

FEDERALE VERKIEZINGEN

**VERKIEZINGS-
PROGRAMMA**

Volt

TOEKOMST  MADE IN EUROPE

België 2040 - Volt België

Verkiezingsprogramma voor de Federale

Prioriteit 1: Belgische infrastructuur en interconnectiviteit met nadruk op investeringen in groene infrastructuur

Als België en Europa binnen 15 jaar zowel economisch als ecologisch welvarend willen zijn, dan moeten de investeringen in duurzame en veerkrachtige infrastructuur versnellen en opgevoerd worden.

Klimaatwetgeving is infrastructuurwetgeving: Wij reduceren klimaatmissies via positieve infrastructuurinvesteringen om Europa tegen 2040 klimaatneutraal te maken; de **transportsector** is de enige sector in Europa waar uitstoot toegenomen is, in plaats van afgenomen, in de laatste decennia. Duurzame infrastructuur, zoals spoorweginfrastructuur, kan **klimaat, jobs en gelijkheid** tegelijkertijd aanpakken en zorgt voor klimaatneutraliteit en **economische groei**. Infrastructuur, zoals het spoor, **verbindt mensen**. Verder breiden we investeringen uit in binnen- en buitenland in **duurzame elektriciteitsnetwerken** (uitgewerkt in electorale prioriteit 4: Energietransitie).


Als we besluiten om te investeren in infrastructuur, moeten we de investeringen doen die niet alleen onze generatie helpen, maar ook de volgende generatie en twee of drie generaties daarna. 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 zuiver is en dat de toekomst van onze kinderen duurzamer, welvarender en inclusiever is dan de realiteit van vandaag.

België 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. België moet haar **transport-, energie- en communicatienetwerken** moderniseren en revolutioneren 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. Investerings in moderne en duurzame infrastructuur, inclusief spoorverbindingen zoals nachttreinen of hogesnelheidstreinen, en communicatienetwerken, zoals 5G, kunnen ons helpen om meer verbonden en veerkrachtige gemeenschappen te creëren. Door snelle en betrouwbare connectiviteit aan 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.

Dit infrastructuurplan is gericht op het federale niveau. Sommige gedetailleerde infrastructuurplannen worden behandeld in andere electorale prioriteiten: **Elektriciteitsnetten** in Prioriteit 4 'Energietransitie', fiscale stimulansen om de circulaire economie te stimuleren in Prioriteit 3 '**Circulaire Economie**' en **waterinfrastructuur** plus **fietsinfrastructuur** komen aan bod in de regionale infrastructuurvoorstellen.

Hoofdvorstel 1: Verhoog de investeringen in spoorweginfrastructuur in België

 ***Dit was het meest populaire voorstel in ons referendum uit een lijst met meer dan 100 potentiële prioriteiten, waarbij 88% van de Volt-leden en burgers die deelnamen aan het referendum ervoor kozen om dit 'zeker' op te nemen in ons verkiezingsprogramma.***

Om een toekomst te garanderen die zowel ecologisch als economisch robuust is, stellen we voor om naast het huidige budget en lopende projecten jaarlijks € 1 miljard (€ 15 miljard over de periode 2025-2040) te investeren in spoorinfrastructuur. Deze is onderverdeeld in 5 deelprojecten (1) (2) (3) (4) (5) van ongeveer € 3 miljard elk.

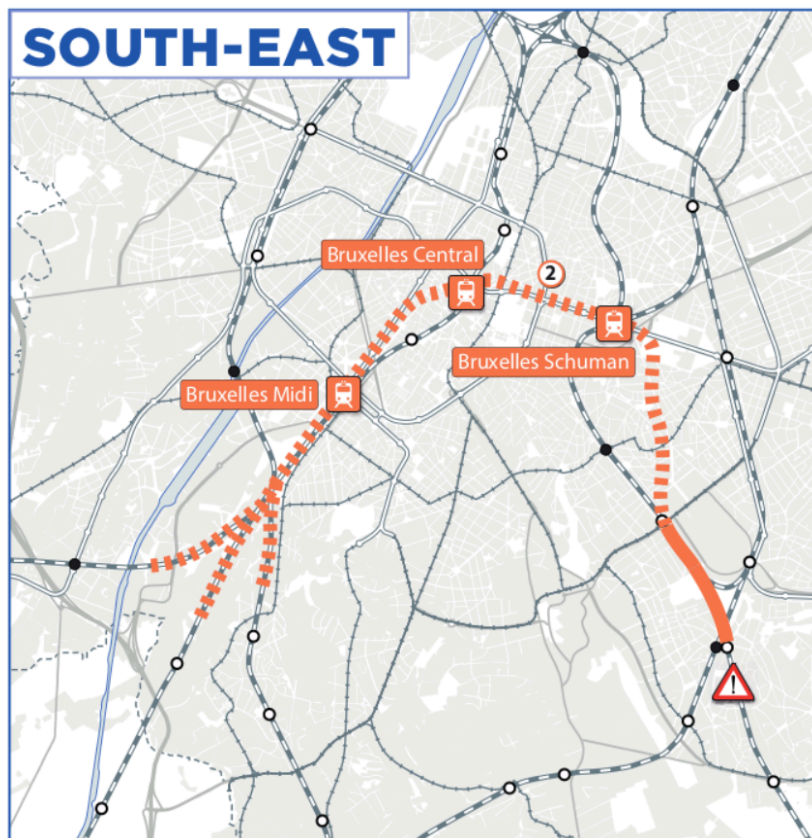
(1) Ten eerste moeten we het **knelpunt van de vertragingen in Brussel die het hele Belgische spoorwegnet treffen** oplossen. De verbinding Brussel-Zuid - Brussel-Centraal - Brussel-Noord is verzadigd, en zelfs zeer kleine incidenten kunnen een sneeuwbaaleffect veroorzaken van vertragingen op het volledige Belgische spoorwegnet die uren of zelfs de hele dag kunnen duren. Alle Belgen, of je nu in Brussel, Vlaanderen of Wallonië woont, zouden veel baat hebben bij een

structurele en duurzame oplossing voor dit knelpunt. We hebben een structurele oplossing nodig die niet alleen onze generatie ten goede komt, maar ook de volgende generaties. Naast het evalueren van de nodige kortetermijnoplossingen om de situatie te verbeteren (dienstregelingen, uitbreiding van kleinere stations in Brussel zoals Brussel-West, ...), dringen we aan op een structurele oplossing om het probleem voor de komende generaties op te lossen.

[Een studie van de VUB-mobiliteitsgroep evalueerde 8 verschillende oplossingen](#) om het knelpunt in Brussel aan te pakken. De oplossingen zijn beoordeeld op criteria als mobiliteitsaanbod, technische haalbaarheid, implementatietijd, financiële haalbaarheid, comfort, betrouwbaarheid en robuustheid. De Zuid-Oosttunnel van Brussel-Zuid naar Brussel-Schuman kwam als best-presterende oplossing naar voren. Naast de beste prestatie op wetenschappelijke criteria, beoordeelden belangrijke stakeholders, waaronder de NMBS, Infrabel en de Gewestelijke vervoersmaatschappijen, de Zuid-Oosttunnel als de best presterende oplossing. **Volt ondersteunt oplossingen die prioriteit geven aan robuustheid, prestaties en passagierscomfort, en die de mogelijkheid hebben om een modal shift te genereren.** Zeker voor reizen over afstanden te lang om te gaan of te fietsen, moet het aantal treinreizigers fors toenemen, om de modal shift naar minder autogebruik en een hoger percentage gezond en duurzaam vervoer te realiseren. Dit is cruciaal voor een welvarende toekomst, **niet alleen voor onze generatie maar ook voor toekomstige generaties.** Het oplossen van dit knelpunt kost naar verwachting ongeveer [2 miljard euro en neemt ongeveer 10 jaar in beslag](#). Veel [mobiliteitsexperts zijn het erover eens dat dit nodig is gezien de huidige verzadiging van het netwerk op de noord-zuidas](#), en de tunnel tussen Brussel-Zuid en Schuman werd ook [gezien als een haalbare optie](#). We staan ook open om andere levensvatbare alternatieven te overwegen, waaronder een treinviaduct om de spoorwegcapaciteit op de verzadigde assen in Brussel te vergroten, zolang kan worden aangetoond dat dit voldoende zal zijn om het probleem niet alleen voor de komende decennia op te lossen, maar ook voor de komende generaties.

Er zijn meerdere **economische voordelen verbonden aan dit infrastructuurproject**. Ten eerste zal het een aanzienlijk aantal banen creëren, inclusief kansen voor arbeiders in de bouwsector. Ten tweede zal de verbeterde beschikbaarheid van infrastructuur nieuwe zakelijke investeringen aantrekken in de regio rond Brussel. Ten derde zal de grotere passagierscapaciteit per spoor de congestie verminderen en de automobilisten ten goede komen. Ten vierde zal de

verkeersgerelateerde luchtverontreiniging afnemen door minder autogebruik, met als gevolg minder gevallen van astma, kanker en hartinfarcten. Dit is een aanzienlijke kostenbesparing voor de sociale zekerheid en de belastingbetaler, aangezien ziekenhuisbehandelingen, ziekteverzuim en medicatie grotendeels worden gedekt door de sociale zekerheid die door de belastingbetaler wordt gefinancierd. Minder verkeersgerelateerde luchtverontreiniging zal die kosten aanzienlijk verlagen.



Figuur: De voorgestelde nieuwe tunnel van Brussel-Zuid naar Brussel-Schuman (figuur uit de VUB-studie).

(2) Ten tweede moet **het bestaande spoorweginet een upgrade krijgen door de operationele snelheid te verhogen**. Om snelheid te winnen en de reistijd te verkorten zonder nieuwe hogesnelheidsspoorinfrastructuur aan te hoeven leggen, stellen we voor om de bestaande normale sporen te verbeteren, op sommige snelle intercitylijnen zonder frequente haltes (waar technisch haalbaar en realistisch), tot een snelheid van 160-200 km/u.

(3) Ten derde moet **het bestaande spoorwegnet een upgrade krijgen door het aantal sporen op strategische locaties uit te breiden waar technisch haalbaar**. Dit impliceert ombouw van enkelspoor naar dubbelspoor en van dubbelspoor naar drievoudig of viervoudig spoor om een systeem zoals in Nederland mogelijk te maken, waar intercitytreinen echte intercitytreinen worden en sprinters de kleinere tussenhaltes bedienen, zowel frequent als ongehinderd door elkaar. In aanvulling, het vergemakkelijkt het ongehinderd naast elkaar bestaan van passagiersvervoer per spoor en goederenvervoer per spoor. Bestaande projecten zoals Gent-Brugge (*3^{de} en 4^{de} spoor*) zijn in aanbouw. Daarnaast stellen we voor om dubbele sporen Hamont-Mol aan te leggen, te onderzoeken of een derde spoor aangelegd kan worden bvb. op de lijn Leuven-Mechelen-Gent. Hierdoor is de combinatie van treinen voor goederenvervoer, hoogfrequente snelle IC-passagierstreinen en hoogfrequente langzamere stoptreinen op die trajecten mogelijk.

Snelle IC-Treinen in 2035 na uitvoering voorstel (2) + (3)	Huidige duur	Duur 2035
Leuven-Mechelen Non-stop	0u25	<0u15
Leuven-Gent Haltes: Mechelen, Dendermonde	1u	<0u45

(4) Wij stellen voor om **stedelijke en landelijke gemeenschappen te verbinden en de spoorweginfrastructuur in plattelandsgebieden te verbeteren**, om onder meer de herlancering van de spoorlijn Hasselt-Maastricht te onderzoeken sinds de Vlaamse regering de tram afgeschaft heeft, en de opties te bekijken om verschillende oudere spoorwegen die niet meer in gebruik zijn (na een upgrade) opnieuw te gebruiken.

(5) **De dienstverlening van openbaarvervoersystemen moet verbeterd worden**. Dit is vooral het geval voor laatavond- en nachttreinen, hogere frequenties in het weekend en meer internationale (nacht)treinen. Dit is erg belangrijk om een robuust mobiliteitssysteem te hebben

ten dienste van de mensen, met een positieve ecologische, economische en volksgezondheidsimpact. Electorale prioriteit 2 'Mobiliteit en Openbaar Vervoer' werkt die voorstellen verder uit.

Verder willen we nieuwe infrastructuurprojecten voor hogesnelheidsspoorwegen onderzoeken, door **haalbaarheids- en kosten-batenanalyses** op te starten van mogelijke routes, zoals Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel via E34; Brussel-Luxemburg of Luik-Luxemburg.

Financiering: Met slechts 0,18% van ons bbp dat aan spoorweginfrastructuur wordt besteed, lopen we achter in vergelijking met de meeste andere EU-landen en staan we ver van de top van de EU-lijst met landen als Frankrijk (0,46%) en Oostenrijk (0,53%). Momenteel kost het fiscale stimulerings-/subsidiesysteem van de salarismotors € 4 miljard per jaar. We willen dit systeem hervormen en wijden **€ 1 miljard** van dit budget aan spoorinvesteringen, inclusief infrastructuur en dienstverlening. (De overige € 3 miljard is bestemd voor verhoging van het nettoloon voor voormalige salarismotorbezitters (*zie electorale prioriteit 3: fiscale rechtvaardigheid*). Samenvattend stellen we voor om in de periode 2025-2040 de investeringen in het spoor met te verhogen **€ 1 miljard per jaar, in totaal € 15 miljard tussen 2025 en 2040**. Dit komt overeen met een verhoging van investeringen in spoorweginfrastructuur van 0,18-0,19% van ons bbp naar 0,33-0,34% van ons bbp.

Hoofdvoorstel 2: 100% 4G-dekking en 75% 5G-dekking in België tegen 2030

Of je nu in het centrum van Brussel of in het midden van de Ardennen bevindt, je moet toegang hebben tot betrouwbaar en snel internet. In de toekomst zal het internet der dingen (internet of things) verbonden zijn met alles, van autonome elektrische auto's, ambulances tot windmolenparken, en België moet klaar zijn om competitief te blijven. We moeten de uitrol van 5G- en glasvezelinfrastructuur versnellen, door de administratieve lasten voor telecomoperatoren te verminderen, en operatoren te stimuleren om zowel in plattelands- als in stedelijke gebieden te investeren, naar het voorbeeld van onze buurlanden. Deze website geeft een overzicht van de huidige 4G- en 5G-dekking in België voor de verschillende operatoren.

Ook voor essentiële diensten, zoals de zorgsector, heeft 5G veel cruciale voordelen. 5G-technologie biedt belangrijke voordelen voor de gezondheidszorg en hulpdiensten, waaronder snellere communicatie tussen professionals en hulpverleners, waardoor de reactietijden bij

noodgevallen worden verbeterd. Het maakt real-time telegeneeskunde mogelijk, waardoor diagnose en behandeling van patiënten op afstand mogelijk is, evenals nauwkeurige operaties op afstand. Realtime gegevensoverdracht van ambulances naar ziekenhuizen helpt artsen om zich voor te bereiden op binnenkomende patiënten. Met draagbare medische apparaten kunnen patiënten hun gezondheid in de gaten houden en zorgaanbieders op de hoogte stellen van eventuele zorgen.

In plaats van honderden bouwvergunningen afzonderlijk aan te vragen bij lokale, provinciale en regionale besturen, willen we een one-stop-shop creëren voor telecomoperatoren om de administratieve processen met betrekking tot snelle internetinfrastructuur te centraliseren. Dit verlaagt de kosten van de aanleg van infrastructuur en maakt het verbinden van minder bevolkte gebieden een levensvatbare business case voor uitbaters.

Financiering: Voor de overige onderdelen coördineren we het gebruik van EU- en particuliere financiering, zodat de kosten voor de belastingbetaler zo laag mogelijk zijn.

Dit infrastructuurplan is gericht op het federale niveau. Sommige gedetailleerde infrastructuurplannen worden behandeld in andere electorale prioriteiten: **Elektriciteitsnetten** in Prioriteit 4 'Energietransitie', fiscale stimulansen om de circulaire economie te stimuleren in Prioriteit 3 '**Circulaire Economie**' en **waterinfrastructuur** plus **fietsinfrastructuur** komen aan bod in de regionale infrastructuurvoorstellen.

Prioriteit 2: Mobiliteit en Openbaar Vervoer

Federaal Programma Mobiliteit en Openbaar Vervoer

Files in België resulteren in miljoenen verloren euro's per jaar en verwonden meer dan 50.000 personen per jaar als gevolg van verkeersincidenten. Het overmatig gebruik van auto's belast niet alleen de gezondheidszorg, maar heeft ook een negatieve invloed op de luchtkwaliteit, de stedelijke ruimte en het milieu. De Belgische staat moet zijn mobiliteitsplan overmaken en, naast een verschuiving naar elektrisch vervoer, een modal shift realiseren naar andere manieren van vervoer dan auto's (openbaar vervoer en actief reizen), om de algehele gezondheid en het welzijn van haar burgers te verbeteren. Door te investeren in betaalbaar openbaar vervoer, een betere dienstverlening van het bestaande openbaar vervoer (bvb. meer treinen in het weekend en 's nachts), meer investeren in bestaande en nieuwe spoorinfrastructuur, deelfietssystemen, veilige fietsinfrastructuur, en elektrische oplaadopties kunnen we de leefbaarheid van steden en voorsteden verbeteren, kosten verlagen en economische groei stimuleren. Hoewel beter openbaar vervoer alleen niet voldoende is om deze doelen te bereiken, is het een cruciaal onderdeel dat moet worden ondersteund.

Wij focussen op het verbeteren van de dienstverlening van het bestaande spoorwegnet (incl. meer budget) en het betaalbaarder maken van treinvervoer.

Hoofdvoorstel 1: Verbeter de dienstverlening van de NMBS

Treinen zouden later op de avond moeten rijden, de laatste trein tussen steden met meer dan 50.000 inwoners en op minder dan 1u30 van elkaar moet na middernacht vertrekken, en tussen alle Belgische steden met meer dan 100.000 inwoners op minder dan 1u30 van elkaar moet de hele nacht door om het uur een trein rijden. Dit betekent bijvoorbeeld minstens 1 trein per uur 's nachts tussen Belgische steden met meer dan 100.000 inwoners zoals Brussel en Antwerpen (via Mechelen), Brussel en Gent, Brussel en Luik (via Leuven), Brussel en Charleroi, ...

Volt **STELT VOOR**  

 **Heel de nacht door treinen om het uur laten rijden binnen België tussen grote steden met meer dan 10 000 inwoners.**

 **Meer frequente en latere dienstregeling van treinen. Laatste trein tussen steden op <1u30 van elkaar met >= 50 000 inwoners na middernacht, inclusief grensstations.**

Laat met de trein thuis geraken is niet evident, volgende routes hebben hun laatste trein om:

Aken - Brussel: 20u21	Hasselt - Turnhout: 21u36	Maastricht - Luik: 21u48
Charleroi - Brussel: 22u23	Antwerpen - Leuven: 22u58	Sint-Niklaas - Gent: 23u02

Toegang hebben tot betrouwbaar, comfortabel en gemakkelijk vervoer is cruciaal voor de groei en welvaart van elke stad. In Europa hebben best practices aangetoond dat treinen die de hele nacht rijden de levenskwaliteit van de burgers aanzienlijk kunnen verbeteren en de economie kunnen ondersteunen. In Nederland rijden bijvoorbeeld regelmatig treinen tussen grote steden, zelfs in de late uurtjes en 's nachts (zoals Amsterdam en Utrecht), waardoor burgers een veilig, duurzaam en efficiënt vervoermiddel hebben, en in Oostenrijk heeft de OBB 25 nightjets in gebruik door Europa. België heeft tot nu toe slechts 1 nachttrein: de nightjet naar Wenen, geëxploiteerd door de OBB.

In België zal de impact van treinen die de hele nacht tussen grote steden rijden, met een minimumfrequentie van 1 trein per uur, niet alleen de stedelijke gebieden ten goede komen, maar ook de voorsteden en omliggende regio's. Het zal miljoenen burgers voorzien van een veilig en betrouwbaar vervoermiddel, waardoor ze gebruikt kunnen worden door mensen met nachtdiensten, die vrienden willen bezoeken, evenementen en educatieve activiteiten, culturele activiteiten, concerten, feesten en nog veel meer kunnen bijwonen, zelfs na middernacht.

Bovendien zal het laten rijden van treinen in de late uren de groei van de Belgische economie ondersteunen, door bedrijven de mogelijkheid te bieden om 24/7 te werken, en toeristen het gemak om op elk moment te reizen en het land te verkennen.

Er zouden zich vele mogelijkheden voor ons allemaal openen. Geen gemiste kansen meer om tijd door te brengen met vrienden en familie, evenementen en educatieve activiteiten bij te wonen of gewoon een avondje uit te gaan. Met een 24/7 treindienst zouden we de vrijheid hebben om te reizen en ons prachtige land te verkennen zonder de beperkingen van beperkte openingstijden van het openbaar vervoer.

Hoofdvoorstel 2: Europese slaaptreinen moeten versneld worden ingevoerd.

Voor nu danken we de slaaptrein naar Wenen aan de OBB, de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij. België moet niet passief wachten tot operatoren uit andere landen nachttreinen willen invoeren die ook België aandoen. In plaats daarvan zou België, met Brussel als Europese hoofdstad, actief moeten werken aan de implementatie van veel meer Europese slaaptreinen, die zowel door de NMBS als door privébedrijven kunnen worden uitgbaat. Tegen 2028 zouden er dagelijks nachttreinen van Brussel naar minstens 10 andere Europese hoofdsteden (of andere grote Europese steden) moeten rijden. Ook willen we met Eurostar en TGV (SNCF) de mogelijkheid van hogesnelheidstreinen in de nacht bespreken.

Een andere cruciale stap om een toonaangevend Europees land te worden met een modern en efficiënt transportsysteem, zijn de Europese slaaptreinen, die een manier zijn om Europese burgers met elkaar te verbinden en duurzaam Europees reizen te bevorderen, waardoor het Europese treinreizen competitiever wordt met auto's en vliegtuigen. Een onverslaanbaar voordeel van slaaptreinen is dat reizigers kostbare tijd besparen. Niet alleen vermijden reizigers tijd te verliezen in files, die tijdens de spits en vakantieperiodes heel gewoon zijn op snelwegen, maar ze kunnen zelfs slapend reizen. Dit is even aantrekkelijk voor toeristen als zakenmensen.

Laten we streven naar een toekomst waarin we vol vertrouwen kunnen zeggen dat we in België toegang hebben tot een transportsysteem van wereldklasse, verbonden met de andere Europese regio's, en dat het de groei en het welzijn van onze steden en burgers ondersteunt, en ons dagelijks leven verrijkt in België en daarbuiten.

Volt wants nightrains from Brussels to 10 EU cities by 2028

Looking to European Best Practices, ÖBB (Austria) has nightjets to 25 destinations.

Belgium should not passively await more nightrains but actively invest in it.

Volt 



Hoofdvoorstel 3: We introduceren een vereenvoudigd ticketsysteem met dagtickets voor € 5, maandabonnementen voor € 25 en jaarabonnementen voor € 250 voor gebruik van het Belgische spoorwegnet. Om in eerste klas te reizen, worden de prijzen verdubbeld (€ 10 / € 50/ € 500).

Dit maakt de tarieven competitiever met de brandstofprijzen van auto's en kunnen meer passagiers aangetrokken worden. Om overbezetting te voorkomen, kiezen we ook duidelijk niet voor een volledig gratis openbaarvervoersysteem. Recente (2022) voorbeelden in Duitsland en Spanje lieten zien dat maatregelen die de inflatie bestrijden door tariefverlagingen in het openbaar vervoer, effectief waren in het aantrekken van meer passagiers, het verminderen van het autoverkeer en het verminderen van de CO₂-uitstoot. Datagedreven optimalisaties van passagiersstromen blijven mogelijk. Zo kan er 20% korting worden gegeven op dagtickets, maandabonnementen en jaarabonnementen die niet in de spits gebruikt kunnen worden.

Verder stellen we ook onderhandelingen voor met de regionale vervoersmaatschappijen (MIVB, De Lijn en TEC) om één openbaarvervoerbewijs in België vast te leggen. Dit kan bijvoorbeeld door de standaardspoorstarieven te verhogen met 40%, om de tickets ook geldig te maken op de netwerken van MIVB, TEC en De Lijn.

Andere voorstellen: Verder willen we 7 dagen per week betrouwbare en frequente treinverbindingen, ook in het weekend en op feestdagen, een versnelde aanschaf en introductie van moderne comfortabele treinen met een hogere capaciteit (bvb. **M7 dubbeldekkers** met een stopcontact bij elke zitplaats, Wifi, toegankelijkheid, ...). Dit kan, zeker tijdens de spitsuren, **de capaciteit verhogen zonder het netwerk te verzadigen. We willen geen stadstreinen (S-treinen) op langeafstandstrajecten** omdat ze hier niet geschikt voor zijn (bvb. geen tafels, dus je kunt tijdens je reis niet werken of gamen). **Grensoverschrijdend openbaar vervoer** moet ook worden verbeterd met een frequentie van minimaal 30 minuten tussen Luik en Maastricht, Aken en Luik, Gent en Rijsel, Brussel en Luxemburg, Pelt-Hamont en Weert-Eindhoven

(nieuwe introductie), Antwerpen-Eindhoven via Breda zonder overstap (nieuwe introductie),... We steunen ook de verbeteringen van het 'Spoorplan 2040' zoals treinen om de 15 minuten tussen grote steden, en 30 minuten elders, ook in landelijke gebieden, maar om realistisch te zijn kunnen hier **upgrades aan de infrastructuur** nodig zijn. Ook willen we meer aandacht voor **passagiers met een beperking** en hun toegankelijkheid tot het openbaar vervoer, zodat ze geen 24 uur van tevoren assistentie hoeven te reserveren.

Financiering:

- Voor de verbetering van de dienstverlening stellen we € 200 miljoen/jaar extra budget ter beschikking, bovenop het budget dat nodig is voor de beheersovereenkomst die de spoorvervoerders en de overheid hebben afgesproken, specifiek om sneller verbeteringen door te voeren over onze twee belangrijkste voorstellen. Dit komt voort uit de hervorming van de fiscale stimulering van salariswagens zoals toegelicht in de electorale prioriteiten 1 en 3.
- De verlaagde ticketprijzen worden grotendeels gecompenseerd door een toename van het aantal passagiers. Momenteel bedragen de inkomsten uit de ticketverkoop ongeveer € 750 miljoen euro. Als 3 miljoen mensen het jaarabonnement kopen, zijn de inkomsten van de huidige ticketverkoop al geëvenaard.

Hoofdvoorstel 4: Verbeterd Veiligheidsgevoel voor Reizigers, Stimulering van Meer Mensen om Openbaar Vervoer te Verkiezen Boven Auto's

Geweld in het openbaar vervoer vormt niet alleen een direct gevaar voor reizigers, buschauffeurs en treinconducteurs, maar ook de toegenomen perceptie van de kans op dergelijk geweld heeft een negatieve invloed op de hele sector. Incidenten van geweld tegen werknemers weerhouden potentiële chauffeurs en conducteurs ervan deze rollen na te streven. Zij zijn niet de enigen die worden afgeschrikt; passagiers die zich onveilig voelen door recente aanvallen, fysieke agressie en gewapende

overvallen kiezen vaak voor de auto, omdat ze dit als een lager risico voor dergelijke misdaden beschouwen, ook al vormen auto's statistisch gezien nog steeds een hoger risico gezien de kans op botsingen en ongevallen met ernstige en soms dodelijke gevolgen.

Specifiek zouden er meer middelen moeten worden toegewezen aan de veiligheid van passagiers en personeel in het openbaar vervoer. Verbeterde veiligheidsmaatregelen, waaronder noodknoppen en communicatiesystemen met microfoons in treinwagons voor directe communicatie met personeel en noodhulpdiensten, en de ontwikkeling van een mobiele app met veiligheidsfuncties, dragen bij aan een snelle reactie in geval van incidenten. Daarnaast bevorderen verbeterde verlichting en het ontwerp van stations en voertuigen een grotere zichtbaarheid en veiligheid. Uitgebreide training voor treinpersoneel in het omgaan met noodsituaties en agressie, samen met salarisverhogingen voor gecertificeerde werknemers, versterken de veiligheidscultuur. Extra beveiligingspersoneel op treinen en ten minste één personeelslid aanwezig in elke wagon verbeteren de bescherming. Participatieve veiligheidsbeoordelingen worden gebruikt om verdere veiligheidsbehoeften te monitoren. Technologie wordt ingezet om menigtes te monitoren, met als doel het comfort voor alle reizigers te maximaliseren.

Hoofdvorstel 5: Toewijzing van Middelen voor de Preventieve Ontwikkeling van Crisisplannen voor Openbaar Vervoer

Mensen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer mogen niet worden achtergelaten in rampsituaties. Wanneer er een verhoogd risico op bepaalde rampen is of in het geval van een ramp, moeten er maatregelen die onmiddellijk kunnen worden geïmplementeerd, worden ontwikkeld. Dit omvat ook strategische reserves. Voor openbaar vervoer betekent dit het hebben van evacuatie bussen en treinwagons of -rijtuigen op strategische locaties door het hele land om efficiënt en veilig een plotselinge toestroom van mensen die een rampgebied ontvluchten te kunnen accommoderen.

Crises van een andere aard moeten ook vooraf ontwikkelde oplossingen hebben. Bijvoorbeeld, wanneer een significante toename van geweld tegen vrouwen of andere bevolkingsgroepen wordt waargenomen, moeten de regering en het parlement in staat zijn een kant-en-klare maatregel te implementeren om letterlijke veilige ruimtes in treinen of andere vormen van openbaar vervoer te creëren.

Prioriteit 3 Rechtvaardige belastingen

Een eerlijk belastingstelsel in België voor een economische renaissance die België op de kaart zet als economisch powerhouse.

Auteurs

Bernard Detienne

François Rozwadowski

Bram Vandeninden

Medewerkers

Roderik Roelens

Rodrigo Guimaraes de Souza

Frank Devos

Verleden: Adrianus Koetsenruijter, Sarah Tegas

Redactionele revisie

Bram Vandeninden

Catherine Versailles (externe deskundige via Giorgio Clarotti)

De auteurs van het document hielden rekening met de bestaande [programmapunten](#) en [de resultaten van het referendum](#).

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: Belastingverschuiving: De belastingen op arbeid aanzienlijk verlagen door belastingen te verschuiven van arbeid naar vervuilende en ongezonde activiteiten

Om een burgergerichte economie en samenleving te creëren, stellen wij **een belastingverschuiving voor van belastingen op arbeid naar belastingen op vervuiling, ongezonde activiteiten en extreme rijkdom**. Dit zal burgers meer vrijheid geven om hun geld uit te geven aan wat zij verkiezen, terwijl zij gestimuleerd worden om keuzes te maken die niet schadelijk zijn voor onze planeet of de gezondheid van medeburgers. Om dit te bereiken zullen wij de belastingen op arbeid aanzienlijk verlagen door het belastingvrije minimum inkomen te verhogen van 9050 euro tot ten minste 12000 euro per jaar, wat overeenkomt met een belastingvrij maandinkomen van 1000 euro vanaf 1 januari 2025. Deze belastingverlaging zal worden gefinancierd door een verschuiving van belastingen naar vervuiling, ongezonde activiteiten en een fors opgedreven strijd tegen fiscale en sociale fraude. Vanaf 2027, wanneer onze fraudebestrijding extra inkomsten zal opleveren, zullen wij het belastingvrije bedrag verder verhogen tot 15000 euro.

Op lange termijn willen wij nadenken om een stelsel van personenbelasting in te voeren dat alle inkomstenbronnen combineert en geen onderscheid maakt tussen arbeid en kapitaal, en deze geleidelijk als één geheel belast, maar dit zal niet haalbaar zijn in de wetgevende periode 2024-2029.

Hoofdvoorstel 2: Meer inspanningen leveren tegen 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. Het is niet alleen een kwestie van rechtvaardigheid, maar ook van noodzaak. Laten we samen werken aan een zekerder en welvarender toekomst voor alle Belgen door fiscale en sociale fraude uit te roeien. We verwachten vanaf 2027 jaarlijks minstens 5 miljard euro aan inkomsten binnen te halen door een verscherpte strijd tegen fiscale fraude, waarvan 60% zal worden gebruikt om het belastingstelsel rechtvaardiger te maken en 2 miljard euro voor investeringen zoals infrastructuur.

Hoofdvoorstel 3: Het belastingstelsel eerlijker maken voor alleenstaanden en tegelijkertijd gezinnen ondersteunen.

Alleenstaanden worden momenteel oneerlijk behandeld met de hoogste belastingen ter wereld. Volt stelt voor om dezelfde belastingtarieven, en dezelfde belastingvoordelen, toe te passen op elk individu, ongeacht of het gehuwd of alleenstaand is. Dit zou bijvoorbeeld de afschaffing inhouden van het **huwelijksquotiënt**, dat een lager belastingtarief voor koppels begunstigt. Steun aan gezinnen met kinderen zal afzonderlijk worden toegekend buiten de individuele belastingtarieven om. Momenteel wordt het belastingvrije minimum verhoogd wanneer men kinderen heeft. En het wordt relatief meer verhoogd als je meer dan

één kind hebt (je tweede kind levert je een grotere verhoging van het belastingvrije inkomen op dan je eerste kind, enz...). Wij willen dit systeem harmoniseren en voor elk kind evenveel belastingvrije inkomsten geven. Momenteel bedraagt de extra belastingvrije som € 1650 voor het eerste kind, € 2590 voor het tweede kind, € 5260 voor het derde kind, Wij stellen voor dit systeem te harmoniseren en het belastingvrije inkomen te verhogen met ongeveer 2500 euro per kind of iets meer. Het doel van deze laatste wijziging is een begrotingsneutrale operatie, waarbij de kinderbijslag op een constant niveau wordt gehouden.

0% VAT (reduced tariff)



25% VAT (slightly increased tariff)



Only for >20% alc.

Hoofdvoorstel 4: Fiscale stimulansen bieden om roken, zwaarlijvigheid en gezondheidsschade door luchtverontreiniging terug te dringen, onder meer door hervorming van de btw en van de subsidies voor salariswagens

We voeren 2 extra btw-niveaus in, een btw-niveau van 0% voor gezonde producten waarvan de samenleving profiteert als ze massaal worden geconsumeerd. En

anderzijds een btw-niveau van 25% voor producten die zeer schadelijk kunnen zijn voor onze gezondheid, het milieu of de planeet.

Het btw-tarief van 0% zal gelden voor fruit, groenten, fietsaankopen, fietsonderhoud, tickets voor het openbaar vervoer en sportabonnementen.

Het btw-tarief van 25% is van toepassing op auto's, houtkachels, tabak, vloeistoffen met een alcoholpercentage van 20% of meer, fastfood/junkfood en rood vlees.

Het systeem van de salariswagens zal worden hervormd. Momenteel kosten de fiscale stimulansen/subsidies voor deze auto's de Belgische overheid 4 à 4,5 miljard euro (exclusief externe en maatschappelijke kosten, naar schatting 1 à 2 miljard euro). Dit bestaat uit 3 pijlers:

- (1) Financieel voordeel voor het bedrijf, omdat salariswagens aftrekbaar zijn van de belasting, in tegenstelling tot het betalen van echte lonen. Dit zet bedrijven ertoe aan werknemers in auto's te betalen, zelfs als de werknemers er zelf geen voorstander van zijn om in auto's te worden betaald.
- (2) Socialezekerheidsbijdragen
- (3) Onbelast nettoloon voor de werknemer

Uit (1) nemen we jaarlijks 1 miljard euro om te investeren in openbaar spoorvervoer (infrastructuur en dienstverlening).

De rest van (1) en (2+3) vormen we om tot een **mobilitéitsbudget**. Over dit mobiliteitsbudget betalen de werknemers geen belasting, maar het is niet aftrekbaar voor bedrijven. Het mobiliteitsbudget bedraagt maximaal 4000 euro per jaar en omvat alles van fietsaankopen tot de aankoop van elektrische auto's en kaartjes voor het openbaar vervoer. Voor duurzaam vervoer, fiets en trein, zijn de aankopen niet

noodzakelijk werkgerelateerd. Het is ook mogelijk om met dit hervormde mobiliteitsbudget een bvb. Interrail-pas of een TGV-ticket naar Zuid-Frankrijk te kopen. Net als bij de salariswagens mogen werkgevers zelf kiezen welke werknemers van dit systeem kunnen profiteren. Om te voorkomen dat het mobiliteitsbudget te veel alleen maar een vervanging is van het systeem van de salariswagens, kan slechts 60% van de 4000 euro worden gebruikt voor autogerelateerde zaken en moet de resterende 40% worden besteed aan fietsen, e-steps, elektrische autodeelsystemen (bvb. Cambio) of openbaar vervoer. Net als bij de salariswagens zijn bedrijven vrij om te kiezen welke werknemers het mobiliteitsbudget krijgen (bedrijven kunnen besluiten het budget aan precies dezelfde mensen te geven als mensen die nu een salariswagen bezitten). Terwijl het mobiliteitsbudget voor werknemers 100% belastingvrij is, is het voor bedrijven slechts voor 10% aftrekbaar. We willen ook benadrukken dat we de salariswagens niet verbieden en alleen het fiscale systeem ervan hervormen. Bedrijven kunnen werknemers nog steeds in auto's betalen als ze dat willen, maar we verstrekken niet langer betuttelende subsidies en beloningen die leiden tot economische vertraging (filevorming) en ecologische & gezondheidsschade om dat te doen.

Hoofdvorstel 5: De toekomst van werk

Een recente proef met een vierdaagse werkweek in Ierland heeft veelbelovende resultaten opgeleverd: alle deelnemende bedrijven kozen ervoor door te gaan met het verkorte werkrooster. Het proefproject omvatte 12 Ierse bedrijven en duurde zes maanden, waarbij de werknemers ondanks de kortere werkweek hun normale loon behielden.

Net als een proefproject in het Verenigd Koninkrijk is de proef in Ierland geïnspireerd op Europese best practices op het gebied van balans tussen werk en privé. De Ierse

bevindingen hebben aangetoond dat deze innovatieve aanpak een positief effect kan hebben op zowel werknemers als bedrijven.

De resultaten van de proef waren indrukwekkend. Een overgrote meerderheid van de bedrijven die gegevens over de inkomsten rapporteerden, zag een groei in inkomsten, en managers gaven positieve beoordelingen voor productiviteit en algemene ervaring. 100% van de bij het onderzoek betrokken werknemers gaf de voorkeur aan de vierdaagse werkweek en meldde verbeteringen in hun welzijn, waaronder minder stress, burn-out, vermoeidheid en conflicten tussen werk en gezin, en meer slaap.

Het onderzoek wees ook op verbeteringen op milieugebied, zoals minder afval. Bovendien bleek de vierdaagse werkweek vooral voordelen op te leveren voor vrouwen, met meldingen van grotere levenstevredenheid, meer herstel en werkzekerheid.

In het algemeen heeft de proef aangetoond dat een vierdaagse werkweek een haalbare optie is voor bedrijven en een aanzienlijk effect kan hebben op het welzijn en de productiviteit van de werknemers. Het is een innovatieve aanpak die gunstig kan zijn voor bedrijven die de balans tussen werk en privé willen verbeteren en de Europese best practices op dit gebied willen volgen. Net als in Ierland en het Verenigd Koninkrijk beginnen we liever met grootschalige proeven dan met een volledige uitrol in eerste instantie.

Hoofdvoorstel 6: De vennootschapsbelasting afstemmen op de werkelijke maatschappelijke en milieubijdrage van economische activiteiten

Volt stelt voor in België een vennootschapsbelastingstelsel in te voeren dat bedrijven beloont voor hun bijdrage aan werkgelegenheid, onderwijs en nieuwe technologieën, milieubescherming en winstmarges, met glijdende schalen van 15% tot 35% (momenteel is het in de meeste gevallen 20-25%). Er zou een speciaal overheidsbureau worden opgericht om standaardwaarden vast te stellen en deze per economische sector te ijken. Nieuwe bedrijven die voor het eerst winst maken, zouden gedurende twee jaar het laagste vennootschapsbelastingtarief van 15% krijgen, en bedrijven met de hoogste bijdrage in de glijdende schaal zouden de eerste vier jaar van positieve winst geen inkomstenbelasting hoeven te betalen als hun rendement op eigen vermogen minder dan 5% bedraagt. Anderzijds kunnen vervuilende bedrijven die de ecologische overgang negeren en schade toebrengen aan het milieu of de volksgezondheid, een belastingtarief betalen dat dicht bij de bovengrens van 35% ligt. Het doel is duurzaam ondernemerschap te bevorderen en een eerlijk en evenwichtig belastingstelsel tot stand te brengen. Netto is dit voorstel budgetneutraal en noch een belastingverhoging noch een belastingverlaging. Het stimuleert bedrijven om de ecologische transitie te omarmen en lokale werkgelegenheid te scheppen.

Volt gelooft dat alleen een eerlijker belastingstelsel de angst voor de toekomst, die veel burgers in onze samenleving in zijn greep houdt, kan wegnemen. Het zal de groeiende kloof tussen arm en rijk aanpakken die momenteel aan de basis ligt van het wantrouwen in onze instellingen en democratische principes. Daarom pleit Volt voor een beter evenwicht tussen belasting op arbeid en belasting op kapitaal. Wij willen ook een mechanisme dat economische activiteit die een positieve invloed heeft op onze samenleving en ons milieu, aanmoedigt en beloont. Een eerlijk en rechtvaardig belastingstelsel is essentieel voor een stabiele en welvarende economie.

Bronnen

(1) <https://www.hln.be/binnenland/belgie-loopt-30-4-miljard-euro-aan-belastinginkomsten-mis~a8433cc3/>

Verkiezingsprioriteit 4 - Energietransitie

Universeel is iedereen het erover eens dat het voor de toekomst van de mensheid en de planeet zoals wij die kennen, van vitaal belang is om af te stappen van fossiele brandstoffen. Volt stelt een pragmatische aanpak voor die gebaseerd is op een combinatie van kernenergie en hernieuwbare energie, waarbij de laatste 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 overgang naar bronnen van propere energie die geen broeikasgassen produceren, direct of indirect, vooral als België een actieve rol wil 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 waarmee overheden, en in het bijzonder de Belgische overheid, de prijzen kunnen reguleren. Wij geloven dat dit mogelijk zal zijn door de consumptie te reguleren, het mechanisme van opslag en efficiënt gebruik te ontwikkelen.
- 3) **Zekerheid van energiebevoorrading** - België moet zoveel mogelijk energiezekerheid garanderen. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen buitenlands beleid, EU-beleid en nationaal beleid. Als pan-Europese

partij kan Volt bijdragen tot het vinden van het juiste evenwicht. We moeten streven naar een gunstiger EU-beleid voor de verdeling van energie

Er moeten mechanismen worden ontwikkeld om schommelingen in de productie en het verbruik van energie te verminderen. Hiervoor moeten de privé- en de overheidssector zich aanpassen. De Belgische regering moet ingrijpen en ervoor zorgen dat deze overgang snel maar vlot verloopt.

Hoofdvoorstel 1: Zoveel mogelijk bestaande kernreactoren zo lang mogelijk openhouden, zolang het technologisch haalbaar en veilig is.

Volt België is ervan overtuigd dat de inclusie van Kernenergie in de energiemix noodzakelijk is:

1. Het is een veilige, betrouwbare, stabiele en direct beschikbare energiebron.
2. Het garandeert de energieonafhankelijkheid van België en de EU, van elke externe, geopolitieke of meteorologische invloed. De brandstof kan gemakkelijk worden opgeslagen in strategische reserves voor tientallen jaren. De Franse nucleaire industrie heeft bijvoorbeeld genoeg uranium reserves voor 30 jaar ononderbroken werking van al haar kerncentrales, met 3 tot 5 jaar werking direct op eigen bodem, boven op de brandstof die al in werkende reactoren zit. België zou iets gelijkaardigs moeten hebben. Volt is van mening dat we strategische uraniumvoorraden moeten garanderen voor de nabije toekomst.

3. Long Term Operations (LTO) van kerncentrales zijn zuinig met hulpbronnen. Veel van de huidige centrales kunnen gemakkelijk nog 20 tot 40 jaar in bedrijf blijven, wat betekent dat er minder afval wordt geproduceerd, minder grondstoffen nodig zijn (staal, beton, enz.), en dat dit dus de kleinste voetafdruk zou hebben in vergelijking met andere energiebronnen, met name hernieuwbare energiebronnen. Om de hoeveelheid benodigde natuurlijke hulpbronnen te verminderen, is bovendien de opwerking van verbruikte splijtstof nodig, om de splijtstofcyclus te sluiten en de behoefte aan natuurlijk uranium te verminderen. Dit betekent dat het moratorium op de verwerking van splijtstof en de fabricage van MOX-splijtstof moet worden ingetrokken.

4. Het zorgt ook voor een betaalbare en stabiele kostenstructuur voor elektriciteitsopwekking, zeker voor reeds operationele energiecentrales, aangezien de economische aspecten daarvan bekend zijn, met zeer weinig onzekerheden.

5. Het produceert geen CO₂, noch enige andere schadelijke uitstoot die veel alternatieve, wegwerpbare energiebronnen produceren (aangezien dat voornamelijk fossiele brandstoffen zijn). CO₂ wordt alleen uitgestoten bij de bouw van nieuwe fabrieken (meestal door de chemische reacties om beton te maken) en bij de mijnwinning van uranium.

Hoofdvorstel 2: Meer zonne- en windenergie, vooral waar dit ruimtebesparend is

België zou de ontplooiing van de infrastructuur die nodig is voor de productie van hernieuwbare energie met lage CO₂ moeten ondersteunen,

in samenwerking met andere EU-landen. Het zou actief moeten bijdragen tot de oprichting van een op de EU gebaseerde bevoorradingsketen van apparatuur die nodig is voor de productie van hernieuwbare energie in Europa. De huidige afhankelijkheid van fabrikanten die buiten de EU gevestigd zijn, maakt België en andere EU-landen kwetsbaar voor geopolitieke spanningen. Bovendien kunnen we de productie van de nieuwe groene infrastructuur naar de EU halen. Dit zou België en de EU in staat stellen om strengere normen toe te passen en zo de koolstofvoetafdruk van de toeleveringsketen van hernieuwbare energie aanzienlijk te verlagen. En dit zou jobs creëren in Europa.

België zou verder moeten bijdragen tot de Europese energiebevoorrading door de versnelde ontwikkeling van windmolenparken, zowel op het land als in zee. Waterkracht moet verder ontwikkeld worden en zonnepanelen moeten gebruikt worden voor zowel privéwoningen als industriële complexen. Belgische industrieën en huishoudens moeten zich ook aanpassen zodat het energieverbruik geconcentreerd wordt wanneer er een productieoverschot is.

Hoofdvorstel 3: Een beter geïntegreerd energienetwerk voor België binnen de EU en internationaal

Volt is van mening dat het essentieel is om het Belgische net verder te integreren met het Europese elektriciteitsnet, om een stabiele energiebevoorrading te garanderen dankzij verschillende bronnen. Een pan-Europese aanpak is inderdaad essentieel, net als op zoveel andere

gebieden. 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 energiebronnen en opslagtechnologie (zoals waterstof) in Europa. Bij armere landen, moet de energievoorziening gekoppeld worden aan hun economische ontwikkeling, om elk nieuw risico op uitbuiting te vermijden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gelden voor zonneparken in Afrika.

Hoofdvorstel 4: De wet intrekken die toekomstige kernenergie verbiedt

Volt België zou de wet van 31 januari 2003 intrekken (en niet wijzigen).

Volt zou een nieuw wetsvoorstel indienen om een duidelijk kader te hebben voor de Kernenergie-industrie.

Deze nieuwe wet zou de titel "Kernenergie voor een duurzame toekomst" kunnen dragen.

1. De exploitatie van bestaande kerncentrales toestaan zolang het technisch haalbaar is, terwijl altijd de hoogste niveaus van nucleaire veiligheid worden nageleefd;
2. Een wetgeving en klimaat creëren waarin het interessant zou zijn voor private exploitanten om potentiële nieuwe kerncentrales te bouwen en te

exploiteren;

3. De recycling van verbruikte splijtstof ontwikkelen en bevorderen om de hoeveelheid radioactief afval te verminderen en de hoeveelheid vers (natuurlijk) uranium die nodig is voor energieopwekking te verminderen;

4. De opwekking van kernenergie zou meer moeten bijdragen aan de Belgische federale begroting om O&O naar nieuwe energieprojecten te bevorderen. De speciale nucleaire belasting die sinds 2013 wordt geheven, moet worden versterkt en gebruikt voor O&O in nieuwe energieprojecten.

5. Verplicht een langetermijnstrategie voor langlevend radioactief afval op Europees niveau. Dit zal zorgen voor de beste locaties voor diepe geologische opslag, maar ook voor een strategie van hergebruik en recyclage van wat nu als afval wordt beschouwd, maar in de toekomst als brandstof kan worden gebruikt.

Volt gelooft dat economische en maatschappelijke ontwikkeling alleen mogelijk is als een stabiele energievoorziening en -consumptie op een duurzame manier worden bereikt. Daarom wil Volt de productie van kernenergie in stand houden om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het is ook van plan om massaal te investeren in hernieuwbare energie en opslagtechnologieën. Dit is enkel haalbaar door de integratie van vraag en aanbod op Europees niveau. Volt gelooft dat België een belangrijke rol kan spelen dankzij zijn centrale ligging.

Toekomstige generaties in heel Europa rekenen op ons om de basis te leggen voor een betere en duurzamere toekomst.

Verkiezingsprioriteit 5: Een gemeenschappelijke Europese Defensie

De wereld waarin we leven en de noodzaak van verdediging

Voorals sinds het begin van de Russisch-Oekraïense oorlog moet het duidelijk geworden zijn dat er inherent duistere krachten in deze wereld bestaan die de veiligheid van ons land, ons continent, onze democratie en onze samenleving in het algemeen bedreigen. Of we het nu leuk vinden of niet, België heeft nog steeds een adequate vorm van defensie nodig om onze veiligheid en democratie te beschermen. Hoewel België een volledig onafhankelijke natie is, is het te klein om zijn eigen verdediging volledig te verzekeren zonder rekening te houden met al onze partners in Europa en de wereld. De verdediging van België heeft alleen zin in een gemeenschappelijke Europese defensie, die nog georganiseerd moet worden, op een manier die we zelf moeten kunnen bepalen.

Democratische besluitvorming

De beslissingen over defensie aangelegenheden zouden de exclusieve verantwoordelijkheid moeten zijn van onze eigen democratische instellingen: het Belgische federale parlement, de democratisch verkozen parlementen van onze naaste bondgenoten, en vooral het Europees Parlement.

Hoofdvorstel 1: Volledig geïntegreerde Europese Defensiemacht

Volt is voorstander van een volledig geïntegreerde Europese defensiemacht, hoewel deze momenteel nog niet bestaat. De oprichting van zo'n Europese defensiemacht zal een lang en moeizaam proces zijn waarbij dozijnen of soevereine partners betrokken zijn.

Volt stelt daarom voor om een Core European Defence Force op te richten, waarin de afzonderlijke strijdkrachten van de Benelux, Frankrijk en Duitsland worden geïntegreerd. Dit zou dan als voorbeeld dienen voor anderen om zich aan te sluiten. Dit proces zal dan vergelijkbaar zijn met hoe uiteindelijk de EU is

ontstaan uit de kernlanden van de EEG.

In feite is dit integratieproces al begonnen en in sommige opzichten al ver ontwikkeld. Volt merkt op dat staten het monopolie hebben op het gebruik van geweld en dat de EU een vereniging van soevereine staten is, geen staat. Na de Europese verkiezingen in 2024 stelt Volt voor dat het Europees Parlement een constituerende rol aanneemt, een Europese federale grondwet opstelt en daarover stemt.

Hoofdvorstel 2: Gemeenschappelijke veiligheidscultuur

Een gemeenschappelijke Europese Defensie heeft geen zin zonder een gemeenschappelijke Europese veiligheidscultuur. De belangrijkste elementen van zo'n Europese veiligheidscultuur zijn:

- Europa zal de verantwoordelijkheid voor zijn eigen defensie op zich nemen en niet langer afhankelijk zijn van de defensiemiddelen van de VS.
- Alle Europese landen zouden hun defensie-uitgaven moeten verhogen tot minstens 2% van hun bruto binnenlands product. Voor België beoogt het in 2022 goedgekeurde STAR-plan slechts 1,55% tegen 2030. België zal een nieuw investeringsplan opstellen om de 2%-doelstelling te bereiken, samen met alle andere meer bindende verplichtingen die het in de EU heeft aanvaard.
- Een Europese Defensiemacht moet "militair volledig capabel" zijn en uitgerust zijn met adequate wapensystemen die lokaal in Europa geproduceerd moeten worden, zodat niemand ons kan chanteren in tijden van crisis. België zal hiertoe bijdragen door:
 - o Voldoende personeel aanwerven om aan haar internationale verplichtingen op personeelsgebied te kunnen voldoen en effectief deel te nemen aan de Europese Defensiemacht,
 - o Ervoor zorgen dat haar investeringen in defensiematerieel bijdragen tot de industriële strategische autonomie van de EU en

een billijk maatschappelijk rendement opleveren voor de technologische en industriële basis van Europa en België.

- Het ontwikkelen, bouwen, kopen en onderhouden van wapensystemen zal zoveel mogelijk gestandaardiseerd worden en gezamenlijk worden gecoördineerd door de EU om te profiteren van schaalvoordelen en interoperabiliteit te garanderen.

We onderhouden nauwe interactie met andere veiligheidsactoren: Het aanvaarden van verantwoordelijkheid voor onze eigen defensie betekent niet dat er geen plaats meer is voor nauwe interactie met onze partners in de NAVO, de VN en de OVSE. Deze relaties moeten gekoesterd en voortdurend verbeterd worden. De Europese Defensiemacht is geen alternatief voor de NAVO, de Europese Defensiemacht is bedoeld als een trots en betrouwbaar onderdeel van de NAVO. De betrekkingen met Rusland zullen opnieuw geëvalueerd moeten worden, maar zo'n herevaluatie heeft pas zin als de huidige oorlog voorbij is.

Volt is erg bedroefd om te zien dat oorlog terug is in Europa. Dit betekent ook dat alle interesse voor een adequate Europese Defensie terug is en dat we de gevolgen van die toegenomen interesse moeten accepteren:

- Verschuiving van politieke prioriteiten, defensie is weer een prioriteit geworden.
- De extra financiële last van defensie accepteren.
- Heroriëntatie van onze economie op de mogelijkheid van een gewapend

conflict.

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, waarvan sommige 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 Parijs 2 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 ($\geq 25\%$), de verbranding van brandstoffen excl. Transport ($\geq 25\%$) 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/> Volt België I

Pagina 28 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). Volt België I Pagina 29 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 Volt België | Pagina 30 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.

Electorele Prioriteit 7: Gelijke kansen

Hoofdvorstel 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 Grondwet 7, 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 grondrechten 8, 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 9

<https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf> 8

https://www.citizensinformation.ie/en/government_in_ireland/european_government/eu_law/charter_of_fundamental_rights.html 7

https://www.dekamer.be/kvvcr/pdf_sections/publications/constitution/GrondwetUK.pdf Volt België I Pagina 34 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

opportuiniteitskosten 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

Hoofdvoorstel 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. 13

<https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf> 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 11 De economische kosten van racisme – IMF F&D 10 <https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf> Volt België | Pagina 35 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 wetshervormingen 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 vergemakkelijkt toegang tot de arbeidsmarkt zeer effectief zijn en de druk op de sociale diensten verminderen. Onze economie profiteert ervan als we Volt België | Pagina 36 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. Hoofdvoorstel 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 aamainstream 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.

Prioriteit 8 Electorale hervormingen

Waarom is dit belangrijk?

Volt wil graag electorale hervormingen doorvoeren, om de democratie te versterken binnen het huidige kader. Wij willen een eerlijke politiek, waarin de mensen terug vertrouwen hebben.

Momenteel hebben de grote gevestigde partijen te veel macht, soms wordt de term 'particratie' hiervoor gebruikt, en is het voor nieuwe partijen heel moeilijk om op te komen.

Onze voorstellen

1. Nationale kieskring

Federale verkiezingen moeten in een nationale kieskring plaatsvinden, en bij uitbreiding dat op elk niveau de kieskring overeenstemt met de geografische bevoegdheid van het verkozen orgaan.

Momenteel vallen de kieskringen samen met de provincies, waarbij voor elke provincie een bepaald aantal zetels is toegewezen in de Kamer van volksvertegenwoordigers. De kiesdrempel is verschillend in elke provincie, afhankelijk van het aantal beschikbare zetels. Verkozen volksvertegenwoordigers vertegenwoordigen enkel hun eigen kieskring en niet het hele land.

Volt eist een nationale kieskring, waarbij alle zetels in de Kamer van volksvertegenwoordigers worden toegewezen aan dezelfde kieslijst over heel België. Op die manier heeft elke stem in het land evenveel gewicht in het parlement, en vertegenwoordigen de politici de hele bevolking. Dit zal er ook voor zorgen dat politici uit één taalgroep meer hun weg vinden naar de media van de andere taalgroep.

Volt België is één partij. Dit zou ons dus helpen om meer stemmen te halen omdat ze dan allemaal samengeteld worden. Dit toont ook aan dat wij over de taalgrens heen denken en eerst bekijken wat we beter samen kunnen doen.

Volt Europa heeft transnationale lijsten voor EU-verkiezingen in haar programma staan, dan is het ook maar logisch dat we dat ook op Belgisch niveau uitwerken. En zolang er geen transnationale lijsten voor EU-verkiezingen zijn, willen we ook een nationale kieskring voor de Europese verkiezingen.

2. Hervorming van de partijfinanciering

Wij willen minder subsidies toekennen aan politieke partijen. Daarnaast moeten kleinere partijen ook aanspraak kunnen maken op subsidies.

Momenteel krijgen de grote politieke partijen veel te veel staatsfinanciering

(ze geven dat zelf ook toe), terwijl partijen zonder verkozenen geen eurocent krijgen.

Een verlaging van de subsidies voor grote partijen zal zorgen voor een besparing op de begroting. We willen kleinere partijen zonder verkozenen ook steun verlenen, om hen te helpen groeien, en een betere kans te geven om verkozen te worden. Hierbij kunnen we bijvoorbeeld naar de buurlanden kijken, waar partijen zonder verkozenen dotaties krijgen op basis van het aantal stemmen, er bestaan ook andere systemen zoals matchfunding of subsidiebudgetten. Op deze manier zou Volt België aanspraak kunnen maken op staatsfinanciering. Het toont ook aan dat we België democratischer willen maken, door subsidies te geven aan nieuwe en kleinere partijen met frisse ideeën die hun weg niet vinden in de oudere partijen van het land.

Een verlaging van de subsidies moet ook hand in hand gaan met regels en een controle op hun besteding zoals dat op Europees niveau gebeurt door de Europese Rekenkamer. Het mag niet meer de bedoeling zijn dat Belgische partijen zich als veredelde vastgoedbedrijven gaan gedragen door hun miljoenen in immobiliën te parkeren zoals dat vandaag nog vaak het geval is.

3. Lagere kiesdrempel

Volt ijvert voor een verlaging van de huidige kiesdrempel tot maximum 1%. Momenteel is de kiesdrempel voor alle verkiezingen in België officieel 5%. De bedoeling van de kiesdrempel was om de versplintering in het Belgische politieke landschap tegen te gaan en de opkomst van extreme partijen te verhinderen. Vandaag de dag zien we echter dat de kiesdrempel zijn doelen niet heeft gehaald, het landschap is versplinterd en een groot deel ervan wordt ingenomen door extreme partijen aan beide kanten van het spectrum. De huidige kiesdrempel zorgt er enkel nog voor dat kleinere partijen het moeilijker hebben om verkozen te worden, waardoor een vernieuwing van de politieke klasse uitblijft. Verder worden ook de ruim 250.000 stemmers van deze kleinere partijen helemaal niet vertegenwoordigd in het parlement/de raad.

Wij willen de officiële kiesdrempel verlagen, om kleinere partijen een eerlijkere kans te geven om verkozen te worden en de representativiteit te verhogen. Dit zou een einde kunnen maken aan de huidige participatie en het volk de kans geven om een vernieuwing van de politieke klasse te bewerkstelligen.

Als nieuwe partij maakt ook de kiesdrempel het Volt België moeilijker om verkozen te worden. Dit punt maakt ook duidelijk dat Volt onze democratie nieuw leven wil inblazen door ook andere kleine partijen een kans te geven de Belgische burgers te vertegenwoordigen.

4. Stemrecht vanaf 16 jaar voor alle verkiezingen

Jonge mensen zullen decennialang de volledige impact van klimaatverandering, uitputting van hulpbronnen en demografische veranderingen ondervinden. Het is daarom belangrijk om jongeren een (sterkere) stem te geven in onze intergenerationele strijd om oplossingen te vinden voor de uitdagingen van vandaag en morgen. Daarom stelt Volt voor om de stemgerechtigde leeftijd te verlagen naar 16 jaar voor alle verkiezingen, inclusief gemeentelijke, regionale, nationale en Europese verkiezingen, met stemrecht voor alle burgers van 16 jaar en ouder voor die verkiezingen.

Slotwoord

Volt wil de democratie versterken met eerlijke verkiezingen en besluitvorming en daarnaast een zuinigere partijfinanciering.

Prioriteit 9 - Meer bevoegdheden voor de EU

Waarom is dit belangrijk?

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.

Slotwoord

Volt is een Europese partij, met een focus op de EU. Daarom willen we meer bevoegdheden naar het Europese niveau verplaatsen, waar dat zinvol is.

Verkiezingsprioriteit 10: Burgerparticipatie

Steeds meer burgers keren zich af van de maatschappij en het beleid. Het aantal mensen met een anti-overheidshouding neemt toe. Burgers voelen zich slecht vertegenwoordigd door hun gekozen vertegenwoordigers en vinden dit een belangrijk probleem, zoals blijkt uit studies. Bovendien is een belangrijke bron van frustratie dat burgers geen invloed hebben op het beleid tussen twee verkiezingen in. Deze ontevredenheid is even groot op regionaal als op federaal niveau.

Onderzoek toont aan dat dit mensen doet verlangen naar een sterke leider.⁸ In antwoord hierop wil Volt de democratie versterken met een sterker burgerschap. Voor een heropleving van de democratie met sterke elementen van burgerschap en burgerparticipatie willen we de volgende voorstellen introduceren op de niveaus van de regionale overheid:

Hoofdvorstel 1: volksraadpleging (referenda)

We willen **het decreet over volksraadpleging in de grondwet implementeren** en we willen "**burgerrapporten**" naar het model van Oregon in de VS **implementeren**.

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

Volt wil dat burgers goed en objectief geïnformeerd worden vóór een volksraadpleging. Volt wil alle kiezers voor elke volksraadpleging een burgerrapport geven.

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

Het begint met een panel van 18-24 burgers die zo representatief mogelijk zijn voor de bevolking. Het panel bestudeert gedurende vijf dagen alle **voor- en nadelen van de voorstellen**, met de hulp van experts, en maakt onderling afspraken over feiten en cijfers.

Dit verslag wordt vervolgens via de pers aan het publiek gepresenteerd. Kiezers

ontvangen dit verslag ook **samen met hun stembiljet** voor een plebisciet.

Hoofdvoorstel 2: Petitierecht

Volt pleit ervoor om het petitierecht, dat al federaal bestaat, uit te breiden naar het Vlaams en Waals Gewest, zoals dat al bestaat in het Brussels Gewest. Op die manier krijgen indieners van verzoekschriften spreekrecht in het parlement.

8

<https://www.rtbf.be/article/noir-jaune-blues-un-leader-fort-cest-une-societe->

faible-11141484

Hoofdvoorstel 3: De gemeentelijke verordening verbeteren

(1) Ten eerste is er **één duidelijke en gedetailleerde participatieverordening** nodig. Momenteel stelt elke gemeente zijn eigen participatieverordening op. Hierdoor kunnen de voorwaarden in de ene gemeente anders of strenger zijn dan in de andere gemeente.

Volt stelt voor om alle participatie-instrumenten eenduidig en gedetailleerd in de gemeentelijke verordening op te nemen.

Ten tweede (2) **moeten burgerraden worden opgenomen in de participatieverordeningen**⁹.

Het gemeentelijk besluit beschrijft een aantal participatie-instrumenten, zoals volksraadplegingen. Het instrument 'door loting getrokken burgerraden' ontbreekt echter.

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

Verder (3), **Meer transparantie in de besluitvorming zou het geval moeten zijn.**

Er zijn veel gemeenteraden die willen dat hun administratieve documenten zo weinig mogelijk worden ingezien, zowel door gemeenteraadsleden als door burgers.

Volt is er voorstander van om het Waalse decreet over te nemen in het Vlaamse en Brusselse Gewest.¹⁰ De uitgebreidere transparantieplichtingen in het Waalse transparantiedecreet¹¹ moeten daarom ook in het Vlaamse decreet over lokaal bestuur¹² worden opgenomen.

De tekst verplicht gemeenten en provincies om de ontwerpberaadslagingen en samenvattende nota's over de agendapunten van de openbare vergadering van hun gemeenteraad uiterlijk vijf volle dagen voor die van de gemeenteraad te publiceren.¹³

De enige persoonlijke gegevens die worden doorgegeven 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 beperkt wordt door bijvoorbeeld teksten online beschikbaar te maken in de vorm van foto's, zodat ze niet door zoekrobots herkend worden.

Volt wil dergelijke vormen van regelgevende obstructie verbieden.

⁹ <https://lokaalbestuur.vlaanderen.be/werking-bestuur/burgerparticipatie>

¹⁰ <https://transparencia.be/>

¹¹

[https://wallex.wallonie.be/sites/wallex/contents/acts/69/69946/1.ht](https://wallex.wallonie.be/sites/wallex/contents/acts/69/69946/1.html)

[ml](#) - art

¹²

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

https://www.stradalex.com/fr/sl_news/document/sl_news_article20220

719-6-fr **36**