bereidheid van de NS om te investeren in nieuw materiaal ernstig vertraagd. Het gevolg is, dat het nog vele jaren zal duren voor de capaciteit van de NS voldoende is om een deel van de automobilisten, die de overstap van auto naar trein willen maken, te kunnen opvangen.

Metingen door Verkeer en Waterstaat(zomer 1997)leidden toen al tot de conclusie, dat indien er tijdens de spitsuren in de randstad 40.000 auto's minder op de weg zouden zijn, het fileprobleem opgelost zou worden. Om dit te bereiken moet het openbaar vervoer dan echter wel een echt alternatief bieden.

In een meer recent rapport heeft het Centraal Planbureau 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.

Infrastructurele maatregelen.

Het besef, dat er nu eindelijk iets moet gebeuren aan de dagelijkse files, de overvolle treinen, bussen en metro's schijnt nu eindelijk ook doorgedrongen te zijn tot politiek Den Haag. In het z.g. Bereikbaarheid Offensief Randstad (BOR) wordt een poging gedaan iets te doen aan de onhoudbare situatie van dit moment.

Nederland-Mobiel juicht uiteraard de voorstellen, die tot oplossingen leiden toe, maar heeft onoverkomelijke problemen met bepaalde onderdelen van de voorgestelde oplossingen en de wijze waarop minister Netelenbos (p.v.d.a) deze voorstellen heeft doorgedrukt bij de lagere overheden.

Rekeningrijden

Waar Nederland-Mobiel met name onoverkomelijke problemen mee heeft is de invoering van een systeem van rekeningrijden, spitsheffing of hoe het ook genoemd moge worden. Rekeningrijden zal het fileprobleem niet oplossen en alleen maar tot meer sluipverkeer leiden op de secundaire wegen waar de verkeersveiligheid minder groot is (b.v. geen gescheiden rijbanen) dan op de autosnelwegen

Er zullen vervolgens door de lagere overheden, al dan niet met extra steun van de rijksoverheid, extra kosten gemaakt gaan worden om dit sluipverkeer tegen te gaan waardoor de bereikbaarheid en veiligheid nog verder zullen verslechteren.

De door de regering veronderstelde afname van autoverkeer in de spits vanwege de werking van het z.g. prijsmechanisme zal niet werken, omdat naar verwachting, een flink deel van de automobilisten de kosten (gemiddeld tussen de ca F 1000,- en F 1800,- per jaar netto) van hun werkgever vergoed zullen krijgen.

Overigens zullen de werkgevers, die de kosten van rekeningrijden aan hun werknemers vergoeden, deze ongetwijfeld in hun prijzen verwerken wat tot prijsverhogingen zal leiden waardoor de inflatie zal toenemen en per saldo de kosten van rekeningrijden ook voelbaar wordt voor burgers, die op geen enkele wijze betrokken zijn bij de veroorzaking van files.

Voor die werknemers, die noodgedwongen met de auto naar hun werk moeten en geen vergoeding krijgen is het daarom extra zuur te moeten vaststellen, dat zij per jaar F 1000,- tot F 1800,- netto besteedbaar inkomen moeten inleveren dankzij maatregelen van een regering die iedereen aan het werk wil hebben. Overigens roept deze maatregel ook vragen m.b.t. het rechtsgelijkheidsbeginsel op.

De conclusie van Nederland-Mobiel is dan ook dat invoering van rekeningrijden een enorme investering vergt, voor een systeem, dat zal blijken niet te werken en daarom in feite weggegooid geld is, dat beter besteed kan worden aan het oplossen van knelpunten.

Kortom ; REKENINGRIJDEN: NOOIT!

Nederland-Mobiel kan zich, zoals gesteld, grotendeels vinden in de uitvoering van de plannen zoals nu vastgelegd in het Bereikbaarheid Offensief Randstad (BOR) maar daarin mag geen plaats zijn voor rekeningrijden. Daarnaast pleit Nederland-Mobiel voor stimulering van mobiliteitsbevorderende projecten als carpoolen, (met bewaakte carpoolplaatsen waar tevens meer faciliteiten dienen te komen) uitbreiding van Park&Ride voorzieningen bij de N.S., terwijl de mogelijkheden van telewerken nu echt eens beter benut moeten gaan worden.

Kilometerheffing

Momenteel komt er een discussie op gang om het systeem van rekeningrijden te vervangen door een systeem van kilometerheffing. Nederland-Mobiel zal zich verzetten tegen de invoering van dit systeem.

Om te beginnen is een deel van de autokosten al variabel, ten tweede vergt de invoering ervan, evenals dit bij rekeningrijden het geval is, weer het opzetten van een kostbaar registratiesysteem waarbij het Big Brother principe ingevoerd gaat worden. De zoveelste aanslag op de privacy van de burger door de overheid.

Openbaar vervoer

Nederland-Mobiel is voorstander van een hoogwaardig- en betaalbaar openbaar vervoersysteem.

Vinex locaties moeten van meet af aan de mogelijkheid van goed openbaar vervoer bieden wat op zich echter geen reden is om een anti-autobeleid te voeren zoals b.v. het weglaten van parkeervoorzieningen bij huizen c.q. wijken in deze Vinex locaties.

Goederenverkeer

Hoewel er, met name door de anti auto lobby, gepleit wordt om Nederland om te vormen van een mainport naar een brainport is Nederland-Mobiel van mening, dat deze discussie van weinig realiteitszin getuigt. Door de ligging van Nederland zal het vervoer van goederen een belangrijke plaats blijven innemen. Niet vergeten mag worden dat de sector beroepsgoederenverkeer en de daaraan verwante bedrijfstakken voor een flink stuk werkgelegenheid zorgen.

Nederland-Mobiel ondersteunt weliswaar initiatieven om goederen ook op andere wijze te vervoeren dan over de weg, zoals over water en in de toekomst via ondergrondse distributiesystemen, maar dat neemt niet weg dat het merendeel van de goederen nog steeds over de weg zal gaan zodat een sterke verbetering van de infrastructuur voor deze bedrijfstak van groot belang is.

Nederland-Mobiel ziet nog steeds niets in de aanleg van de **Betuwelijn**.

Dit geldverslindende prestige project levert weinig tot niets op, tast het milieu aan en zal per saldo de belastingbetaler opzadelen met de exploitatieverliezen.

Schiphol

Nederland-Mobiel meent, dat voor een transportland als Nederland, een verdere groei van het luchtverkeer, binnen bepaalde normen, mogelijk moet zijn.

De milieuwetgeving mag hier niet zover gaan, dat de veiligheid van toestellen en passagiers, in gevaar komt.

02 Milieubeleid

Mondiaal beleid

- Het is voor een zeer klein land als Nederland zinloos om mondiaal milieuvoortrekker te spelen, terwijl de grote mondiale vervuilers 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).. Aanvullende documentatie en argumentatie zijn verkrijgbaar bij het partijbureau.

Als er al sprake zou zijn van een mondiale opwarming zou deze zelfs verwelkomd dienen te worden; wellicht zullen generaties na ons er dankbaar voor zijn doordat de komende ijstijd er een 500-tal jaren door uitgesteld kan worden.

CO₂-doctrine

Er is tot op heden nog steeds geen eensluidende opvatting onder de wetenschappers of de uitstoot door menselijk handelen van het gas CO₂ bijdraagt tot het verhogen van de oppervlakte temperatuur.

-Zelfs al zou er een klimaatverandering op til zijn -niet ondenkbaar, we hadden immers rond 1500 het zg. 'Maunderminimum' waarin we een 'kleine ijstijd' beleefden- dan is CO₂ beslist niet de hoofdoorzaak daarvan. De 'uitvinder' van het versterkte broeikaseffect, NASA-wetenschapper James Hansen heeft onlangs een publicatie het licht doen zien waarin deze deemoedig vertelt dat hij het dertig(!) jaar lang bij het verkeerde eind heeft gehad. Niet CO₂ maar methaangassen en CFK's zijn nu de boosdoeners. Volgens die theorie moeten alle herbivoren en vegetariërs ophouden met groenvoer eten en dient alle rijstbouw in het verre oosten verboden te worden.

Er zijn overigens meerdere wetenschappelijke organisaties die zich distantiëren van de 'waan van de dag', zoals Nederlandse geleerden in o.a. de Stichting Heidelberg Appeal Nederland en internationale wetenschappers die zich verenigd hebben in 'The Nurnberg Declaration', 'The Heidelberg Appeal' en 'The Oregon Petition'. Opvallend is ook dat geologen een totaal ander beeld hebben van de mondiale temperatuurontwikkeling dan meteorologen. De eerder genoemde wetenschappelijke organisaties hebben meer dan voldoende bewijzen dat er op de Noord- en Zuidpool temperatuurdalingen zijn (de smeltende ijsbergen waarmee Greenpeace ons bang wil maken zijn niets anders dan bewijzen van een natuurlijk proces dat al eeuwenlang elke zomer voorkomt). Hetzelfde geldt voor de open vaarroutes in het noordpoolgebied. Ook een verhevigde zonnevlekkenactiviteit is de oorzaak van klimaatveranderingen. Dat dit smeltende ijs een zeespiegelstijging zal veroorzaken is ook niet zeker. Ijs neemt een kleiner volume in beslag dan water en metingen in Tasmanië (Dodoneiland) wijzen uit dat de zeespiegel de afgelopen 150 jaar zelfs gedaald is. In Zweden zijn schelplagen aangetroffen op honderden meters hoogte. Het stijgen en dalen van de continenten heeft ook een rol gespeeld bij het veranderen van het zeewaterniveau.

Veel wetenschappers en regeringen, zijn echter gebaat bij negatieve berichtgeving. De eersten worden dik betaald door allerlei overheidsinstanties en de tweede groep grijpt de berichtgeving maar al te graag aan om allerlei milieuheffingen en ecotaxen in het leven te roepen.

CO₂ is een gas dat voornamelijk door de natuur zelf wordt geproduceerd (97%) en er voor zorgt dat alles groen blijft wat groeit en bloeit. Slechts drie(!) procent wordt wereldwijd door de mensheid aangemaakt en drie procent daarvan komt -ook alweer wereldwijd- voor rekening van 'de automobiel'. CO₂ wordt door energiebedrijven tegen betaling van grof geld in de kassen van glastuinders in o.a. het Westland gepompt; hun oogst is gemiddeld 15% hoger bij 10% minder waterverbruik.

-Nederland-Mobiel is een zeer milieubewuste partij maar is tegen milieuorganisaties die met leugens en verdraaide cijfers op de proppen komt (Brent Spar is nog maar één voorbeeld, maar ook de vergiftiging van vogels na het aanspoelen van olie bleek niet waar te zijn; voor het in stand houden van de zeehondenpopulatie is 'Pieterburen' allang niet meer nodig, zelfs overbodig). Het scheiden van huisvuil is inmiddels ook al nutteloos gebleken (er kunnen, doordat er inmiddels veel betere verbrandingstechnieken zijn, miljoenen bespaard worden door het huisvuil niet meer te scheiden. Glasfabrieken zijn niet in staat de aangeboden glassoorten te verwerken en die moeizaam gescheiden flessen liggen nu -na kostbaar en vervuilend transport- nutteloos in hoge bergen.) De huidige regering wenst hier niet op in te gaan 'omdat anders de burger minder milieubewust zou worden'(...). 'De auto' is overigens veel langer vervuilend geweest dan nodig was doordat de milieubeweging de invoering van de katalysator heeft tegengehouden. Die vond men onbelangrijk 'omdat de auto eigenlijk maar helemaal moest verdwijnen'.

Dat gaten in de ozonlaag veroorzaakt worden door CFK's is ook nog allerm minst zeker. Metingen aan eeuwenoud ijs hebben aangetoond dat deze gaten er altijd al geweest zijn. In Davos, Zwitserland, worden ze ook al sinds 1913 vastgesteld. Pas toen NASA op het ruimtevaartbudget gekort dreigde te worden begon men erover te publiceren en deed men het voorkomen dat ze er na 1970 gekomen zijn -bewezen is dat de ozonlaag dikker werd in de periode 1960-1970). Met deze argumentering verkreeg men een verruimd budget en was het ruimtevaartprogramma veilig gesteld. Vermeldenswaardig is nog dat de meeste meetstations zich in de buurt van actieve vulkanen bevinden. In de buurt van de zuidpool -waar de gaten het grootst zijn- is dat het meetstation McMurdoch. Het ozongat boven de zuidpool werd overigens al in 1956 ontdekt door Gordon Dobson, de uitvinder van de ozonconcentratie-meter. De mens wordt altijd als chloorproducent gezien. Maar chloor wordt ook aangemaakt tijdens vulkaanuitbarstingen. Bij de uitbarsting van Mount St Augustine werd 289 miljoen ton zoutzuur de stratosfeer ingespoten. Dat is 570 x de totale wereldproductie van chloor en fluorkoolstofverbindingen (CFK's). Mount Erebus stoot al meer dan 100 jaar constant 1000 ton chloor de lucht in (deze vulkaan licht op 10 kilometer afstand ligt van meetstation McMurdo op de zuidpool). De wereldproductie van CFK's bedroeg op het hoogtepunt 1,1 miljoen ton per jaar - dat staat gelijk aan 750.000 ton chloor- alleen al door verdamping van zeewater wordt jaarlijks 300 miljoen ton chloor in de atmosfeer gestrooid (en 36 miljoen ton door vulkanen). We weten dus niet of het aandeel van de mensheid daarin wel significant is....

Nederland-Mobiel is voorstander van duurzame energie maar dan wel met een hoog rendement. Windturbines behoren daar niet bij, zonnepanelen -alhoewel op dit moment nog te kostbaar- wel. Windturbines zijn onderhevig aan beperkende natuurwetten -waardoor deze nooit meer dan 20% rendement zullen hebben- en kosten bij de fabricage niet alleen miljoenen guldens maar ook zoveel energie dat er al jaren nodig zijn om het energieverbruik te compenseren dat ze gekost hebben. Windturbines zijn bovendien horizonvervuilend en zeer irritant voor mensen die in de buurt ervan wonen (leefmilieu!). De bedrijven die ze fabriceren zullen nooit erkennen dat windmolens onnut zijn, daarvoor verdienen ze er teveel aan. De huidige regering is tegen kernenergie maar vergeet te melden dat 25% van onze energiebehoefte door Franse kerncentrales gedekt wordt. Nederland-Mobiel is dan ook voor een goed gecontroleerd positief beleid ten aanzien van kerncentrales.

Fossiele brandstoffen zijn nog voor honderden jaren in de aardbodem aanwezig. Er zijn enorme teervelden in Canada en Alaska. Oliemaatschappijen en regeringen houden de huidige olieprijs kunstmatig op een dusdanig niveau dat het nog net niet loont om die teervelden te exploiteren. Maar op het moment dat olie zo duur wordt dat dit economisch haalbaar wordt is er weer voor enkele honderden jaren genoeg brandstof. Uiteindelijk zal olie hetzelfde lot ondergaan als steenkool: het blijft, doordat er steeds weer nieuwe energiebronnen worden ontwikkeld, nutteloos in de grond zitten.

De miljoenen die nu besteed worden aan ons reeds schone milieu kunnen beter besteed worden aan gezondheidszorg en onderwijs. Of door ze te investeren in Oost-Europese landen. Daar worden nog vervuilende bruin- en steenkoolcentrales gebruikt waarvan de roetdeeltjes in de hogere luchtlagen terecht komen en in onze contreien vervuiling veroorzaken bij windstil weer.

Indoctrinerende overheid

- De overheid en met haar de milieulobby behoren volgens Nederland-Mobiel een eind te maken aan hun indoctrinerende en moraliserende methoden om de burgers 'milieubewustzijn' en een daaraan gerelateerd schuldgevoel aan te praten, 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. De burger krijgt dan ook genoeg van de almaar stijgende 'milieuheffingen' (Ecotax, brandstoftoeslagen e.d.) die louter bedoeld zijn om de staatskas te spekken.

Milieulobby

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

Zoals gemeld zijn de wetenschappelijke artikelen die de controversiële theorieën m.b.t. het bovenstaande bevestigen verkrijgbaar bij het partijbureau.

03 Economie en financiën

Staatsschuld.

De staatsschuld is voor 2001 begroot op 52,3% van het BBP (bruto binnenlands product), in geld uitgedrukt betekent dit een schuld van F 417,8 miljard. De rentelasten hiervan bedragen F 28,7 miljard per jaar ! Nederland-Mobiel is voorstander van het verlagen van de staatsschuld en de daarmee gepaard gaande verlaging van de jaarlijkse rentelasten. Noodzakelijke extra investeringen voor zorg, veiligheid en onderwijs dienen primair betaald te worden uit bezuinigingen, die te vinden moeten zijn bij het geldverslindende overheidsapparaat en door een andere prioriteitsstelling binnen de Rijksbegroting.

Belastingen

De overheid schijnt zich zelf nauwelijks beperkingen te kunnen opleggen in het plukken van de burger. Hoewel de overheid met klem blijft verdedigen, dat de belastingherzieningen per 2001, gemiddeld tot een belastingverlaging leiden, komen steeds meer burgers tot de ontdekking, dat, indien zij alle verhogingen van directe en indirecte belastingen optellen, zij per saldo er op achteruit gaan.

Nederland-Mobiel pleit voor een echte herziening van het belastingstelsel, waarbij uitgangspunten gekozen worden, die gebaseerd zijn op logica en niet op een onlogische lappendeken van belastingen, die maar één uitgangspunt heeft, "hoe kunnen wij de burger zoveel mogelijk geld uit de zak kloppen".

Zo is Nederland-Mobiel van mening dat inkomen waarover éénmaal directe belasting geheven is (**loon/inkomstenbelasting**), verder vrijgesteld moet worden van verdere heffingen in de directe belastingfeer. Nu betaalt de burger inkomstenbelasting over zijn inkomen, indien hij vervolgens van dat netto inkomen een reserve, van enige omvang vormt (b.v. een voorziening voor zijn oude dag) dan moest hij daar, t/m het jaar 2000

Vermogensbelasting over betalen en m.i.v. 2001 een **Vermogensrendementsheffing** .

Indien de burger overlijdt meldt de overheid zich opnieuw om **successierechten** te heffen.

Dit stelsel doet afbreuk aan onze opvatting, dat de burger zoveel als mogelijk in zijn eigen onderhoud moet kunnen voorzien en zo weinig mogelijk afhankelijk moet worden van de Staat (uitkeringencircuit)

Zo mogelijk nog dwazer is het systeem van de **overdrachtsbelasting**.

In 1979 werd het percentage voor het laatst verhoogd van 5 % naar 6 %, met als argument dat een gat in de begroting moest worden gedicht. De verhoging zou van tijdelijke aard zijn.

In 1992 bracht deze belasting de overheid F 1,5 miljard op en in 1999 was dat inmiddels F 4,7 miljard: een stijging van 213% in 7 jaar !!!!. Intussen roept de overheid, dat burgers dichter bij hun werk moeten gaan wonen maar een snel oplopende kostenpost als overdrachtsbelasting wordt niet aangepast.

De grondslag van deze belasting ontgaat inmiddels iedereen, maar afschaffing blijft achterwege.

Voor het **kwartje van Kok** geldt hetzelfde verhaal, van tijdelijke aard en dienend om een gat in de begroting te dichten. Nu de begroting sluitend is schijnt de heer Kok aan geheugenverlies te lijden.

04 Justitie

Normen, waarden en criminaliteit

De problemen in de directe leefomgeving van de burger (verloedering, overlast door jongeren, kleine criminaliteit, drugsoverlast enz.) maken dat veel burgers zich niet meer veilig op straat voelen, terwijl bij uitbarstingen van geweld (b.v. Den Bosch) het optreden van de politie en O.M. als onvoldoende wordt ervaren. Van de slogan “ meer blauw op straat” heeft de burger nog niet veel gezien.

Normen en waarden dienen primair bijgebracht te worden tijdens de opvoeding. Onderwijs, verenigingsleven en jeugdzorg kunnen hierbij ook een belangrijke bijdrage leveren. Daar waar normen en waarden in de verdrukking komen hebben ook politiek en overheid een taak om tot herstel te komen. De voorbeeldfunctie, die van de overheid uit moet gaan wordt ernstig ondermijnt door het gevolgde gedoogbeleid

Herziening strafrecht

De problemen bij Justitie zijn talrijk. Het vertrouwen van de burger in Justitie is ernstig geschaad. Burgers, die hun eigendommen proberen 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. Voor Nederland-Mobiel is het duidelijk, dat het strafrecht in zijn huidige vorm niet meer voldoet. Strengere straffen zijn geboden en het systeem van alternatieve strafoplegging is aan revisie toe.

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. Hier dient de bescherming van de maatschappij te prevaleren boven het individuele belang van de gedetineerde. In alle andere voorkomende gevallen zal de proefverlofregeling beduidend zorgvuldiger gehanteerd moeten worden en zal deze slechts onder strenge begeleiding plaats mogen vinden.

Rechterlijke macht.

Voor een objectieve rechtspleging is het nodig, dat het stelsel van rechter plaatsvervanger op de helling gaat. Dit stelsel waarbij advocaten vaak optreden als plaatsvervanger voor beroepsrechters, werkt belangenverstrengeling in de hand.

Rechters dienen zich strikt te houden aan artikel 8 van de Wet Rechterlijke Organisatie, waarbij bepaald is dat betaalde nevenfuncties openbaar moeten zijn.

Vervolgingsbeleid automobilisten. (o.a. snelheidscontrole)

In het kader van het in bovengenoemde punten genoemde beleid, begrijpt de automobilist niet waarom justitie, dat voortdurend klaagt over een tekort aan mensen en middelen, klaarblijkelijk wel altijd die mensen en middelen ter beschikking heeft als het gaat om snelheidscontrole op onze autosnelwegen, die nota bene tot de veiligste binnen Europa behoren. (90% van de dodelijke ongelukken op de weg gebeuren op de secundaire wegen en in de bebouwde kom) De conclusie kan niet anders luiden dan dat deze controle slechts dient om de staatskas te spekken (met inmiddels circa F 400 miljoen per jaar) Nederland-Mobiel pleit daarom voor een uniforme snelheidslimiet in Europa, waarbij de 130km grens ons als redelijk voorkomt. Daarnaast dient de aandacht van snelheidscontrole verlegd te worden naar binnenwegen en andere verkeersdelicten

Wettelijke bescherming langzaam verkeer

Per 1 mei 2001 zal een ingrijpende wijziging in de verkeersregels worden ingevoerd n.l. het vervallen van de voorrangregel voor snelverkeer boven langzaam verkeer. Alle verkeer van rechts, dus ook fietsers, krijgt voorrang. Nederland-Mobiel maakt zich grote zorgen over de situatie die dan zal ontstaan aangezien het weggedrag van, met name de fietsers veel te wensen overlaat. Geen verlichting voeren, door rood licht rijden etc zijn meer regel dan uitzondering. Preventieve acties van justitie lijken hier zeer gewenst.

5. Asielbeleid en illegalen

Beperking instroom

- In 2000 bedroeg de instroom van asielzoekers ruim 40.000. Vaak omdat hier al familie of bekenden wonen, maar bovenal vanwege het sociale klimaat. Kortom er komt tegenwoordig nagenoeg geen enkele vluchteling of asielzoeker zonder economische motieven naar ons land.
- Zij betalen vaak een vermogen aan criminele organisaties om naar Nederland te worden gesmokkeld. Deze oneigenlijke asielinstroom dient beperkt - en hun aanvragen niet gehonoreerd te worden.
Nederland zal vooral concrete maatregelen moeten ontwikkelen als scherpere en doelmatiger grenscontrole en intensievere samenwerking tussen politie, justitie en grensbewaking.

- Van de asielzoekers heeft 90 % zogenaamd geen papieren

- Nederland-Mobiel is het eens met de stelling dat, de asielzoeker die zich moedwillig heeft ontdaan van documenten die van belang zijn voor de beoordeling van zijn aanvraag om toelating als vluchteling, niet in aanmerking komt voor een asielprocedure, zodat deze 'asielzoekers' onmiddellijk kunnen worden geweigerd en teruggestuurd. Indien een asielzoeker wel tot de asielprocedure wordt toegelaten kan men van de asielzoeker verlangen dat hij een verklaring tekent tot vrijwillige terugkeer naar zijn "veilig verklaard land", wanneer zijn verzoek tot asiel niet wordt gehonoreerd.

Verblijf in Nederland

Voor instroom van asielzoekers met economische motieven, staan wij een ontmoedigingsbeleid voor:

1. Procedures moeten verscherpt en verkort worden. Slechts één bindende procedure die, ten hoogste binnen 3 maanden moet zijn afgerond na binnenkomst van het verzoek. Na deze procedure krijgt men bij toelating in ons land uitsluitend een tijdelijke verblijfsvergunning. Blijkt de immigrant goed te integreren en een positieve bijdrage aan onze samenleving te leveren dan kan deze tijdelijke verblijfsvergunning omgezet worden in een permanente verblijfsvergunning. Dit wordt altijd individueel bekeken.
2. Er dient een limiet gesteld te worden aan het aantal immigranten, al naar gelang de mogelijkheden in Nederland, waarin onze beperkte ruimte, beschikbare woonruimte en overbevolking een rol spelen. Er kan een jaarlijks quotum worden vastgesteld, zoals nu in Amerika het geval is. Een dergelijk quotum kan onderdeel zijn van Europese of wereldwijde afspraken over de acceptatie van een aantal asielzoekers per land.
3. Asielzoekers die een crimineel verleden hebben of zich tijdens hun asielprocedure in Nederland schuldig maken aan (ernstige) misdaden wordt een verblijfsvergunning ontzegd of ingetrokken. Zij zullen hun straf eerst in ons land moeten uitzitten (snelrechtprocedure).
4. Asielzoekers, die zeggen in eigen land vervolgd te worden, maar er vervolgens toch naar terugkeren voor vakantie of anderszins, maken daarmee duidelijk, dat hun verhaal onjuist is en dienen om die reden ook niet voor een verblijfsvergunning in aanmerking te komen.

Door deze beperkende maatregelen zal de aanzuigende werking voor economische asielzoekers verminderen en het draagvlak tot opvang van deze nieuwe burgers in ons land verhoogd worden.

- 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 en ontwikkelingshulp beperkt worden.

Illegalen

- Per 1-4-2001 wordt een nieuwe wet van kracht waarbij bepaald is, dat na afwijzing van de asielaanvraag, de aanvrager binnen 28 dagen uitgezet dient te worden.
- Nu reeds lijken een aantal Gemeenten dit beleid van de Rijksoverheid te willen ondermijnen door de inrichting van opvangcentra voor afgewezen asielzoekers, waardoor wederom de suggestie gewekt wordt bij asielzoekers, dat uitwijzing in Nederland slechts op papier bestaat maar in de praktijk een gedoogbeleid gevoerd wordt.
- - Uitgeprocedeerde asielzoekers zullen daarom daadwerkelijk naar hun land van herkomst moeten worden uitgewezen en mogen niet in de illegaliteit verdwijnen. De tot nu toe gevolgde politiek lokt echter uit tot verdwijning in het illegale circuit, waarin weer geronseld wordt voor criminele activiteiten en prostitutie. Een strikte toepassing van de nieuwe wet is daarom een eerste vereiste.
- Illegaal verblijf is dus 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 mogen zij niet ten laste komen van de gemeenschap. Voor hun levensonderhoud behoren de kosten voor verblijf dan ten laste te komen van het budget voor Ontwikkelingssamenwerking.

06 Volksgezondheid en sport

Volksgezondheid.

Nederland-Mobiel zal een goede kwaliteit en kostenbeheersing van de gezondheidszorg en ouderenzorg blijven bevorderen. Daartoe is o.m. een grotere doelmatigheid nodig. Minder vergaderen, minder management, maar wel meer "wit aan het bed".

Het z.g. budgetsysteem dient verlaten te worden. Het beperkt de noodzakelijk aantal te verrichten handelingen en laat dure apparatuur en operatieruimtes onnodig onbenut.

De overheid dient tevens de werknemers in de gezondheidszorg meer marktconform te betalen en te zorgen voor voldoende stageplaatsen en opleidingscapaciteit waarbij de politiek een langere termijnvisie moet ontwikkelen zodat een eind kan komen aan het ad hoc beleid dat momenteel gevoerd wordt.

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.

07 Onderwijs

Het beleid van de overheid is te veel gericht op bezuinigen en onvoldoende op bevordering van de kwaliteit van het onderwijs. Ook hier geldt, evenals in de gezondheidszorg, dat er steeds meer een vergadercultuur ontstaat, waardoor men steeds minder aan lesgeven toekomt.

Basisonderwijs

Kleinere klassen zullen meer leerkrachten motiveren om voor de klas te blijven staan, in plaats van af te haken. Daarnaast bevordert het de instroom van nieuwe leerkrachten.

Kleinere klassen betekent meer aandacht, betere orde en dus betere resultaten.

Het is van het grootste belang dat kinderen op de basisschool weer de elementaire beginselen als taal en rekenen en zo mogelijk wiskunde wordt bijgebracht in plaats van aandacht te geven aan allerlei bijzaken.

Beroepsonderwijs

Veel leerlingen haken af, omdat het beroepsonderwijs te veel op theorie en te weinig op de praktijk gericht is. Beroepsonderwijs dient primair gericht te zijn op het feitelijke doel, leerlingen de vaardigheden bij te brengen om een vak te kunnen uitoefenen, waarmee zij in staat gesteld worden een inkomen te verwerven.

Voortgezet en hoger onderwijs.

Bezuinigingen hebben geleid tot het creëren van “schoolfabrieken” met alle kwalijke gevolgen van dien.

De steeds groter worden scholen (fusies) en klassen hebben geleid tot een grote uitstroom van ervaren leerkrachten. De sociale controle op deze scholen is beduidend minder geworden waardoor de agressie van leerlingen alleen maar toegenomen is. Het aantal drop-outs neemt dan ook verontrustend toe.

Nederland-Mobiel pleit daarom voor een terugkeer naar kleinschaliger onderwijs waar leerlingen weer voldoende aandacht krijgen zodat ook hier een positieve bijdrage aan herstel van normen en waarden gegeven kan worden.

Wetenschappelijk onderwijs.

Nederland-Mobiel wil het toelatingssysteem meer afgesteld zien op vraag en aanbod, rekening houdend met de ontwikkelingen op langere termijn. (bijvoorbeeld vergrijzing in de komende decennia)

08

Volkshuisvesting

De individuele huursubsidie moet het instrument blijven, dat er voor zorgt, dat goede woonruimte betaalbaar blijft voor burgers met lagere inkomen.

De huidige Vinex locaties ondervinden terecht veel kritiek. Er zal dan ook meer rekening gehouden moeten worden met de wensen van de burgers over de wijze waarop zij wensen te wonen.

De grondspeculatie, die tot sterke prijsopdrijving heeft geleid, moet tot staan gebracht worden.

De vergrijzing van de bevolking zal in de komende decennia sterk toenemen. Dit pleit er sterk voor, dat voldoende middelen beschikbaar gesteld worden om bestaande woningen aan te kunnen passen aan bewoning door ouderen.

09 Sociale zekerheid

Algemeen

Het garanderen van sociale zekerheid ziet Nederland-Mobiel als een kerntaak van de overheid.

De aanwezigheid van een goed sociaal stelsel mag evenwel geen afbreuk doen aan de individuele verantwoordelijkheid van de burger om geen misbruik te maken van dit stelsel.

De uitvoering van het stelsel moet er daarom op gericht zijn slechts die burgers een uitkering te verstrekken van wie niet (meer) in redelijkheid verwacht mag worden, dat zij in staat zijn een eigen inkomen te verwerven.

Werkgelegenheid versus uitkeringen.

Het aantal geregistreerde werklozen schommelde in het jaar 2000 rond de 187.000 waaronder een harde kern van jongeren die nog nimmer aan het arbeidsproces deel genomen heeft.

Het aantal burgers dat een bijstandsuitkering heeft bedraagt ruim 400.000.

Daarnaast heeft Nederland momenteel bijna één miljoen burgers, die een W.A.O. uitkering krijgen.

Van de werknemers boven de 55 jaar nemen er meer dan één miljoen niet meer aan het arbeidsproces deel.

Intussen heeft het bedrijfsleven een tekort aan werknemers en zien we (weer) een ontwikkeling op gang komen waarbij steeds meer werknemers uit het buitenland binnengehaald worden in plaats van het aanwenden van ons eigen potentieel. In het jaar 2000 verstrekte het Arbeidsbureau Nederland bijna 28.000 werkvergunningen voor mensen van buiten de Europese Unie.

Nederland-Mobiel vindt dit een zorgelijke ontwikkeling en pleit daarom voor een minder vrijblijvende overheid waar het gaat om burgers, die niet de bereidheid tonen hun geboden kansen te benutten, (b.v. speciale aanvullende opleidingen etc) Van hen mag als tegenprestatie voor het ontvangen van een uitkering op zijn minst het uitvoeren van maatschappelijke taken verwacht worden maar primair moet gestreefd worden naar een volledige deelname aan het arbeidsproces. Daarnaast zal echter ook het bedrijfsleven minder vrijblijvend om moeten gaan met de oudere werknemer en zullen de mogelijkheden om werknemers te laten afvloeien naar de W.A.O. verscherpt moeten worden. Met name de keuring door een verzekeringsarts en een arbeidsdeskundige van de zieke werknemer laat nog veel te wensen over.

Fraude.

Regelmatig worden burgers opgeschrikt door berichten over geconstateerde fraude binnen het sociale stelsel.

Daarbij valt ook op, dat binnen sommige Gemeenten, de lagere overheid richtlijnen van de centrale overheid willens en wetens aan de laars lapt waardoor ook nog eens rechtsongelijkheid binnen het stelsel ontstaat.

Dit is niet acceptabel. De huidige stand van de techniek maakt het mogelijk een sluitende controle op het uitkeringstelsel te hebben en de burger mag dan ook verwachten dat die controle plaatsvindt.

10 Landbouw, veeteelt en visserij

Nederland-Mobiel beschouwt de agrarische sector als een gewaardeerde bedrijfstak en onmisbare factor voor onze economie en hecht aan een goede uitoefening van de landbouwpraktijk binnen de grenzen van duurzaamheid en dierwelzijn. De voortdurende aanvallen van de milieugroepen waarbij de boeren afgeschilderd worden als een gevaar voor ons milieu en de volksgezondheid onderschrijven wij dan ook niet.

De huidige B.S.E. problematiek vraagt om een Europese aanpak maar laat onverlet de verantwoordelijkheid van de regering, indien op Europees niveau onverhoopt geen afdoende oplossing gevonden wordt.

Wat de visserij betreft zullen ook in Europees verband afspraken gemaakt moeten worden, die een eerlijke verdeling van visopbrengsten mogelijk maken.

11 Ontwikkelingssamenwerking

Nederland-Mobiel is van mening, dat het budget, dat beschikbaar gesteld wordt voor ontwikkelingssamenwerking in overeenstemming moet zijn met de internationale norm.

De gelden voor ontwikkelingssamenwerking dienen vooral aangewend te worden voor landen waar controle op besteding ervan mogelijk is. Concrete projecten, primair gericht op uitbreiding van de werkgelegenheid, verdienen de voorkeur. Waar mogelijk zal het Nederlandse bedrijfsleven ingeschakeld worden.

12 Bestuurlijke vernieuwing

Nederland-Mobiel streeft naar een doelmatig werkende overheid. Dit kan o.m. bereikt worden door het aantal ambtenaren, dat werkt in de indirecte sfeer, te verminderen en de kwaliteit van het ambtelijk niveau te verhogen. Een voortgaande deregulering zal voorts de regelgeving voor de burger inzichtelijker maken.

Nederland-Mobiel is voorstander van de invoering van een correctief referendum. Nu blijkt, dat de politiek soms lak heeft aan de opvatting van het merendeel van de kiezers, moet het correctief referendum de mogelijkheid aan de burger bieden om de politiek terug te fluiten.

020 24072