

Verkiezings- programma Vlaanderen

Volt

TOEKOMST  MADE IN EUROPE

**De rest van
je leven
speelt zich
af in de
toekomst.**

Electorele Prioriteit 1: Regionale infrastructuur en connectiviteit met nadruk op investeringen op groene en innovatieve infrastructuur

Willen Vlaanderen, België en Europa over 15 jaar zowel economisch als ecologisch welvarend zijn en willen we gezonde leefbare milieucondities in onze regio's en steden, dan moeten we investeringen in duurzame, robuuste en toekomstgerichte infrastructuur versnellen.

Klimaatwetgeving is infrastructuurwetgeving: Wij willen klimaatmissies terugdringen via positieve infrastructuurinvesteringen om Europa tegen 2040 klimaatneutraal te maken; de transportsector is de enige sector in Europa waar [emissies de afgelopen decennia toegenomen in plaats van afgenomen zijn](#). Duurzame infrastructuur, zoals spoorwegen, kan klimaat, banen en gelijkheid tegelijkertijd aanpakken en zorgt voor klimaatneutraliteit en economische groei. Infrastructuur, zoals het spoor, verbindt mensen.

We moeten de investeringen doen die niet alleen onze generatie helpen, maar ook de toekomstige generaties. We moeten voorvechters van de economie, het milieu en onze gezondheid zijn. We moeten ervoor zorgen dat de lucht die we inademen zuiver is, dat het water dat we drinken proper is en dat de toekomst van onze kinderen duurzamer, welvarender en inclusiever is dan de realiteit van vandaag.

Vlaanderen en Europa hebben de beste en meest duurzame infrastructuur ter wereld nodig om een economische grootmacht te worden: hiervoor moeten we investeringen in infrastructuur, met name duurzame infrastructuur, aanzienlijk versnellen.

Revolutionaire transport-, energie- en communicatienetwerken moeten helpen met de doelstelling om competitief te blijven.

Infrastructuur verbindt mensen: Infrastructuur bevordert sociale integratie en rechtvaardigheid. Van spoorwegen tot communicatienetwerken tot energienetwerken, infrastructuur maakt het verkeer van goederen, diensten en informatie mogelijk die economische groei en ontwikkeling stimuleren. Investeren in moderne en duurzame infrastructuur, inclusief spoorwegvervoer zoals nachttreinen of hogesnelheidstreinen en communicatienetwerken zoals 5G, kan ons helpen om meer verbonden en veerkrachtige gemeenschappen te creëren. Door snelle en betrouwbare connectiviteit te bieden, zowel offline als online, kunnen we mensen en gemeenschappen over de grenzen heen met elkaar verbinden, de uitwisseling van ideeën en kennis bevorderen en nieuwe technologieën ondersteunen die het leven van mensen kunnen verbeteren.

Hoofdvoorstel 1: Een revolutie teweegbrengen in de voetgangers- en fietsinfrastructuur

We erkennen het werk van de huidige Vlaamse administratie, vooral met betrekking tot de fietssnelwegen tussen verschillende steden. Maar laten we eerlijk zijn: Vlaanderen is er nog niet. Het is tijd voor een versnelde verandering. We moeten een versnelling hoger schakelen en van heel Vlaanderen een paradijs voor fietsers en voetgangers maken. Andere steden, zoals Utrecht, hebben ons de weg al gewezen en zijn veel fietsvriendelijker dan Antwerpen, Leuven of Gent, en het is tijd voor ons om hen bij te benen! Laten we dus leren van deze goede Europese praktijken!

1. We versnellen de voltooiing en aanleg van fietssnelwegen. Daarnaast verkennen we, waar mogelijk en nodig, de mogelijkheid om fietssnelwegen te verbreden en meer rijstroken toe te voegen, en op sommige plaatsen willen we experimenteren met afgezonderde fietspaden voor gewone fietsen enerzijds en elektrische fietsen en speedpedelecs anderzijds.
2. We werken ook samen met lokale overheden om fiets- en voetgangersinfrastructuur in steden te verbeteren. Na een plezierige rit op de fietssnelweg richting je bestemming, zijn de laatste kilometers in een stad als Antwerpen en Brussel vaak de meest avontuurlijke en gevaarlijke onderdelen van de reis. We werken samen met lokale overheden om ook de fietsinfrastructuur te verbeteren in al onze steden: kleine steden, middelgrote steden en grote steden. Tegelijkertijd verbeteren we voetgangersinfrastructuur om ervoor te zorgen dat voetgangers evenzeer van die steden kunnen genieten.

3. We implementeren ook veilige en plezierige fietsinfrastructuur in landelijke gebieden. Plattelandsgebieden zijn vaak benadeeld op het gebied van fietsinfrastructuur en investeringen in het openbaar vervoer. Op rustige landelijke wegen is het minder nodig om infrastructuur aan te leggen. Echter, vooral op steenwegen of secundaire wegen is er vaak veel verkeer, en moeten fietsers heel dicht langs de auto's fietsen op een heel smal fietspad, ook wel bekend als 'moordstrookje'. Hier zullen we direct actie ondernemen om bouwwerkzaamheden te starten, om te zorgen voor een goede, brede, en van het verkeer gescheiden fietsstrook.



Onveilige fietsomstandigheden voor fietsers in landelijke gebieden. In een zeer smalle ruimte dicht bij auto's en vrachtwagens. Onveilig en ongezond.

Financiering:

De congresheffing die we zullen invoeren in steden met een stedelijk spoorwegsysteem (Antwerpen en Gent), zal naar schatting jaarlijks € 500 miljoen aan inkomsten genereren of € 7,5 miljard over de periode 2025-2040. We stoppen dit geld in een lockbox voor duurzame infrastructuurprojecten, en wijzen uit dit budget € 150 miljoen jaarlijkse financiering toe aan fietsinfrastructuur, naast het budget dat nu is toegewezen, en ook naast het budget dat al is voorzien voor verbeteringen aan bestaande infrastructuur.

Hoofdvoorstel 2: Lichte spoorweginfrastructuur zoals trams op strategische locaties

Om te voldoen aan de aanbevelingen van de WHO met betrekking tot lichaamsbeweging, luchtverontreiniging, lawaai en toegankelijkheidsniveaus voor groene ruimte, moeten we niet alleen onze fiets- en voetgangersinfrastructuur enorm uitbreiden, maar ook het openbaar vervoer verbeteren, en vooral het stadsvervoer per spoor. Stedelijk spoorvervoer heeft een groter potentieel om passagiers aan te trekken dan bussen, en daarom moeten we ons concentreren op de ontwikkeling van een robuust stedelijk spoorwegennetwerk, dat niet alleen onze generatie ten goede komt, maar ook de volgende generaties.

1. Breid enkele van de bestaande projecten uit en heroverweeg enkele geannuleerde projecten. Zo moet de sneltram die tussen Brussel en Willebroek gepland staat, via Mechelen worden doorgetrokken naar Boortmeerbeek. Er is slechts een lage treinfrequentie tussen gemeenten als Willebroek en Boortmeerbeek naar Mechelen, en door een verzadigd spoorwegennet zijn meer frequente treinen niet altijd mogelijk. Daarom stellen we voor om de geplande sneltram tussen Brussel en Willebroek uit te breiden naar Boortmeerbeek via Mechelen. De tram moet stoppen aan het station van Mechelen en ook op enkele strategische plaatsen in of nabij het stadscentrum. Hierdoor kunnen bewoners van de woonwijken Boortmeerbeek en Willebroek Mechelen op een duurzame manier bezoeken in plaats van de auto te nemen, wat de gezondheid van de Mechelaars schaadt en de leefbaarheid van de stad aantast. Bij een burgerraadpleging in 2009, was 88% van de Mechelse inwoners voorstander van de aanleg van een tramsysteem in Mechelen.

Andere projecten zijn o.a. Hasselt-Maastricht, waar we kijken naar het heropenen van de oude spoorverbinding als alternatief voor de geannuleerde tram; een lightrail, metro of tram van Brussel naar Leuven via Tervuren en Bertem, wat duurzame woonkansen en ondernemerspotentieel zal genereren in deze regio rond Brussel.

Financiering:

De congestieheffing die we zullen invoeren in steden met een stedelijk spoorwegsysteem (Antwerpen en Gent), zal naar schatting jaarlijks € 500 miljoen aan inkomsten opleveren. Voor dit soort projecten reserveren we jaarlijks € 150 miljoen bovenop het reeds voorziene budget voor bestaande plannen.

Hoofdvoorstel 3: Introductie van stedelijke spoorwegnetwerken in alle steden die naar verwachting zullen groeien tot meer dan 100.000 inwoners in 2050.

De meeste wetenschappelijke studies zijn heel duidelijk: stedelijk spoorvervoer zoals metro, tram, lightrail of het Parijs-achtige RER-systeem hebben veel meer potentieel om passagiers aan te trekken dan busvervoer. Kijkend naar Europese best practices, toonde een studie in Nantes aan dat veel niet-winstgevende buslijnen winstgevend werden nadat de bussen werden vervangen door trams, als gevolg van een sterke toename van het gebruik van het openbaar vervoer. Ook andere steden in Frankrijk, zoals Bordeaux, Reims of Dijon, hebben de afgelopen decennia met succes tramsystemen aangelegd ter vervanging van bussen. Dit zorgt voor een duurzame oplossing en biedt zekerheid en betrouwbaarheid voor mens en bedrijf. In tegenstelling tot buslijnen, die geannuleerd kunnen worden van de ene op de andere dag, afhankelijk van hoe de wind waait binnen een regering, is een stedelijk spoorwegnet er om te blijven. Als het eenmaal is aangelegd, kan het niet worden verwijderd zonder massale protesten van burgers. Steden hebben een robuuste, betrouwbare infrastructuur nodig die blijft bestaan.

Momenteel hebben alleen Gent en Antwerpen stedelijke spoorwegsystemen, en die systemen willen we verbeteren en uitbreiden. Ons doel is om samen met lokale overheden stedelijke spoorwegsystemen te implementeren in steden met meer dan 100.000 inwoners, rond de 100.000 inwoners, of naar verwachting meer dan 100.000 inwoners tegen 2050. Mechelen, Leuven, Kortrijk, Hasselt, Aalst, Oostende en andere steden kunnen allemaal profiteren van deze investering. De Vlaamse overheid zal de projecten aanzienlijk financieren, en steden die enthousiast samenwerken met de Vlaamse overheid zullen dat ook voorrang kunnen krijgen in de planning.

Naast infrastructuur verbeteren we ook de bedrijfsvoering van bestaande stedelijke openbaar vervoerssystemen. We dringen er bij lokale overheden en De Lijn op aan om 24/7 stedelijk openbaar vervoer aan te bieden, zoals dat al in veel steden in Europa gebeurt. Het stopzetten van bussen en trams in steden na 23u00 of eerder is een rijke en goed ontwikkelde regio als Vlaanderen onwaardig, aangezien het een negatieve impact heeft op het sociaal menselijk welzijn, ongezond en milieubelastend autogebruik aanmoedigt. Het is een schande.

Financiering: De congestieheffing die we zullen invoeren in steden met een stedelijk spoorwegsysteem (Antwerpen en Gent), zal naar schatting jaarlijks € 500 miljoen aan inkomsten opleveren. Voor dit soort projecten reserveren we jaarlijks € 200 miljoen bovenop het reeds voorziene budget voor bestaande plannen.



Hoofdvorstel 4: Veerkrachtige en duurzame waterinfrastructuur om droogtes en overstromingen tegen te gaan

Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat de meest effectieve maatregel om zowel droogte als overstromingen aan te pakken, het verminderen van het percentage betonoppervlak is. Dit bevordert de doorsijpeling van het water naar de lagere grondwaterstanden. Dit maakt het mogelijk om de waterreserve in periodes van droogte te vergroten (veel meer dan het verminderen van het waterverbruik) en verhoogt ook de hoeveelheid regenwater die infiltreert, waardoor het risico op overstromingen afneemt. Dit moet grondig tot uiting komen in alle infrastructuurprojecten.

Een aantal concrete maatregelen om dit doel te bereiken zijn: in steden het verkleinen van de ruimte voor parkeerplaatsen en auto's, en in landelijke gebieden het omzetten van meer landbouwgrond naar bos, evenals het stimuleren van mensen om zoveel mogelijk grasland en bomen op hun domein te hebben.

De Gewestregeringen starten bewustmakingscampagnes om het belang van infiltratie voor het verminderen van zowel droogte als overstromingen te benadrukken.

Bovendien, bestaande waterinfrastructuur zoals rivieren, kanalen en dammen moeten veerkrachtiger en flexibeler worden gemaakt om het hoofd te bieden aan extreme overstromingen en droogte.



Electorele Prioriteit 2: Mobiliteit en openbaar vervoer

Het probleem van files en de negatieve impact ervan op de samenleving is in veel regio's een groeiend probleem, en Vlaanderen vormt hierop geen uitzondering. Het overmatig autogebruik leidt niet alleen tot financiële verliezen en verkeersincidenten, maar draagt ook bij aan slechte luchtkwaliteit. Om deze uitdagingen aan te pakken moet de overheid/regio haar mobiliteitsplan opnieuw evalueren en overstappen op duurzame en milieuvriendelijke vormen van transport. Naast betaalbaar openbaar vervoer en een beter operationeel beheer van de bestaande trein- en openbaar vervoersystemen, zijn het aanleggen van meer fietspaden en het faciliteren van het delen van fietsen, 24/7 stedelijk openbaar vervoer, systemen voor het delen van elektrische auto's, een congestieheffing in stedelijk gebied en maandelijkse autovrije zondagen essentiële elementen in het de mix. Door een meer holistische benadering van mobiliteit te omarmen, kan Vlaanderen leefbaardere en duurzamere steden creëren, de kosten verlagen en de economische groei stimuleren.

Hoofdvoorstel 1: Betere dienstverlening en meer treinen en trams laat in de avond.

(1) We herintroduceren landelijke busverbindingen waarbij betrouwbare en frequente verbindingen een aanzienlijk aantal passagiers kan worden verwacht. Onregelmatige, ongemakkelijke en onbetrouwbare busdiensten zijn een recept voor mislukking. Natuurlijk is het niet haalbaar om in alle afgelegen plattelandsgebieden bussen te hebben, maar vaak is het operationele beheer van lijnen zo slecht ontworpen dat het aantal passagiers afneemt en de lijn spookachtig wordt en klaar is om te worden afgeschaft. We willen deze trend keren, en in regio's, ook plattelandsgregio's, waar er potentieel is om passagiers aan te trekken als er regelmatige, frequente en betrouwbare busverbindingen zijn, willen we hier opnieuw busverbindingen introduceren om landelijke en stedelijke gemeenschappen met elkaar te verbinden en zorgen ervoor dat plattelandsbewoners hun leven kunnen leiden zonder noodzakelijkerwijs hun toevlucht te hoeven nemen tot een auto. Wij willen **Transportarmoede**, waar inwoners van plattelandsgregieden die het zich niet kunnen veroorloven een auto te hebben of niet in staat zijn een auto te besturen, van elke mogelijkheid worden uitgesloten, verminderen.

(2) In stedelijke gebieden waar de stad samen met haar voorsteden zo'n 100.000 of meer inwoners telt, zou het stedelijk openbaar vervoer 24 uur per dag, 7 dagen per week moeten functioneren, zodat de bewoners zich dag en nacht vrij kunnen verplaatsen binnen

hun stad en tussen de stad en haar omgeving. Hierdoor zal de autoafhankelijkheid en de behoefte aan een auto verder afnemen. Concreet wordt verwacht dat de trams in Antwerpen en Gent 24/7 zullen rijden en in steden als Hasselt, Mechelen, Leuven en Kortrijk zouden de nachtbussen uitgebreid moeten worden naar 7 op 7.

(3) We willen dat het bestaande openbaar vervoer betaalbaar is. Voor “De Lijn”, “MIVB” en “TEC” stellen we vier categorieën passen voor: uur-passen van € 1, dagpassen van € 3, maandelijkse passen van € 15 en jaarpassen van € 150. We willen de verlaagde tarieven behouden, zoals het MIVB-tarief van € 12 euro voor jongeren en ouderen en breid deze kortingen ook uit, vooral voor jongeren, naar Vlaanderen en Wallonië. Ook werken wij samen met alle vervoersbedrijven om een bedrijfsoverstijgende pas op te stellen die geldig is in heel België.

Hoofdvoorstel 2: Deelfietsen en elektrische deelauto's

(1) We stimuleren het fietsbezit en op federaal niveau nemen we maatregelen om de fietskosten terug te dringen via BTW naar 0% voor het aankopen van fietsen en fietsonderhoud. Bovendien moet het heel gemakkelijk en handig zijn om op andere plekken waar je niet woont een fiets te bemachtigen, zonder je eigen fiets mee te nemen. Wij stimuleren systemen voor het delen van fietsen in alle steden met meer dan 50.000 inwoners en het verbeteren van bestaande systemen om ze gebruiksvriendelijker te maken. Dit zou kunnen worden geïntegreerd in de diensten van regionale/lokale openbaarvervoerbedrijven.

(2) **Ondersteuning en uitbreiding van systemen voor het delen van elektrische auto's.** Een privéauto staat 23 uur per dag geparkeerd en kan onnodig autogebruik stimuleren. De auto consumeert al deze uren een parkeerplaats die schaarse openbare ruimte is. We moeten overstappen op systemen voor het delen van elektrische auto's. Eén deelauto haalt 5 tot 12 particuliere auto's van de weg, omdat deelname aan een autodeelsysteem het overmatig autogebruik zal verminderen, terwijl het handig en betaalbaar is. Geen zorgen meer over onderhoud, verzekering of parkeren. Misschien komt u er wel achter dat een combinatie van fietsen, openbaar vervoer en systemen voor het delen van elektrische auto's de perfecte match voor u is. En veel handiger dan u misschien zelf ziet. Natuurlijk zijn die systemen in eerste instantie meer vanzelfsprekend in stedelijke en voorstedelijke gebieden, alsook in woonkernen van kleinere gemeenten, terwijl het in afgelegen plattelandsgebieden een trager en moeizamer proces zal zijn, wat inherent is aan de structuur van onze ruimtelijke ordening. Deze afgelegen landelijke gebieden worden in ons programma dan ook vrijgesteld van congestieheffingen, rekeningrijden of lage-emissiezones.

Hoofdvoorstel 3: Congestieheffingen in steden met een stedelijk spoorwegnet.

Voor de binnenstad stellen wij een congestieheffing van € 2,5 per uur voor het centrum van Brussel, Gent, Antwerpen en Charleroi, met 90% korting voor inwoners die in deze wijken wonen, zodat zij nauwelijks iets betalen (bijvoorbeeld om boodschappen te doen) binnen hun buurt. De heffing zal mensen van buiten de stad ontmoedigen een auto te gebruiken om tot in het centrum van de stad te komen en het gebruik van het openbaar vervoer of park-and-ride-mogelijkheden aanmoedigen. Registratie is niet nodig en de facturering van één keer per maand wordt automatisch afgehandeld via technische oplossingen (bijv. ANPR cameras). Deze congestieheffing trekt verkeer vlot en beschermt de gezondheid van de stadsbewoners en hun vrijheid om propere lucht in te ademen.

De succesvolle implementatie van congestieheffing zones in Londen, Stockholm, en Göteborg leidden tot aanzienlijke verminderingen van verkeersopstoppingen, luchtvervuiling en verbeteringen in het gebruik van het openbaar vervoer. In Londen resulteerde de congestieheffing zone bijvoorbeeld in een afname van de verkeersopstoppingen met 30%, een toename van 38% in het gebruik van het openbaar vervoer, een aanzienlijke toename van het lopen en fietsen, een afname van het aantal verkeersongevallen en dodelijke slachtoffers met 40 per maand en een afname van luchtvervuiling met ruim 25%. Dit resulteert in lagere gezondheidszorg- en sociale zekerheidskosten voor de belastingbetalers als gevolg van minder ziekteverlof, medicatie en ziekenhuisopnames voor aandoeningen zoals hartaanvallen, kanker en astma-exacerbaties.

Dit voorstel zal jaarlijks minimaal € 500 miljoen opleveren, dat in een kluisje zal worden opgeslagen en zal worden toegewezen om de fiets-, stadsspoor- en light rail infrastructuur te verbeteren. Een onafhankelijk panel van experts, wetenschappers en burgers kan nieuwe duurzame transportprojecten kiezen waarvoor het geld gebruikt kan worden.

Het doel is om de negatieve gevolgen voor de gezondheid van het wegvervoer te verminderen en tegelijkertijd automobilisten te laten profiteren van minder files en kortere reistijden.

Hoofdvoorstel 4: Volt stelt voor om een maandelijkse autovrije zondag in te voeren in alle Belgische steden met > 50.000 inwoners

We stellen maandelijkse autovrije zondagen voor in alle Belgische steden met meer dan 50.000 inwoners om gezonde, leefbare steden te bevorderen en bewustzijn te creëren over de milieu- en gezondheidskosten van auto-afhankelijkheid. Verkeersgerelateerde luchtvervuiling kan op autovrije zondagen met 50-80% worden verminderd in vergelijking met gemiddelde zondagen, wat leidt tot voordelen voor de volksgezondheid en het milieu, zoals meer fysieke activiteit en minder ruimtebeslag door auto's. Het stimuleert ook de lokale economie en zorgt voor leuke activiteiten en evenementen. Voetgangers en fietsers kunnen meer dan ooit genieten van de stad, op reis, op wegen die anders gevaarlijk en moeilijk over te steken zijn. Op een autovrije zondag kunnen grote delen van steden worden getransformeerd van plekken waar mensen alleen maar willen passeren naar plekken waar mensen juist graag vertoeven. Autovrije zondagen kunnen ook de lokale economie sterk stimuleren. Op autovrije zondagen moet er gratis openbaar vervoer beschikbaar zijn. Een geleidelijke evolutie naar het einddoel kan beginnen met de ontwikkeling van nul of één autovrije zondag per jaar naar één autoloze zondag per seizoen of elke maand in de lente en de zomer. Een correctief referendum kan worden georganiseerd op lokaal niveau 12 maanden na de invoering van de maandelijkse autovrije zondagen om het voortzetten van het voorstel te bevestigen of af te wijzen, omdat uit onderzoek blijkt dat er meer steun is na de implementatie, moeten mensen eerst de situatie ervaren voordat ze een definitief besluit nemen.

Electoral Prioriteit 3: Rechtvaardige belastingen

De door Volt voorgestelde belastingverschuiving heeft tot doel de burgers in het centrum van de samenleving en de economie te plaatsen door de belastingen op arbeid te verlagen en de belastingen op vervuiling, gezondheidslasten en extreme rijkdom te verhogen. Dit zal de levensstandaard van de burgers helpen verbeteren, vooral die met een laag inkomen en de bredere middenklasse, en zorgen voor een evenwichtiger belastingstelsel. Door een nieuw vennootschapsbelastingstelsel in te voeren dat bedrijven beloont voor hun bijdragen aan werkgelegenheid, onderwijs en milieu, kunnen we een duurzamere toekomst creëren. Actie ondernemen op deze belangrijke punten zal zorgen voor een betere toekomst voor iedereen.

Hoofdvoorstel 1: Werken meer belonen en uitbreiding job bonus

Momenteel is de jobbonus in Vlaanderen een jaarlijkse bonus van max € 600/jaar voor mensen die minder dan € 2500 bruto verdienen. Wij willen dit verhogen tot max € 1000/jaar en iedereen met een nettoloon onder de € 3500 in aanmerking laten komen, met geleidelijke stappen (hoe lager het inkomen, hoe hoger de bonus).

Dit voorstel kan zichzelf financieren omdat het deel uitmaakt van ons plan om de **activiteitsgraad van de Belgische bevolking zoveel mogelijk te verhogen**. Wat het doel van dit voorstel is.

Daarnaast steunen wij de plannen om mensen zonder baan die na 12 maanden nog steeds werkloos zijn, te verplichten 12 uur per week gemeenschapswerk te doen. Dit gemeenschapswerk kan ook in particuliere bedrijven plaatsvinden: wij zullen een platform ontwikkelen waar particuliere en overheidsbedrijven gemeenschapswerkers kunnen aanvragen. **Dankzij gemeenschapswerk voor 12 uur per week kunnen zij nog steeds veel tijd besteden aan het vinden van een echte vaste baan.** In bepaalde gevallen, als de werkloze kan aantonen dat hij meer dan 12 uur per week opleidingen volgt die hem zullen helpen bij het vinden van een volgende baan, kan het gemeenschapswerk worden teruggebracht van 12 tot 6 uur per week gedurende maximaal 24 maanden.

Hoofdvoorstel 2: Meer inspanningen ter bestrijding van corruptie, belastingfraude, belastingontduiking en sociale fraude.

De fiscale en sociale fraude in België is een probleem dat ons allen aangaat. De overheid verliest jaarlijks miljarden euro's aan inkomsten door fraude. Alleen al voor fiscale fraude wordt de jaarlijkse kostprijs op meer dan 30 miljard euro geschat (1). Het wordt tijd dat we hier tegenin gaan en dit probleem met prioriteit aanpakken. De middelen die door fraude verloren gaan, zouden kunnen worden gebruikt om onze gemeenschappen te verbeteren, te investeren in onderwijs, te investeren in infrastructuur, spoorwegen en openbaar vervoer, de belastingen op arbeid te verlagen en een eerlijker belastingstelsel voor iedereen tot stand te brengen, en essentiële diensten te verlenen aan wie dat nodig heeft. De meeste fiscale fraudebestrijding moet op federaal niveau gebeuren, maar ook de gewesten kunnen hun steentje bijdragen aan de bestrijding van sociale fraude en andere vormen van fraude die (gedeeltelijk) onder hun verantwoordelijkheid vallen.

Hoofdvoorstel 3: Vermijdbare ziekten en sterfgevallen door vervuiling en gedragsfactoren terugdringen

De maatschappelijke kosten van houtkachels en auto's bedragen miljarden euro's per jaar. Voor auto's is dit meer dan 20 miljard euro per jaar (milieukosten + congestie) en voor houtkachels wordt dit geschat op 2,6 miljard euro per jaar.

Voor auto's stellen we congestieheffingen en lage-emissiezones (LEZ) in steden voor, waarbij we de uitbreiding van LEZ in Brussel steunen. Tegen 2035 zullen we de verkoop van auto's op fossiele brandstoffen en hybride auto's geleidelijk stopzetten, in overeenstemming met het EU-voorstel. Vermindering van het autogebruik blijft van vitaal belang voor het milieu, de gezondheid en de economie.

Wat houtkachels betreft, stellen we een verplichte registratie voor om een datagestuurde inventaris op te stellen. Van 2025 tot 2035 zullen alleen moderne pelletkachels met een fijnstof limiet <1g/uur worden toegestaan in Brussel (gecontroleerd door praktijktests om een tweede Dieselgate-schandaal te voorkomen). Tegen 2035 zullen er geen nieuwe houtkachels meer toegelaten worden omwille van alternatieve, meer milieuvriendelijke verwarming opties.

We pleiten voor regionale en EU-samenwerking om grensoverschrijdende vervuiling aan te pakken. Daarnaast kunnen lokale gemeenschappen actie ondernemen tegen hoge PM2.5- of

NO₂-niveaus. Ons doel is om te voldoen aan de WHO-richtlijnen voor luchtvervuiling van 5 µg/m³ blootstelling aan PM 2,5 en 10 µg/m³ blootstelling aan NO₂.

Daarnaast moet het stedelijk mobiliteitsbeleid actief vervoer en lichaamsbeweging stimuleren om obesitas tegen te gaan. We raden aan om fastfoodketens in de buurt van scholen voorzichtig toe te staan en stimulansen voor een gezonde voedselomgeving te stimuleren.

Hoofdvoorstel 4: Circulaire economie in de regio's stimuleren

De circulaire economie streeft naar een hulpbronnen-efficiënte samenleving geïnspireerd door de natuur, waar afval van het ene ecosysteem een hulpbron wordt voor het andere. We moeten dit model omarmen nu de wereld volatieler wordt en economieën behandelen als ecosystemen, niet als lineaire machines, om fouten uit het verleden te voorkomen.

Dit beleid is erop gericht om de infrastructuur voor circulaire economische ecosystemen in België te creëren. Overheden kunnen dit niet alleen, maar kunnen wel de voorwaarden scheppen. We stellen een "Circularity Grading System" voor voor alle winstgevende activiteiten, te beginnen met grote bedrijven, dan KMO's en ten slotte kleine bedrijven. Bedrijven beoordelen zichzelf en hebben jaren de tijd om hun cijfer te verbeteren; niet-naleving resulteert in een progressieve belasting. Nauwe samenwerking met de EU is essentieel.

Om innovatie en ondernemerschap in de circulaire economie aan te moedigen, stellen we door de staat gesteunde bankleningen voor gaande van €500k tot -> €3M voor startups en bedrijven die bijdragen aan circulariteit. Dit ambitieuze subsidieprogramma zal worden gefinancierd door de eerder genoemde belasting om de circulaire economie te stimuleren.

Electoral Prioriteit 4: Energietransitie

Het wordt universeel aanvaard dat het afstappen van fossiele brandstoffen van vitaal belang is voor de toekomst van de mensheid en zelfs van de wereld zoals wij die kennen. Volt stelt een pragmatische aanpak voor, gebaseerd op een combinatie van kernenergie en hernieuwbare energie, waarbij laatstgenoemde in de loop der jaren een steeds groter deel van onze energieproductie voor zijn rekening neemt.

Hiermee worden de volgende drie doelstellingen bereikt:

- 1) **Bescherming van het milieu**- Het klimaat verandert snel en vereist een transitie naar bronnen van schone energie die geen broeikasgassen produceren, direct of indirect, vooral als België een actieve rol gaat spelen in het bereiken van de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.
- 2) **Betaalbaarheid voor iedereen**- Iedereen moet toegang hebben tot betaalbare energie om in zijn basisbehoeften te voorzien. Dit betekent dat er middelen moeten worden ontwikkeld voor overheden, en in het bijzonder de Belgische overheid, om de prijzen te controleren. Wij geloven dat dit mogelijk zal zijn door het reguleren van de consumptie, het ontwikkelen van opslag en efficiënte gebruiksmechanismen.
- 3) **Zekerheid van de energievoorziening** - België moet zorgen voor zo veel mogelijk energetische veiligheid. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen het buitenlands beleid, het EU-beleid en het nationale beleid. Als pan-Europese partij kan Volt bijdragen aan het vinden van de juiste balans. Tegelijkertijd moet het bijdragen aan een gunstiger EU-beleid voor het delen van energie. Er moeten mechanismen worden ontwikkeld om schommelingen in de productie en het verbruik van energie te verminderen. Dit zal vereisen dat de private en publieke sector zich aanpassen. De Belgische regering moet tussenbeide komen en ervoor zorgen dat deze transitie snel maar soepel verloopt.

Met betrekking tot **Kernenergie**, wat is uitgewerkt in onze energie voorstellen voor de federale verkiezingen, stelt Volt België voor om de bestaande kernreactoren operationeel te houden zolang dit veilig en haalbaar is, omdat het energieonafhankelijkheid garandeert, efficiënt gebruikmaakt van hulpbronnen en geen schadelijke uitstoot heeft, net als een stabiele kostenstructuur. We willen de wet intrekken die toekomstige kernenergie verbiedt en een nieuw wetgevingskader voor kernenergie creëren dat het recyclen van gebruikte splijtstof bevordert, meer bijdraagt aan de federale begroting voor onderzoek

en ontwikkeling, en zich engageert voor een langetermijnstrategie voor radioactief afval op een Europees niveau. Dit zijn kernvoorstellen voor het federale energiebeleid, terwijl dit document zich zal concentreren op het voorstel voor het regionale energiebeleid.

Hoofdvoorstel 1: Meer zonne- en windenergie, vooral daar waar ruimtebesparend

België moet de uitrol van de noodzakelijke infrastructuur ondersteunende productie van lage CO₂ hernieuwbare energie, in samenwerking met andere EU-landen. Het moet actief bijdragen aan de totstandbrenging van een in de EU gevestigde toeleveringsketen van apparatuur die nodig is voor de productie van duurzame energie in Europa. De huidige afhankelijkheid van fabrikanten buiten de EU maakt België en andere EU-landen kwetsbaar voor geopolitieke spanningen. Bovendien kunnen we de productie van de nieuwe groene infrastructuur naar de EU brengen. Dit zou België en de EU in staat stellen hogere normen toe te passen, waardoor de ecologische voetafdruk van de hernieuwbare energievoorzieningsketen aanzienlijk zou worden verkleind. En dit zou banen creëren in Europa.

België moet verder bijdragen aan de Europese energievoorziening via de versnelde ontwikkeling van windparken, zowel in land als op zee. Hydraulische energie (Waterkracht) moet verder worden ontwikkeld en zonnepanelen moeten worden gebruikt voor zowel particuliere woningen als industriële complexen. De Belgische industrieën en huishoudens moeten zich ook aanpassen zodat het energieverbruik geconcentreerd wordt wanneer er sprake is van een productieoverschot.

Hoofdvoorstel 2: Een beter geïntegreerd energienetwerk voor België en zijn regio's binnen de EU en internationaal

Volt acht het essentieel om het Belgische net verder te integreren met het Europese elektriciteitsnet, om een stabiele energievoorziening te garanderen dankzij verschillende bronnen. Een pan-Europese aanpak is inderdaad essentieel, net als op veel andere terreinen. Om de energievoorziening te garanderen, mag een bepaalde leverancier niet meer dan 10% van de totale vraag dekken.

Investeringen moeten gericht zijn op de snelle ontwikkeling van hernieuwbare energie en opslagtechnologie (zoals waterstof) in Europa. Als het armere landen betreft, moet de energievoorziening worden gekoppeld aan hun economische ontwikkeling, om elk nieuw risico op uitbuiting te voorkomen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gelden voor zonneparken in Afrika.

Volt gelooft dat economische en maatschappelijke ontwikkeling alleen mogelijk is als een stabiele energievoorziening en -consumptie op een duurzame manier worden gerealiseerd. Daarom wil Volt de productie van kernenergie op peil houden om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het is ook van plan om massaal te investeren in hernieuwbare energie en opslagtechnologieën. Dit kan alleen worden bereikt door de integratie van vraag en aanbod op Europees niveau. Volt gelooft dat België dankzij zijn centrale ligging een belangrijke rol kan spelen. Toekomstige generaties in heel Europa rekenen op ons om de basis te leggen voor een betere en duurzamere toekomst.

Electorele Prioriteit 5: De Toekomst van Ons Onderwijs

Voor Volt is onderwijs het instrument bij uitstek om sociale mobiliteit en inclusie te bevorderen en een verenigde en dynamische democratie te bevorderen, gebaseerd op open, pluralistische samenlevingen. De samenleving heeft goed opgeleide en bekwame mensen van alle soorten nodig om goed te kunnen functioneren. Onderwijs is daarom niet alleen een 'recht' voor individuen, maar ook een 'plicht' die de samenleving aan zichzelf heeft om het zo goed mogelijk te organiseren. Om scholen te laten excelleren als inspirerende en toekomstgerichte plekken, gelooft Volt dat het onderwijs in België zich moet concentreren op het bestrijden van ongelijkheid, het bevorderen van innovatieve onderwijsbenaderingen en het versterken van de competenties en verantwoordelijkheden van leraren om dit mogelijk te maken. Hoewel België zwaar investeert in onderwijs vergeleken met de meeste Europese landen, is de prestatieongelijkheid en de stijgende trend daarin zorgwekkend. Volt wil vechten voor gelijke leermogelijkheden met een reeks op feiten gebaseerde voorstellen. Bovendien zijn we ervan overtuigd dat de fragmentatie van het onderwijs langs ideologische lijnen de acceptatie van innovatieve en transformatieve onderwijsbenaderingen belemmert, zoals die in sommige andere Europese landen met succes worden geïmplementeerd.

Het onderwijsbeleidsprogramma van Volt België is verdeeld in drie thematische blokken:

- ❖ Gelijke leerkansen in het onderwijs
- ❖ Geef docenten meer ruimte voor hun vak
- ❖ Bevorder transformatief onderwijs

Hoofdvoorstel 1: Gelijke leerkansen in het onderwijs

Situatie: De impact van armoede op de schoolresultaten in België is aanzienlijk groot. De OESO wijst er in haar PISA-rapporten al jaren op dat België een van de hoogste niveaus van onderwijsongelijkheid kent van alle OESO-landen. Tegen de tijd dat ze 15 zijn, lopen kinderen uit de armste 25% van de gezinnen drie jaar achter op hun rijke leeftijdgenoten ten opzichte van de top 25%. Om de ongelijkheid die zich over generaties uitstrekt te bestrijden, hebben we drie concrete voorstellen.

Onze voorstellen om de ongelijkheid in het onderwijs te verminderen:

- **Zorg voor gratis lunches op school:** Het aanbieden van gratis lunches op school helpt ervoor te zorgen dat alle leerlingen toegang hebben tot gezonde voeding, wat een belangrijke factor is voor hun fysieke en cognitieve ontwikkeling. Dit willen wij bereiken door meer overheidsfinanciering, in samenwerking met de verschillende onderwijsnetwerken en door samenwerking met lokale organisaties en/of bedrijven te bevorderen. Andere maatregelen om schoolmaaltijden te verbeteren zijn onder meer het aanbieden van een verscheidenheid aan gezonde maaltijden, het bevorderen van voedingseducatie en het betrekken van studenten bij de menuplanning.
- **Verlaag de schoolrekeningen voor gezinnen die in armoede leven:** Financiële steun voor gezinnen die onder de armoedegrens leven (€ 2.868,- per maand voor een gezin met twee volwassenen en twee kinderen) is evident nodig zodat kinderen en ouders niet worden tegengehouden door financiële barrières.. Dit zal vooral gevolgen hebben voor gezinnen met kinderen die naar de middelbare school gaan, waar de jaarlijkse rekeningen gemiddeld €1300 bedragen. Momenteel is het aan de scholen zelf om hun rekeningen betaalbaar te houden, wat hen dwingt te bezuinigen. Dit is nadelig voor buitenschoolse activiteiten en (culturele) evenementen.
- **Zet verder in op digitalisering – geen enkel kind blijft achter:** Het gebrek aan digitale toegang en vaardigheden bij sommige schoolgaande kinderen en ouders zorgt ervoor dat zij achterop raken. Wij streven ernaar om betaalbare internettoegang voor huishoudens met schoolgaande kinderen uit te breiden door middel van regelgeving in samenwerking met ISPs (internetproviders), waardoor ervoor wordt gezorgd dat alle studenten toegang hebben tot een apparaat met bijgewerkte software, hetzij door leasing, particuliere aankoop, gezamenlijke aankopen of hergebruik van pc's.
- **Schooluitval terugdringen:** Hoge uitvalcijfers leiden tot een lager opgeleide en geschoolde beroepsbevolking, wat negatieve gevolgen heeft voor de economie en de samenleving. Om de uitvalpercentages terug te dringen, willen we meer academische ondersteuning en bijles bieden aan studenten die het moeilijk hebben, alternatieve onderwijsopties aanbieden, zoals beroepsopleiding of online leren, en de diepere oorzaken van uitval, zoals armoede, pesten of geestelijke gezondheidsproblemen, aanpakken.

Bovendien denken wij dat het tijd is om de traditionele manieren van onderwijs ter discussie te stellen. Niet alle kinderen slagen in een systeem dat gericht is op theoretisch leren. Dit heeft tot gevolg dat zij op 18-jarige leeftijd zonder diploma de school verlaten. We moeten er dus voor zorgen dat er ook alternatieve cursussen (bijvoorbeeld VDAB-cursussen) beschikbaar zijn, bekend staan en gerespecteerd worden als opties. Net als in Duitsland of Zwitserland moet beroepsopleiding als een waardevolle keuze worden gezien.

- **Maak bijles betaalbaarder voor mensen in nood:** Volt wil bijles na schooltijd beschikbaar en betaalbaarder maken, vooral voor studenten in een financieel moeilijke situatie die zich geen privéles kunnen veroorloven. We kunnen niet van ouders verwachten dat ze experts zijn in alle schoolvakken. Als leerlingen achterstand

oplopen in de klas, komen leraren ook onder druk te staan. Ze zullen gedwongen worden om (gratis) extra werk op zich te nemen, hun tempo te verlagen of sommige studenten op te geven. Hoewel we leraren (financieel) willen stimuleren om de rol van naschoolse begeleider op zich te nemen, kunnen we niet van hen verwachten dat ze dit alleen doen en willen we ervoor zorgen dat de middelen beschikbaar zijn om extra personeel aan te nemen.

- **Vergroot de steun aan scholen met een hoge concentratie van studenten in nood:** Het is belangrijk om scholen met een hogere concentratie leerlingen met extra behoeften te versterken. We willen leraren aanmoedigen om te solliciteren op scholen in lagere inkomenswijken door hen een bonus aan te bieden. Dit is met succes gedaan in Amsterdam, waar leraren een bonus en een salarisverhoging van 8% ontvangen als ze een school kiezen met een groot aantal leerlingen die extra hulp nodig hebben. We moeten er echter voor zorgen dat kansarme leerlingen niet nog meer tegenslagen krijgen als gevolg van een gebrek aan leraren, en we moeten laten zien dat leraren die ervoor kiezen om een meer uitdagende baan aan te nemen, gewaardeerd worden.
- **Breid de gratis kleuterschool en kleuterschool uit:** Kinderen uit kansarme milieus, vooral degenen die thuis de taal van hun schoolonderwijs niet spreken, profiteren van een vroegere start op de kleuterschool. Uit onderzoek blijkt dat een eerdere start in het onderwijs schooluitval terugdringt en dat ongelijkheid in de toekomst positieve effecten heeft op sociaal gedrag (OESO PISA). Omdat de kosten van voorschools onderwijs al laag zijn en er financiële prikkels zijn om het schoolbezoek aan te moedigen, moeten we kijken naar andere prikkels om ouders aan te moedigen hun kinderen op een lagere leeftijd in te schrijven.
- **Verbeter levenslang leren:** Volt is er vast van overtuigd dat onderwijs cruciaal is voor persoonlijke en professionele groei en legt een sterke nadruk op de waarde van levenslang leren. Het doel is om meer geschoolde arbeidskrachten te genereren en een sterkere economie door een cultuur van permanente educatie te bevorderen. Dit is vooral belangrijk voor personen die in hun jeugd geen toegang hadden tot kwaliteitsonderwijs. Door een leven lang leren te bevorderen, probeert Volt de armoede terug te dringen en een rechtvaardiger en inclusievere samenleving te creëren. In België neemt echter slechts 20% van de werkende volwassenen deel aan aanvullende opleidingen, wat lager is dan in vergelijkbare landen. Wij stellen voor om te investeren in een leven lang leren door het creëren van onderwijsmogelijkheden financieel en qua tijd toegankelijker en rechtvaardiger te maken voor volwassenen via instellingen zoals universiteiten, technische scholen en gemeenschapscentra. Geef werklozen of mensen met een tekort aan werk meer mogelijkheden door onderwijs- en opleidingsmogelijkheden aan te bieden in plaats van te straffen. De bestaande mogelijkheden voor levenslang leren moeten beter gepromoot worden, aangezien er verschillende (vaak betaalbare) mogelijkheden voor levenslang leren bestaan aan universiteiten, taalinstellingen en andere instellingen, maar veel van deze initiatieven zijn niet goed bekend.

- **Vergroot de samenwerking tussen het publiek en de katholieke onderwijssystemen:** Omdat beide systemen gedeeltelijk door de overheid worden gefinancierd, beoogt dit voorstel de kosten te verlagen door de efficiëntie te verbeteren om een deel van het beleid te financieren dat zich richt op het terugdringen van de onderwijsongelijkheid.

Hoofdvorstel 2: Ondersteun leraren in hun vak

Situatie: Het succes van het onderwijsbeleid ligt in de valorisatie van het lerarenberoep. Een focus op de loopbaanontwikkeling en ondersteuning van leraren is van cruciaal belang voor het verbeteren van de onderwijsresultaten. Door prioriteit te geven aan de opleiding van leraren en door het hoger onderwijs geschikter te maken voor de opleiding van leraren, kunnen we ervoor zorgen dat leraren over de kennis en vaardigheden beschikken die nodig zijn om toekomstige generaties effectief op te leiden. Alleen door de belangrijke rol die leraren spelen in het onderwijs te waarderen, zal het voorgestelde beleid effectief zijn in het creëren van een succesvol onderwijssysteem.

Onze voorstellen om de tevredenheid van leraren te vergroten:

- **Versterk leraren als actoren van verandering binnen het onderwijs:** Het is belangrijk om leraren verantwoordelijkheid te geven. Scholen zijn momenteel te vaak gefocust op het bestaande prestatieniveau in plaats van dit te verbeteren en waarnemers zien dit als één van de redenen voor het lage academische niveau. Bovendien moeten we beseffen dat scholen fundamenteel verschillend zijn van bedrijven.
- **Maak de banen van leraren flexibeler:** Wij stellen voor om de huidige systemen die deeltijds werken ten goede komen te hervormen tot een vloeiende salarisschaal, die het maken van meer uren beloont en het een vrije keuze maakt om minder uren te werken voor een nog steeds acceptabel salaris. Leraren die een stapje extra zetten, worden dus financieel beloond. Dit zal het beroep concurrerend maken met andere vakgebieden. Als de scholen voor bepaalde onderwerpen een tekort hebben aan gekwalificeerde leraren, biedt dit systeem ook externe deskundigen en professionals de mogelijkheid om naast hun hoofdberoep een beperkt aantal uren les te geven.
- **Hervorming van de lerarenopleiding:** De klacht dat het leraarschap veel administratie met zich meebrengt, begint in hun opleiding. Aanstaaende leraren (die deelnemen aan de bacheloropleiding) worden onderworpen aan het uitschrijven van meerdere pagina's voor elk gegeven lesuur. De training moet cursisten helpen grip te krijgen op hun lesstof, experts te worden in de onderwerpen die ze gaan onderwijzen, en zich te concentreren op praktische ervaring voor een klaslokaal. Zo houd je de liefde voor het lesgeven levend.

Hoofdvorstel 3: Bevorder transformatief onderwijs

Volt België | Pagina 25

Situatie: De samenleving en de technologie zijn de afgelopen decennia razendsnel geëvolueerd, en dat geldt ook voor het onderwijs. Het huidige onderwijssysteem in België heeft zich echter slechts langzaam aangepast. Het wordt gekenmerkt door een sterke fragmentatie langs ideologische lijnen en een traditionele benadering van lesgeven en toetsen, geworteld in een 19e-eeuwse visie op kennisoverdracht. Met een beter begrip van alternatieve innovatieve lesmethoden en de huidige vooruitgang op het gebied van digitalisering, internet en AI (zoals ChatGPT), gelooft Volt echter dat er een dringende behoefte en kans bestaat om het onderwijs in België fundamenteel te transformeren. Deze transformatie zou niet alleen moeten bijdragen aan een betekenisvolle ervaring van lesgeven en studeren, maar ook aan een betere samenleving als geheel opgeleide en krachtige mensen

Onze voorstellen om transformatief onderwijs te bevorderen:

- **Stimuleer innovatieve en toekomstgerichte benaderingen in het lesgeven:**Sommige van deze lesmethoden omvatten project gebaseerd leren, peer-to-peer leren, competentiegericht onderwijs, circulair leren en digitale mogelijkheden zoals AI en virtueel teamwerk. We stellen voor om het succes van scholen te meten door de inschrijvings- en uitvalpercentages van studenten, het behoud van personeel, en de connectiviteit van scholen via financiering bij te houden. Deze innovatieve benaderingen zijn bedoeld om een boeiende en effectievere leeromgeving te creëren, met de nadruk op kritisch denken, problemen oplossen en ondernemerschap.
- **Bevorder meer kritisch denken, mediageletterdheid en ondernemersmentaliteit op scholen:**Om studenten uit te rusten met essentiële vaardigheden om te gedijen in de moderne wereld, pleiten wij voor de integratie van kritisch denken en mediageletterdheid, die cruciaal zijn in een samenleving waar betrouwbare informatiebronnen schaars zijn en nepnieuws ongebreideld voorkomt. Daarnaast willen we de ontwikkeling van ondernemersvaardigheden bevorderen, inclusief het nemen van risico's en veerkracht, om een op succes gebaseerde mentaliteit te bevorderen. Ten slotte stellen we voor om Engels als derde taal te promoten om de communicatie te verbeteren in heel Europa en verder. Deze vaardigheden bereiden studenten ook beter voor op de arbeidsmarkt.

Electorele Prioriteit 6: Tegengaan van klimaatverandering

Klimaatverandering is een van de grootste uitdagingen waarmee onze moderne beschaving wordt geconfronteerd. Europa is geen uitzondering. De Europese Unie heeft zich er al toe verbonden de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990.¹ Het op tijd bereiken van deze doelstellingen zal enorme inspanningen vergen van iedereen: individuen, gemeenschappen, bedrijven en overheden. Volt Europa heeft zich ten doel gesteld om in 2040 klimaatneutraal te zijn en zal daarbij belangrijke strategische beleidsmaatregelen, waarvansommige impopulair, kostbaar en/of soms zelfs controversieel zijn, gedurende lange perioden moeten ondersteunen als we deze doelstellingen willen bereiken.

Deze oefening is des te delicates om twee andere belangrijke redenen. Ten eerste is er geen garantie dat het ecologisch duurzaam maken van een land en vrij van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen mensen in staat zal stellen een waardige en goede kwaliteit van de natuur te behouden.

Er wordt aangenomen dat economische en ecologische welvaart hand in hand kunnen gaan. Investeren in duurzame infrastructuur, zoals spoorwegen, kan bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot terugdringen en tegelijkertijd de economische groei stimuleren. Maar moeite hebben met het vinden van het juiste evenwicht tussen het bereiken van een netto nul-koolstofuitstoot en ervoor te zorgen dat mensen een waardige en goede levenskwaliteit blijven hebben is mogelijk een oorzaak van het toenemende populisme.

Ten tweede is het een mondiale inspanning om de mondiale temperatuurstijging onder de 2°C te houden. Het is op dit moment hoogst onwaarschijnlijk dat China, India en veel andere ontwikkelingslanden zich net zo serieus zullen engageren als Europa om deze doelstellingen te bereiken. Hoewel Europa zijn best doet om zich voor te bereiden op een wereld zonder fossiele brandstoffen, is het daarom absoluut noodzakelijk dat België zich voorbereidt op de meest problematische gevolgen van de klimaatverandering. Aan de andere kant richten we ons ook sterk op beleid inzake klimaatverandering dat ook gunstig is voor de Belgische bevolking vanuit andere perspectieven dan het klimaat perspectief, zoals volksgezondheid en economie.

Met deze elementen in het achterhoofd is het campagnebeeld voor de mitigatie van de klimaatverandering voor 2024 van Volt België opgebouwd rond twee hoofdonderdelen:

¹ <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/climate-change/paris-agreement/>
Volt België | Pagina 27

1. Het bereiken van de doelstellingen opgenomen in het klimaatakkoord van Parijs op een slimme, verantwoorde manier
2. Voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering

I. Het bereiken van de doelstellingen van het Akkoord van Parijs²

A. Algemene strategie

Over het geheel genomen vereist het aanpakken van de klimaatverandering een alomvattende en veelzijdige aanpak, waarbij niet alleen Europa maar de hele wereldgemeenschap betrokken wordt.

In Europa zijn de belangrijkste bijdragers aan de CO₂-uitstoot de transportsector (ongeveer 25% waarvan 72% afkomstig van auto's), de energiesector (>=25%), de verbranding van brandstoffen excl. Transport (>=25%) en landbouw (10%).

In de meeste sectoren is er de afgelopen decennia sprake van een afname van de uitstoot (hoewel onvoldoende) – behalve in de transportsector waar de uitstoot nog steeds toeneemt. Tegelijkertijd dienen bossen als een natuurlijk mechanisme voor koolstofopslag.

Europa in het algemeen, en België in het bijzonder, kunnen een leidende rol spelen bij het aanpakken van deze uitdagingen. Als prioriteiten stellen de volgende strategische punten:

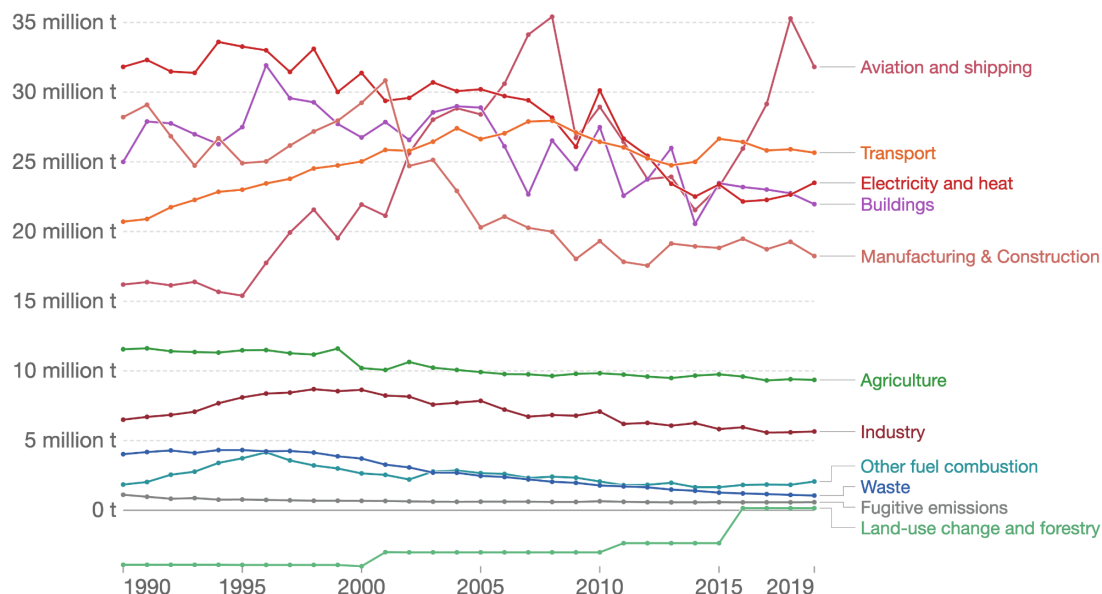
1. Investerings in groene infrastructuur ([Electorale prioriteit nr. 1](#))
2. Duurzame Mobiliteit ([Electorale prioriteit nr. 2](#))
3. Een belastingstructuur ter ondersteuning van de ontwikkeling van de circulaire economie en groenere consumptiepatronen ([Electorale prioriteit #3](#))
4. Een slimme energietransitie ([Electorale prioriteit #4](#))
5. Natuurlijke mechanismen voor koolstofopslag creëren door biodiversiteit te ondersteunen (regionale verkiezingen kiesprioriteit nr. 6)
6. Internationale samenwerking

² <https://www.consilium.europa.eu/en/5-facts-eu-climate-neutrality/>

Greenhouse gas emissions by sector, Belgium

Our World in Data

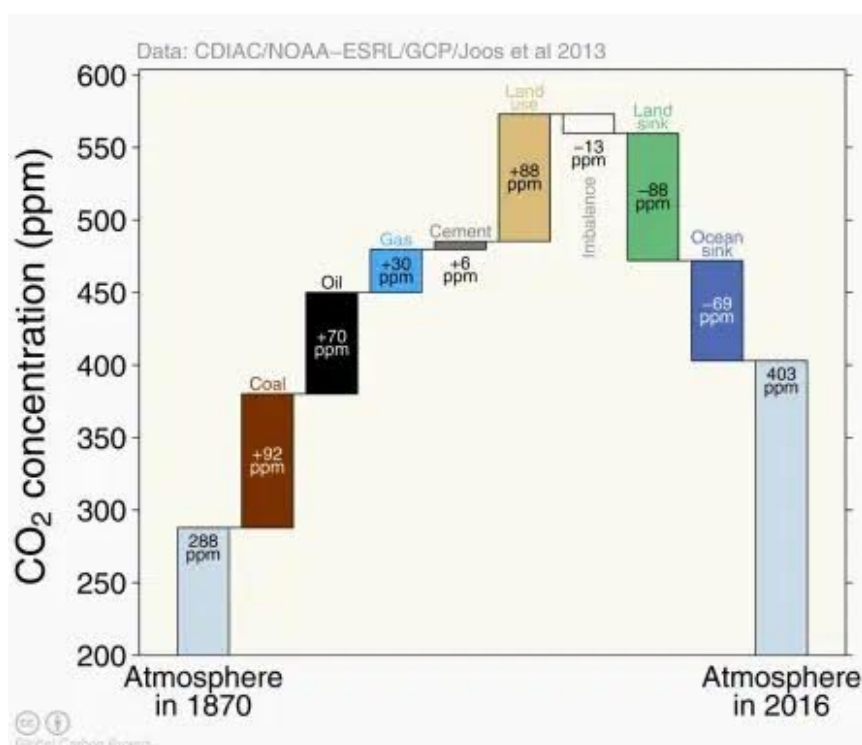
Emissions are measured in carbon dioxide equivalents (CO₂eq). This means non-CO₂ gases are weighted by the amount of warming they cause over a 100-year timescale.



Source: Our World in Data based on Climate Analysis Indicators Tool (CAIT).
OurWorldInData.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions • CC BY

Het beleidsvoorstel voor de regionale verkiezingen zal zich vooral richten op het genoemde strategische punt 5 om deze vraag te beantwoorden: wat zijn de beste politieke strategieën om krachtige, in België gevestigde koolstofputten op het land te creëren? (Zie sectie B).

B. Natuurlijke mechanismen voor koolstofopslag creëren door biodiversiteit te ondersteunen in bosbouw en landbouw



Zoals waar te nemen in het diagram, zijn natuurlijke mechanismen voor koolstofopslag op te delen in twee grote categorieën :

- Oceanen
- Landgebruik (bijvoorbeeld bossen)

Wat relevant is om op te merken is dat, ondanks dat de oceanen 70% van de planeet bedekken, ze minder dan 50% van de natuurlijke koolstofopslag voor hun

rekening nemen.

Het is verkeerd om te denken dat de overgebleven 30%, het blootgestelde land van de planeet, verantwoordelijk is voor de overige 50% van de koolstofputten. Slechts een klein deel van de landen draagt bij aan het verwijderen van CO₂ uit de atmosfeer. Dit zijn bossen, natte gronden en de rijke bodems gevuld met op koolstof gebaseerde micro-organismen die verantwoordelijk zijn voor deze koolstofvastlegging. Gecombineerd vertegenwoordigen ze ongeveer 10% van het oppervlak van onze planeet. Daarnaast is er landbouw. De landbouw is wereldwijd verantwoordelijk voor 80% van alle ontbossing, 70% van het water dat aan de natuur wordt onttrokken, 60% van het verlies aan biodiversiteit en > 10% van alle broeikasgasemissies. Daarnaast erkennen we ook dat bijvoorbeeld elektrische auto's, die grotendeels op lithiumbatterijen rijden, ook koolstofemissies veroorzaken door ontbossing voor de lithium ontginning: deze koolstofemissies van elektrische auto's worden vaak verwaarloosd in online reken- en vergelijkingstools. Hoewel elektrische auto's gedurende hun levensduur, rekening houdend met de CO₂-uitstoot door ontbossing, minder uitstoten dan auto's op fossiele brandstoffen, zijn

ze lang niet zo efficiënt in het terugdringen van de CO₂-uitstoot als het openbaar vervoer, met name het spoor, en langzaam en actief vervoer zoals de fiets. De ontginning van lithium voor elektrische auto's overtreft nu al de ontginning van lithium voor alle consumentenelektronica samen, en de verwachting is dat de lithium ontginning voor de batterijen voor elektrische voertuigen nog exponentieel zal stijgen.

Als we begrijpen dat minder dan 10% van het oppervlak van onze planeet meer dan 50% van het werk doet bij het verwijderen van kooldioxide uit de atmosfeer, en dat landbouw de belangrijkste drijvende kracht is achter de achteruitgang van natuurlijke habitats, zouden mensen moeten begrijpen hoe belangrijk bosbouw, biodiversiteit en landbouw zijn als het om de klimaatverandering gaat, vergelijkbaar met de energietransitie zelf, zo niet meer, omdat talloze andere levende wezens ervan afhankelijk zijn.³

Op een andere manier geïllustreerd: alleen focussen op het verminderen van CO₂ emissie, is hetzelfde als je auto alleen van buitenaf schoonmaken. Men vergeet ook de binnenkant schoon te maken. En op dezelfde manier vereist het wassen van de binnenkant van uw auto ander gereedschap.

Het gaat niet alleen om het planten van bomen. Het gaat om het creëren van ecosystemen. Daarom is het van cruciaal belang om het juiste evenwicht te vinden tussen twee complementaire beleidsmaatregelen: het beleid dat de bestaande natuurlijke ecosystemen ondersteunt en versterkt, en het beleid dat nieuwe vormen van landbouw bevordert.

II. Beleid

A. Ondersteuning van slim bosbouw- en natuurlijk habitat beleid

1. De Vlaamse regering moet de nodige stappen ondernemen ter bescherming van **30% van het oppervlak**. Om dit te bereiken stelt Volt BE een plan voor om ervoor te zorgen dat:
 - a) Tegen 2040 moet minimaal 10% van de oppervlakte van Vlaanderen onder de "Sustainably Conservation of Natural Habitats Act" vallen
 - (1) Een reeks menselijke activiteiten is toegestaan zolang deze bijdragen aan het behoud van bestaande ecologische evenwichten.
 - (a) Dergelijke activiteiten omvatten:
 - (i) Gereguleerde jacht
 - (ii) Houtkap als vorm van bosonderhoud
 - (iii) Specifieke vormen van boslandbouw
 - (iv) Recreatieve parken
 - (v) Particuliere / publieke woningbouw
 - (vi) Ecotoerisme

³ Merk op dat dit aantal geleidelijk verschuift naar de oceanen naarmate de ontbossing blijft groeien

- b) Tegen 2040 moet nog eens 10% van de oppervlakte van het land op de juiste manier worden herbebost (heropbouw van het ecosysteem)
 - (1) Dit oppervlak zal worden toegevoegd aan de categorie “duurzaam geconserveerde natuurlijke habitat” of “bewaarde natuurlijke habitat” als dat haalbaar is
 - (2) Dit oppervlak zal proefterrein zijn voor innovatieve agro-bosbouwprojecten en/of landbouwgerelateerde initiatieven op het gebied van de circulaire economie⁴
 - c) Om deze doelstellingen te bereiken, moet er landelijk een kaart van de bestaande natuurlijke habitats worden gemaakt om de plaatsen te identificeren waar dit beleid het beste kan worden toegepast.
 - d) Het koolstofvastlegging potentieel van die landen zal vervolgens worden berekend en omgezet in een CO₂ subsidie
 - e) Bij uitzonderlijke ecosystemen wordt een aanvullende biodiversiteit subsidie toegekend aan de grondeigenaar
2. In samenwerking met de regionale overheden is ecotoerisme een activiteit die elk jaar meer en meer mensen trekt. De regionale overheden zullen worden uitgenodigd om een aanvullend ontwikkelingsplan voor ecotoerisme op te stellen, ter ondersteuning van de federale initiatieven gericht op de ontwikkeling van natuurbeschermingsgebieden.
3. Internationaal zal de Belgische federale overheid en de regionale overheden dat moeten doen via
- a) handhaving van de huidige EU-wetgeving met betrekking tot het anti-ontbossing beleid⁵
 - b) ervoor zorgen dat België een eerlijk aandeel bijdraagt aan de internationale ontwikkeling, met name op het gebied van duurzame landbouw over de hele wereld, in het bijzonder in Congo en Brazilië, om historische en strategische redenen⁶

B. Ondersteuning van een slimme landbouw transitie

1. België moet een investeringsstructuur opzetten die de huidige boeren ondersteunt om nieuwe vormen van landbouw te betreden, en/of af te stappen van hun huidige op monocultuur gebaseerde landbouwpraktijken naar ecosysteem gerichte landbouwpraktijken.gecentreerd vormen van landbouw
- (1) Permacultuur

⁴ de activiteit moet een aanzienlijk meetbaar koolstofputelement bevatten dat gelijk is aan of superieur is aan beschermde gebieden

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_5916

⁶ <https://www.cncd.be/-cooperation-au-developpement-?lang=fr>

- (2) Regeneratieve landbouw
 - (3) Syntropische landbouw
 - (4) Natuurlijke landbouw
 - (5) Elke andere erkende vorm van ecosysteem gebaseerd landbouw
 - (6) We moeten ook openstaan voor het gebruik van innovatieve technologieën zoals genetische optimalisatie en CRISPR om de productiviteit te verhogen en de hoeveelheid benodigd land voor landbouw te beperken.
- b) Om dit te doen:
- (1) Boeren die momenteel een schuld bij de banken hebben voor hun huidige activiteiten/installaties, zullen hun schulden door de staat laten dekken in verhouding tot de hoeveelheid land die zij willen omzetten naar een op ecosystemen gebaseerde vorm van landbouw.
 - (2) Bijvoorbeeld: 30% van hun activiteit (berekend op basis van het huidige landgebruik) omgezet in deze alternatieve landbouwsystemen, betekent dat 30% van hun huidige schulden door de staat wordt gedekt.
 - (3) Boeren, nieuw of gevestigd, die geïnteresseerd zijn om deze ruimte te betreden, zullen toegang hebben tot staatsfinanciering, gedeeltelijk gefinancierd door de 'fastfood'-belasting, met gegarandeerde rente van 0%, betaalbaar over een periode van maximaal 50 jaar.
 - (4) Een koolstoffixatie subsidie die evenredig is aan de hoeveelheid CO₂ per hectare koolstof vast te leggen, geïndexeerd op basis van de capaciteit voor koolstofvastlegging van het gemiddeld bewaarde oppervlak.

Daarnaast willen we als Volt constructief meewerken aan een oplossing voor de stikstofproblematiek, waarbij het vermijden van een vergunningenstop een absolute prioriteit moet zijn en zowel de landbouwsector als industrie voldoende duidelijkheid en transparantie krijgen naar de toekomst toe.

Electorele Prioriteit 7: Gelijke kansen

Hoofdvoorstel 1 Systemische inclusie: een essentieel ingrediënt voor een gezonde Belgische democratie

Onze Europese Unie is gegrondvest op de waarden van respect voor de menselijke waardigheid, vrijheid, democratie, gelijkheid, de rechtsstaat en respect voor de mensenrechten, inclusief die van minderheden. Om een samenleving te realiseren die op deze waarden is gebouwd, zet Volt zich in om beleid te bevorderen dat ertoe leidt dat België een systematisch inclusieve samenleving wordt die gelijke kansen biedt voor iedereen. Systemische inclusie is van groot belang omdat een dergelijke samenleving alle Belgen ten goede zou komen.

Het belang ligt in verschillende dimensies. In de eerste plaats is er de ethische dimensie, waar we verwijzen naar art. 23 van de Belgische Grondwet⁷, waarin wordt verklaard dat iedereen het recht heeft een leven te leiden dat in overeenstemming is met de menselijke waardigheid, en met het Handvest van de grondrechten⁸, waarvan het doel is de mensenrechten op het grondgebied van de EU te bevorderen. Een waardig leven is een leven dat ten volle wordt geleefd en waarin de samenleving individuen in staat stelt hun volledige potentieel te bereiken zonder onnodige barrières.

Voor de sociale dimensie identificeren we veel gevolgen als een deel van de samenleving niet wordt opgenomen: individuen die zijn uitgesloten van de samenleving worden geconfronteerd met een grotere bedreiging voor hun persoonlijke veiligheid, ze worden vaak gedwongen tot een leven vol misdaad of leven in buurten met hogere criminaliteitscijfers, achtergestelde gemeenschappen, welke worden vaak geconfronteerd met uitdagingen zoals braindrain, emigratie, sociale conflicten, uitbreiding van sloppenwijken, instabiliteit, stedelijk geweld, verdeelde samenlevingen en gewelddadige conflicten, enz.⁹

⁷ https://www.dekamer.be/kvvcr/pdf_sections/publications/constitution/GrondwetUK.pdf

⁸

https://www.citizensinformation.ie/en/government_in_ireland/european_government/eu_law/charter_of_fundamental_rights.html

⁹ <https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf>

Een laatste dimensie, die wij als even belangrijk hebben aangemerkt, is de economische dimensie. Het bevorderen van sociale gelijkheid wordt soms gezien als zeer kostbaar en de voordelen ervan niet waard.¹⁰ Toch heeft het IMF vastgesteld dat de opportuniteitskosten voor de Franse economie alleen al over twintig jaar 1,5% van het bbp van het land bedragen.¹¹ Bovendien vertonen veel landen die relatief gelijke samenlevingen realiseren, een sterker economisch concurrentievermogen.¹² Sociale inclusie kan ook worden gezien als een opportuniteitskost, aangezien een diverse beroepsbevolking creatiever en innovatiever is en de behoeften van de markt beter begrijpt.¹³

Hoofdvorstel 2 Ongelijkheden aanpakken op alle terreinen van het leven

Om een systemisch inclusieve samenleving op te bouwen, moeten we in de eerste plaats begrijpen hoe systemische uitsluiting plaatsvindt. Uitsluiting is het product van een verscheidenheid aan factoren die bijdragen, van erfelijke obstakels zoals de levensomstandigheden van het gezin en de omgeving waarin we zijn geboren, tot de toegang tot onderwijs en ondersteuning tijdens het onderwijs, en na voltooiing van de opleiding, de toegang tot de arbeidsmarkt, markt en een werkplek, waar we ons volledige zelf kunnen brengen en ondersteund kunnen worden om dit te bereiken. Het kan worden beïnvloed door externe factoren zoals waar we wonen, wie we tegenkomen, de diensten waarmee we moeten communiceren, en de vooroordelen van degenen die deze diensten verlenen.

Uitsluiting en discriminatie worden verschillend ervaren en individuen kunnen te maken krijgen met discriminatie op niet slechts één, maar op meerdere aspecten van zichzelf. Het opbouwen van een systemisch inclusieve samenleving vereist daarom het toepassen van zowel een multidimensionale als een intersectionele lens die rekening houdt met het bestaan van bijdragende factoren die tot uitsluiting leiden, maar ook met de diversiteit van geleefde ervaringen die kunnen betekenen dat voor sommige individuen sommige factoren meer beïnvloeden dan anderen. Overheidsbeleid dat gericht is op het opbouwen van een systemisch inclusieve samenleving zal alleen slagen als deze realiteit wordt onderkend en er oplossingen worden geïmplementeerd die uit meerdere lagen bestaan.

¹⁰ <https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf>

¹¹ [De economische kosten van racisme – IMF F&D](#)

¹² Therborn, G. (2007) Presentatie. Bijeenkomst van de deskundigengroep over het creëren van een inclusieve samenleving: praktische strategieën om sociale integratie te bevorderen. Parijs, Frankrijk, 10 - 13 september 2007

¹³ <https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf>

Als Volt zijn wij ervan overtuigd dat intersectionaliteit een essentiële lens is die moet worden toegepast in al het beleid dat erop gericht is ervoor te zorgen dat niemand achterblijft. Volt België steunt een effectieve mainstreaming van systemische inclusie, op zoek naar de ontwikkeling en adoptie van alomvattende nationale en regionale actieplannen voor systemische inclusie, ontwikkeld in samenwerking met de betrokken gemeenschappen. Deze actieplannen moeten meetbare resultaten en doelstellingen hebben, er moeten gegevens worden verzameld om de effectieve vooruitgang van publieke en private actoren te monitoren, en maatregelen voor verhaal en verantwoording zijn nodig om ervoor te zorgen dat passende financiële middelen beschikbaar worden gesteld om deze plannen uit te voeren.

Bij de Nationale en Regionale Actieplannen voor Systemische Inclusie moeten alle betrokken ministeries betrokken zijn en de belangrijkste determinanten van sociaal-economische ongelijkheid aanpakken, inclusief het garanderen van eerlijke toegang tot:

- Huisvesting en een gezonde leefomgeving,
- Goed en diensten,
- Onderwijs,
- Arbeidsmarkt en een inclusieve werkplek
- Vrijtijds-, culturele en sportieve diensten
- Transport- en mobiliteitsdiensten
- Openbare en sociale diensten
- Sociaal en financieel kapitaal
- Effectieve bescherming tegen discriminatie en handhaving van rechten
- Politieke vertegenwoordiging en participatie

Als onderdeel van de uitvoering van het actieplan wordt een observatorium voor het verzamelen van gegevens over gelijkheid opgericht, die betrekking hebben op de verzameling van gegevens over gelijkheid van zowel publieke als private actoren, moet worden opgezet om alomvattende gegevens te verzamelen over de prevalentie van uitsluiting en om de voortgang te volgen aan de hand van de succesindicatoren die uit de actieplannen voortvloeien.

Volt is voorstander van de versterking van gelijkheids- en maatschappelijke organisaties, die als intermediair tussen overheidsinstanties fungeren, getroffen gemeenschappen en individuen, door te zorgen voor voldoende financiering voor deze instanties om hun werk uit te voeren, maar ook door wetsvormingen door te voeren die het vermogen van deze actoren vergemakkelijken om namens de slachtoffers van discriminatie voor de rechter op te treden.

Zoals de oorlog in Oekraïne heeft aangetoond, kunnen de invoering van een humaan migratiebeleid en een vergemakkelijkte toegang tot de arbeidsmarkt zeer effectief zijn en de druk op de sociale diensten verminderen. Onze economie profiteert ervan als we

individuen de legale toegang tot de arbeidsmarkt faciliteren. Volt is voorstander van het creëren van een humaan migratiebeleid dat nieuwkomers in staat stelt volledig bij te dragen aan de economie en daarmee de financiering van de uitgebreide goederen- en diensten basis die nodig is door het vergroten van de capaciteit van openbare diensten om kandidaat-vluchtelingen te verwerken en te bepalen of ze in aanmerking komen, deze te repatriëren. die geen juridische status hebben, terwijl er corridors worden gecreëerd voor de regularisatie van individuen die in de samenleving zijn geïntegreerd.

Hoofdvorstel 3 Niemand achterlaten

Volt zet zich in voor een beleid dat ervoor zorgt dat niemand achter blijft. Veel te lang zijn de economische kosten van uitsluiting genegeerd of onderschat. In een tijd waarin België met tal van crises en uitdagingen wordt geconfronteerd, vereisen veel van de oplossingen die moeten worden ingezet dat alle Belgen hun volledige potentieel benutten. Als land dat zich inzet voor de waarden van de EU, zullen we ervoor zorgen dat er alomvattende federale, regionale en provinciale plannen bestaan om discriminatie aan te pakken waar deze zich voordoet, maar houd ook rekening met de historische, structurele en systemische oorzaken van deze discriminatie. Om ze aan te pakken, zijn wij voorstander van amainstream aanpak, ondersteund door een alomvattende wetenschappelijke basis die voortkomt uit zowel publieke als private bronnen, en meetbare doelstellingen die ervoor zorgen dat er daadwerkelijke vooruitgang wordt geboekt bij het terugdringen van het aantal mensen dat met uitsluiting en discriminatie wordt geconfronteerd. Dit is niet alleen essentieel voor de slachtoffers, maar ook voor de samenleving als geheel, die uiteindelijk lijdt onder de kosten van uitsluiting.

Electorele Prioriteit 8: Betaalbaar Wonen en ruimtelijke planning

Huisvesting en Stedenbouw

In heel Europa berooft de stijging van de huizenprijzen de jongere generaties van een waardig leven. Meer algemeen kan een slecht ontworpen stad mogelijk een grote impact hebben op onze gezondheid en welzijn, waarbij auto-gerichte stadsplanning een sleutelfactor in deze last is. Zonder duidelijke en positieve actie zullen ongezonde steden de Europeanen ziek blijven maken en een structurele en onnodige last blijven vormen voor ziekenhuizen, de gezondheidssector in het algemeen en onze economie.

De kosten voor het kopen van een huis zijn in de EU tussen 2010 en 2022 met 45% gestegen [1]. Dit is vooral een uitdaging voor jonge mensen die vaak niet over aanzienlijk kapitaal beschikken en moeite hebben om een lening te krijgen.

Het woningbezit onder jongeren in Europa neemt drastisch af (en er worden meer huizen en rijkdommen geconcentreerd in de handen van minder, rijkere en vaak oudere mensen). Zo had 62,5% van de Zuid-Europeanen geboren tussen 1965 en 1979 een huis op 30-jarige leeftijd, en dit percentage is gedaald tot 37,5% voor mensen geboren in 1980 of daarna.

Stadsplanning: Stedelijke en transportplanning heeft een aanzienlijke invloed op de menselijke gezondheid en het welzijn. Ongeveer 20% van de voortijdige sterfte in steden (waar naar verwachting in 2050 70% van de bevolking zal leven) zou kunnen worden vermeden als we een betere stads- en transportplanning in steden hebben, waarbij de afhankelijkheid van de auto wordt verminderd (door te investeren in duurzame mobiliteit: actieve en openbaar vervoer; het verminderen van de ruimte voor wegen en parkeerplaatsen) in steden en door het uitbreiden van stedelijke groene ruimten, fysieke inspanning en recreatie te stimuleren.

De meeste jonge Europeanen onder de 30 willen graag een huis kopen [5]. Na de Covid-pandemie staat gezondheid nog steeds bovenaan de belangrijkste zorgen en prioriteiten van mensen. Ongezonde steden zijn een verborgen last van ziekten, ziekenhuisopnames en sterfgevallen. Met name ongezonde elementen in steden, zoals auto's, houtrook of industriële emissies, zijn net zo giftig voor ons welzijn en voor de duurzaamheid van de planeet als bekendere schadelijke stoffen, zoals asbest of PFAS-verontreiniging.

Onze dorpen en steden zijn meer dan alleen de gebouwde omgeving. Ze bepalen ons dagelijks leven, onze gezondheid en ons geluk. Het is waar we naartoe verhuizen, waar we onze vrienden ontmoeten, waar we werken en waar we onze vrije tijd doorbrengen. Vlaanderen heeft een aantal van de mooiste steden en dorpen van Europa, maar er zijn veel dingen waarvan wij denken dat ze beter kunnen – en moeten – worden gedaan.

Hoofdvoorstel 1: Betaalbare en inclusieve huisvesting en stadsplanning

(1) Betaalbare woningen

De aankoop van een huis wordt vaak gezien als een belangrijke stap in ons leven als individu en cruciaal voor degenen die een gezin willen stichten. Het gebrek aan een huis schaadt niet alleen onze positie en kansen in de samenleving, het heeft ook grote gevolgen voor onze gezondheid. Dit is de reden waarom Volt gelooft in het recht op een huis, dat tot doel heeft de huizenmarkt betaalbaarder te houden en tegelijkertijd financiële steun te bieden aan degenen die hun allereerste huis willen kopen. Wij zullen hiervoor concrete voorstellen doen. **Europese beste praktijken:** we kunnen leren van enkele projecten die al in andere landen lopen om het kopen en huren van een huis of appartement betaalbaarder te maken, vooral voor jongeren, bijvoorbeeld het **huurbeleid in Wenen**. We omarmen ook **innovatieve praktijken zoals huurkoop**. Verder omvat het recht op een woning verdere investeringen in kwalitatieve sociale woningen, onderkomens en tijdelijke slaapplekken.

(2) Inclusieve stad

Volt stelt zich een gebouwde omgeving voor waarin ieder mens kan gedijen, ongeacht zijn of haar achtergrond, capaciteiten of geslacht. Tegenwoordig bestaan er nog steeds veel barrières voor inclusie in onze openbare ruimte, of het nu gaat om de stappen die een gehandicapte dwingen een omweg te nemen, het gebrek aan openbare verlichting waardoor kwetsbare mensen plaatsen in de nacht vermijden, of het niet beschikbaar zijn van informatie in andere talen dan de Nederlandse taal. Volt wil inclusieve openbare ruimtes realiseren door verenigingen en vertegenwoordigers van minderheden te betrekken bij het ontwerp van grote stedelijke projecten, en richtlijnen ontwikkelen die gemakkelijk door lokale autoriteiten kunnen worden toegepast in hun ontwikkelingsprojecten om mogelijke belemmeringen voor inclusie te controleren en te verhelpen.

Hoofdvoorstel 2: Gezonde en duurzame huisvesting en stadsplanning

(1) Coole steden: verminder stedelijke hitte-eilanden

De zomers worden heter en vaak ervaren steden veel hogere temperaturen dan nabijgelegen plattelandsgebieden. Dit is niet alleen ongemakkelijk, maar kan ook een gezondheidsrisico opleveren voor kwetsbare mensen. Volt stelt voor dat we, in plaats van de binnenkant van onze auto's, treinen en huizen af te koelen met behulp van airconditioning, de hele stad op een

natuurlijke manier gaan afkoelen. We moeten de heetste delen van onze steden identificeren via hittekaarten en op basis hiervan het stedelijke gebied eromheen aanpassen. Denk hierbij aan het planten van bomen en het vergroenen van gevels, maar ook aan infrastructuur als fonteinen, zonnezeilen en pergola's. Daarnaast hoort het toewijzen van minder ruimte aan wegen, parkeerplaatsen en auto's en meer ruimte aan groene gebieden en burgergerichte ruimten zoals ontmoetingsplekken en vlaktes hiervan. Om de beste mix voor de lokale context te vinden, pleit Volt voor een co-creatieve aanpak waarin bewoners en bedrijven, samen met stadsplanners en experts, hun toekomstige woonruimte plannen, ontwerpen en creëren. **We moeten ons hier ook laten inspireren door goede bestaande Europese voorbeelden en praktijken.** Bovendien moeten nieuwbouw en renovaties fiscaal worden gestimuleerd, zodat er groene gevels en daken in kunnen worden opgenomen, evenals andere architectonische elementen die de koeling van de openbare ruimte mogelijk maken.

(2) Duurzame huisvesting

Onze gebouwde omgeving is een van de belangrijkste producenten van CO₂-uitstoot. Moderne gebouwen verminderen het energieverbruik via isolatie en efficiëntere apparaten. Hoewel we de bouw van energiezuinige huizen willen bevorderen, mogen deze bestaande gebouwen niet vervangen worden. Om de uitstoot van nieuwbouw te compenseren door een lager energieverbruik, moeten ze tien tot twintig jaar worden gebruikt, waarna nieuwe renovaties (en uitstoot) plaatsvinden. Volt bevordert daarom het hergebruik en de verbetering van bestaande gebouwen boven sloop en wederopbouw. Wij stellen belastingkredieten voor voor de energetische renovatie en het hergebruik van niet-gerenoveerde of verlaten gebouwen.

(3) Gezonde stad

Nu de wereldbevolking blijft groeien en verstedelijken, wordt het steeds belangrijker dat we prioriteit geven aan de gezondheid en het welzijn van onze steden en hun inwoners. Studies hebben aangetoond dat ongeveer 20% van de vroegtijdige sterfte in steden als Barcelona, en vergelijkbare percentages worden verwacht in Belgische steden als Brussel en Antwerpen, kan worden toegeschreven aan omgevingsfactoren zoals luchtvervuiling, gebrek aan groene ruimten en een gebrek aan fysieke activiteit. Er wordt een enorme hoeveelheid stadsruimte toegewezen aan auto's, zowel wat betreft parkeerterreinen, parkeren op straat als auto's op de weg. Het openbaar vervoer is daarentegen veel ruimte-efficiënter en kan de negatieve gevolgen voor de gezondheid die gepaard gaan met auto-gericht stadsontwerp helpen verminderen.

Het ontwerp en het functioneren van steden kunnen een diepgaande invloed hebben op de gezondheid en de levenskwaliteit van degenen die er wonen. Omdat deze factoren bijdragen aan negatieve gezondheidsresultaten, is het van cruciaal belang dat we een holistische benadering van het stadsontwerp hanteren, waarbij gezondheid centraal staat. Om dit doel te bereiken moeten specifieke beleidslijnen en maatregelen worden geïmplementeerd, zoals het bevorderen van actieve transportmogelijkheden zoals fietsen en lopen, het vergroten van groene ruimten en parken, het implementeren van regelgeving om de luchtvervuiling terug te

dringen, en het opnemen van beoordelingen van gezondheidseffecten in beslissingen op het gebied van stadsplanning. De voordelen van deze beleidsmaatregelen zijn onder meer een verbeterde gezondheid en welzijn, een grotere veiligheid voor fietsers en een leefbaardere, duurzamere gemeenschap voor iedereen. Door gezondheidsbevorderende steden te creëren, kunnen we de levens van miljoenen mensen verbeteren en duurzamere, leefbaardere gemeenschappen creëren voor de komende generaties.

Vier zeer specifieke maatregelen zijn hier (1) uitbreiding van lage-emissiezones naar alle steden (die vergelijkbaar kunnen zijn met het huidige Brusselse model) (2) de introductie van lage-emissiezones voor houtkachels naast auto's en naast verkeer, die over het algemeen de meest dominante bron van blootstelling aan luchtverontreiniging is, creëren houtkachels ook een onaanvaardbaar hoge blootstelling aan fijnstof in woonwijken (3) de verplichting om gezondheidseffect beoordelingen te implementeren in stedelijke en ruimtelijke planning beoordelingen zoals MER en (4) een eerlijke verdeling van ruimte in steden, met een maximaal percentage ruimte dat mag worden toegewezen aan auto's (wegen en parkeerplaatsen) en minimumpercentages voor groenvoorzieningen, recreatiegebieden, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

(4) Schone stad

Schone stedelijke ruimtes vergroten de aantrekkingskracht en het gebruik van voorzieningen zoals parken, speeltuinen en vervoer. Op dit moment zijn er twee zaken die van invloed zijn op de netheid van onze steden: afvalinzameling en zwerfvuil. Vuilniszakken die de dag voor het ophalen op straat liggen, zijn niet alleen een doorn in het oog, maar zorgen ook voor problemen met dieren en ziektes. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van voldoende openbare afvalbakken, wat aanzet tot zwerfvuil en leidt tot de noodzaak om onze openbare ruimtes regelmatig schoon te maken. Volt stelt voor om dit bij de bron te bestrijden: installeer centrale ondergrondse afvalinzamelpunten in elke andere weg en verhoog het aantal moderne afvalbakken in onze openbare ruimte. Bovendien stellen wij een verplichting voor om nieuwe en gerenoveerde huizen te voorzien van centrale afvalverzamelruimtes, zoals dat in veel andere Europese landen al standaard is.

Electoraal Prioriteit 9: Strategische uitbreiding van Europese bevoegdheden

Volt is van mening dat veel problemen in heel Europa (of zelfs daarbuiten) dezelfde zijn en een Europees antwoord vereisen. Daarom zou het zinvol zijn bevoegdheden van een nationaal en regionaal, of zelfs een lokaal, niveau naar de EU over te hevelen.

Onze voorstellen

1. Gezondheidszorg

De Corona-pandemie heeft aangetoond dat de verdeelde nationale of regionale vertegenwoordigers niet in staat waren om een wereldwijde pandemie te beantwoorden. Elk land of elke regio had zijn eigen maatregelen, met telkens andere gevolgen voor de mensen die er woonden. Grenzen werden gesloten, gezinnen uiteengerukt en de gevolgen voor de gezondheidszorg waren overal anders. Elk land vocht voor zijn eigen levering van maskers of ander medisch materiaal, en concurreerde met andere lidstaten, in plaats van samen te werken om meer gedaan te krijgen. Dat laatste bleek bij de vaccins, waar de EU ingreep en onderhandelde met de farmaceutische bedrijven als grote economische en politieke macht, met positieve resultaten.

2. Energie

De oorlog in Oekraïne, met de daaruit voortvloeiende vermindering van de Russische energie-import, zorgde opnieuw voor concurrentie tussen de lidstaten. De lidstaten zouden zelf gaan onderhandelen met andere landen die fossiele brandstoffen exporteren, terwijl het energienetwerk onderling verbonden is. De CO₂-uitstoot van een kolencentrale van een land stopt niet bij de grens, zeker niet als deze centrale aan de grens is gebouwd. Niet elk land heeft toegang tot een zee, wat de mogelijkheden voor windenergie beperkt.

3. Klimaat

Klimaatverandering stopt niet bij de grens. Het heeft gevolgen voor het hele continent: overstromingen in het Belgisch-Duitse grensgebied, bosbranden in het hele zuiden, smeltende gletsjers in de Alpen.

4. Asiel en migratie

Volt wil een menselijk vluchtelingenbeleid en een verstandig arbeidsmigratiebeleid voor de Europese Unie als geheel. Samenwerking en solidariteit zijn een randvoorwaarde om toekomstige migratiecrises in Europa te voorkomen. Hierbij dragen we onze Europese waarden uit door vluchtelingen en asielzoekers menswaardig op te vangen en een toekomst te bieden. Geen volwassene of kind

mag meer op schrale en levensgevaarlijke plekken zoals kamp Moria op Lesbos komen vast te zitten. Ook wil Volt een betere toekomst bieden aan arbeidsmigranten door onder andere eerder duidelijkheid te geven over de mogelijkheden. Zo zullen de arbeidsmigranten, wij en het land van herkomst erop vooruit gaan.

5. **Landbouw**

Momenteel moeten boeren in verschillende landen zich aan verschillende regels houden, maar hun producten kunnen zonder problemen in de hele EU worden geëxporteerd. Hierdoor ontstaat een situatie van oneerlijke concurrentie.

Electoral Prioriteit 10: Burgerparticipatie

Hoofdvoorstel 1: Volksraadpleging

Uitvoeringsdecreet volksraadpleging

De huidige grondwet voorziet niet-bindende referenda op regionaal niveau. Er is in Vlaanderen echter nog geen uitvoeringsdecreet, in tegenstelling tot het Brusselse Gewest.

Volt wil dat hiervan werk wordt gemaakt.

. Burgerrapport bij volksraadplegingen

Het 'burgerrapport' is gebaseerd op het Oregon model dat er wordt toegepast in de VS sinds 2010 (CIR - Citizens Initiative Review).

Het vertrekt van een panel van 18-24 gelote burgers die zo representatief mogelijk zijn voor de bevolking. Het panel bestudeert alle **pro's en contra's van de voorstellen** gedurende vijf dagen, met hulp van experts.

Daarnaast stelt het panel een rapport op met **feiten en cijfers** waarover ze onderling eens zijn, samen met het aantal leden dat voor en tegen de voorstellen zijn. Dit rapport wordt dan aan het publiek voorgesteld via de pers.

Kiezers krijgen dit rapport ook **samen met hun kiesbrief** voor een volksraadpleging. Meer en meer mensen hebben er meer vertrouwen in de rapporten van burgerpanels dan in de informatie van overheden of media, zo blijkt uit studies.

Hoofdvoorstel 2: Petitieright

Volt pleit ervoor om het petitieright, dat federaal al bestaat, uit te breiden naar het Vlaamse Gewest, zoals reeds bestaat in het Brusselse Gewest. Op die manier krijgen indieners spreekrecht in het parlement.

Hoofdvoorstel 3: Gemeentedecreet

Eén duidelijk en gedetailleerd participatiereglement

Momenteel maakt elke gemeente een eigen participatiereglement. Daardoor kunnen de voorwaarden in één gemeente verschillen of strenger zijn dan in een andere gemeente.

Volt stelt voor om alle participatie-instrumenten eenduidig en gedetailleerd te voorzien in het gemeentedecreet.

Gelote burgerraden in het participatiereglement ¹⁴

Het gemeentedecreet beschrijft een aantal participatie-instrumenten, zoals bijvoorbeeld volksraadplegingen. Het instrument 'gelote burgerraden' ontbreekt echter.

Volt wil dat dit instrument ook wordt opgenomen in het gemeentedecreet.

Meer transparantie in besluitvorming

Er zijn veel schepencolleges die hun bestuursdocumenten zo weinig mogelijk willen laten inkijken, zowel door gemeenteraadsleden als door burgers.

Volt is voor de overname van het Waalse decreet in het Vlaamse en Brusselse Gewest.¹⁵

De uitgebreidere transparantieverplichtingen in het Waalse transparantiedecreet¹⁶ moeten daarom ook in het Vlaamse decreet lokaal bestuur¹⁷ worden opgenomen.

De enige meegedeelde persoonsgegevens zijn de namen van de vertegenwoordigers, gekozen personen en kandidaten voor deze functies. De persoonsgegevens van andere betrokken natuurlijke personen worden geanonimiseerd.

De gemeente kan documenten openbaar maken via deze gratis tool:
deliberations.be

We merken dat transparantie soms ingeperkt wordt door bijvoorbeeld teksten online in de vorm van foto's beschikbaar te stellen, waardoor ze niet door zoekrobots worden geïndexeerd. Volt wil dergelijke vormen van obstructie door regelgeving verbieden.

¹⁴ <https://lokaalbestuur.vlaanderen.be/werking-bestuur/burgerparticipatie>

¹⁵ <https://transparencia.be/>

¹⁶ <https://wallex.wallonie.be/sites/wallex/contents/acts/69/69946/1.html> - art 3

¹⁷ <https://lokaalbestuur.vlaanderen.be/werking-bestuur/bekendmakingsplicht>