



De evolutie van verkiezingsprogramma tot beleidsnota na de Vlaamse verkiezingen van 2014 inzake mobiliteit

Veel blabla, weinig vroemvroem?

Student
Tom Etienne

universiteit
hasselt

MOBILITEITSWETENSCHAPPEN

Universiteit Hasselt
3e Bachelor Mobiliteitswetenschappen
Verkeerskundig Project
Academiejaar 2014-2015

Begeleiders
Kristof Mollu
Willy Miermans

SAMENVATTING

In de volgende 75 pagina's wordt de inhoudelijke evolutie van de verkiezingsprogramma's tot de beleidsnota van de Minister van Mobiliteit en Openbare werken bestudeerd inzake mobiliteit. Het gaat om de programma's van de zes partijen die na de Vlaamse verkiezingen van mei 2014 de kiesdrempel haalden en in alle kieskringen opkwamen, zijnde N-VA, CD&V, Open Vld, sp.a, Groen en Vlaams Belang. Deze verkiezingsprogramma's worden vergeleken met elkaar en met het regeerakkoord en de beleidsnota.

Binnen elke stap in deze evolutie werd aan de hand van de vijf strategische doelstellingen van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen getracht op objectieve wijze deze inhoud te toetsen. Bondig verwoord dienen deze doelstellingen de bereikbaarheid van economische poorten en knooppunten te garanderen, mobiliteit toegankelijk te houden, de verkeersonveiligheid terug te dringen, de leefbaarheid te verhogen en ten slotte de schade aan milieu en natuur terug te dringen.

Er vallen vier zaken te concluderen uit deze studie die de specifieke inhoudelijke evolutie overstijgen. De inhoudelijke evolutie van het drieluik verkiezingsprogramma-regeerakkoord-beleidsnota wordt steeds beschreven in de conclusie van elk hoofdstuk.

Ten eerste zijn de ideologische verschillen tussen de partijen niet in extreme mate tekenend voor hun voorgestelde mobiliteitsbeleid. Op bepaalde vlakken zijn alle partijen het in essentie zelfs eens, zoals bijvoorbeeld inzake verkeersveiligheid. Slechts zelden gaan ze lijnrecht tegen elkaar in, zoals betreffende de logistiek-economische profilering van Vlaanderen.

Ten tweede verschuift de focus van maatregelen gericht op de burger en zijn welzijn in de verkiezingsprogramma's naar economische ontwikkeling van Vlaanderen en haar poorten in de beleidsnota. In de verkiezingsprogramma's zijn zelfs binnen één partij, maar ook over de partijen heen, de voorstellen thematisch verspreid. In het regeerakkoord en de beleidsnota wordt de meerderheid van de maatregelen gekaderd binnen de economische bereikbaarheid van Vlaanderen en haar profilering als economische draaischijf van Europa.

Ten derde is de inhoudelijke evolutie van verkiezingsprogramma tot beleidsnota een interessante indicatie wat betreft de impact van de coalitieonderhandelingen. Deze zijn zelf buiten beschouwing gelaten, maar de input en output ervan zijn wel bestudeerd binnen Easton (1965) zijn theoretische kader. Enkele compromissen tussen de meerderheidspartijen N-VA, CD&V en Open Vld komen duidelijk naar voor uit de analyse. Het is ook opmerkelijk dat de focus verschuift van thema's die de burger onmiddellijk aanbelangen,

zoals openbaar vervoer, verkeersveiligheid en de relatie tot de steden en gemeenten naar meer economisch relevante thema's als logistiek en algemene bereikbaarheid.

Ten vierde dient gezegd dat de vijf strategische doelstellingen op een dusdanige manier zijn geformuleerd dat er geen of in beperkte mate politieke ideologie in schuilgaat, en daardoor ook geen voorstellen expliciet tegen een van deze doelstellingen ingaan. Sommige voorstellen stellen prioriteiten in de doelstellingen, en werken daardoor impliciet andere tegen, maar hierbij speelt het feitelijke beleidsontwerp en de implementatie een te belangrijke rol om reeds conclusies over de impact ervan op de doelstellingen te trekken

INHOUDSTAFEL

Samenvatting	3
Inhoudstafel	5
Dankwoord	9
Voorwoord	11
1. Inleiding tot het onderzoek	13
1.1. Doel van het onderzoek	13
1.2. Kadering van het onderzoek	13
1.2.1. Verkeerskundig theoretisch kader	13
1.2.2. Politicologisch theoretisch kader	14
1.3. Afbakening van het onderzoeksonderwerp	14
1.3.1. Beleidsniveau	14
1.3.2. Verkiezingen	15
1.3.3. Partijen	15
1.3.4. Bronnen en documentatie	16
1.4. Centrale onderzoeksvraag	17
1.4.1. Deelvragen	17
1.5. Onderzoeksmethode	18
1.5.1. Tekortkomingen van het onderzoek	18
2. Toetsingskader	20
2.1. Missie van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	22
2.2. Visie van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	22
2.3. De vijf strategische doelstellingen uit het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen .	23
2.3.1. De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen	23
2.3.2. Iedereen op selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven	24
2.3.3. De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers	24

2.3.4. De verkeersleefbaarheid verhogen onafhankelijk van de mobiliteitsintensiteit	25
2.3.5. De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit	25
3. Analyse en toetsing van de verkiezingsprogramma's	26
3.1. Algemeen	26
3.1.1. Aandeel mobiliteit in het verkiezingsprogramma	26
3.1.2. Principes en uitgangspunten.....	28
3.2. Modi.....	29
3.2.1. Zwakke weggebruiker	30
3.2.2. Openbaar vervoer	31
3.2.3. De auto	35
3.2.4. Vracht, logistiek en distributie	36
3.2.5. Luchtverkeer	40
3.2.6. Multimodaliteit.....	40
3.3. Verkeersveiligheid.....	42
3.3.1. Controle en handhaving	44
3.4. Verkeerswetgeving	45
3.4.1. Belasting en verzekering.....	45
3.4.2. Rijopleiding en rijbewijs.....	47
3.5. Infrastructuur.....	48
3.5.1. Intelligente transportsystemen	49
3.6. Mobiliteit als facetmaterie	50
3.6.1. De relatie met andere beleidsdomeinen	50
3.6.2. De relatie met andere beleidsniveaus	53
3.6.3. De relatie met belanghebbenden	55
3.7. Concluderende vergelijking en toetsing van de verkiezingsprogramma's	56
3.7.1. Vergelijking van de verkiezingsprogramma's	56
3.7.2. Toetsing van de verkiezingsprogramma's.....	58
4. Analyse en toetsing van het regeerakkoord	59

4.1. Algemeen	59
4.1.1. Aandeel mobiliteit in het regeerakkoord	59
4.1.2. Principes en uitgangspunten	60
4.2. Economische bereikbaarheid	60
4.2.1. Transport, logistiek en distributie	60
4.2.2. Infrastructuur	61
4.2.3. Rol van bedrijven	62
4.2.4. Belasting	62
4.3. Modi	63
4.3.1. Zwakke weggebruikers	63
4.3.2. Openbaar vervoer	63
4.4. Verkeersveiligheid	64
4.4.1. Rijopleiding en rijbewijs	64
4.4.2. Controle en handhaving	64
4.5. Concluderende analyse van het regeerakkoord	64
5. Analyse en toetsing van de beleidsnota	65
5.1. Algemeen	65
5.2. Principes en uitgangspunten	65
5.3. Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk	66
5.3.1. Tijds- en kostenefficiënte verplaatsingen	66
5.3.2. Sterke en betrouwbare netwerken	67
5.4. Verkeersveiligheid	69
5.4.1. Een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid	69
5.5. Investerings voor mens en economie	70
5.5.1. Een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen	70
5.5.2. Economische en logistieke netwerken	71
5.6. Slagkrachtige overheid	72
5.6.1. Een planmatige aanpak inzake regelgeving, financieel beheer en besluitvorming	72
5.6.2. Wegen op internationaal beleid	73

5.6.3. Interne organisatie	73
5.6.4. Correcte, coherente en leesbare regelgeving	73
5.7. Concluderende toetsing van de beleidsnota	73
6. De evolutie en toetsing van verkiezingsprogramma tot beleidsnota	75
6.1. Algemene principes	75
6.2. Modi en netwerken	76
6.2.1. Zwakke vervoerswijzen	76
6.2.2. Openbaar vervoer	77
6.3. Vracht, logistiek en distributie	77
6.4. Fiscale maatregelen	78
7. Conclusie	79
8. Bronnenlijst	81
9. Bijlagen	83
9.1. Figurenlijst	83
9.2. Grafiekenlijst	83
9.3. Tabellenlijst	83
9.4. Documenten	84
9.4.1. Coderingsschema	84
9.4.2. Openbaar-vervoersparameter: trein	85
9.4.3. Vrachtparameter: lucht	87
9.4.4. Cijfermatige berekening van aandacht per parameter	89
9.4.5. MS PowerPoint Slides ter verdediging van deze bachelorproef	90

DANKWOORD

Mobiliteitswetenschappen is een studierichting die zich in België nog steeds op de kaart aan het zetten is. Dankzij een waaier aan bestudeerde perspectieven, biedt de opleiding een brede creatieve ruimte waarvan ik gretig gebruik heb gemaakt binnen het onderwerp van deze bachelorproef. De naamsverandering van Verkeerskunde naar Mobiliteitswetenschappen was hiervoor tekenend. Het is echter ook deze ruimte die een zekere ongreepbaarheid van een anders erg praktisch uitgebreide en waardevolle richting veroorzaakt.

De praktische toepasbaarheid ervan reikt verder dan bijvoorbeeld het in kaart brengen van verkeersstromen of het verkeerskundig inplannen van te ontwikkelen sites. Deze bachelorproef gaat dan ook een andere richting uit en bestudeert de socio-politieke invalshoek van het domein. Dit was geen vanzelfsprekendheid, noch binnen de opleiding, noch binnen mijn eigen er verworven kennis.

Ik ben dan ook dankbaar voor alle steun die ik vanaf het uiterste begin van verschillende mensen heb ontvangen. Zowel het onderzoeksonderwerp als de -methode vereiste immers een zoektocht waarin ik alle steun goed kon gebruiken. Ook in het feitelijke onderzoek en het op papier zetten ervan waardeer ik alle hulp ten zeerste.

Gelukkig werd ik omringd door een groep mensen die me aanmoedigden, steunden en mijn kritische blik en interesse aanwakkerden. Allereerst wil ik graag mijn begeleiders bedanken, Willy Miermans, die me niet enkel dit jaar, maar de volledige voorbije drie jaar heeft gepassioneerd. Ik lieg niet als ik u zeg dat mijn socio-politieke interesse in mobiliteit door hem is aangewakkerd. Kristof Mollu is dit jaar een bron geweest waar ik steeds kennis, suggesties en energie uit kon putten. Zijn unieke positie tussen politiek en mobiliteit in, bood mij en mijn bachelorproef absoluut een onmisbare inhoudelijke meerwaarde. Anne Loeber, mijn docente Bestuur en Beleid aan de Universiteit van Amsterdam overtuigde me onherroepelijk van mijn interesse in politiek en reikte me daartoe een voornamelijk methodisch houvast aan.

Het is echter mijn naaste omgeving die me toelaat uitdagingen als deze aan te gaan. Mijn ouders hebben me hierin steeds aangemoedigd, en zij, maar ook Evert, Benjamin, mijn familie en verschillende goede vrienden steunen me hierin en bieden me vertrouwen en een erg veilige terugvalsbasis. Gilles in het bijzonder heeft me erg veel achtergrondkennis verschaft, zowel over het voeren van onderzoek als over politieke processen en theorieën, en daar ben ik hem heel dankbaar om.

Ik wens u als lezer alvast te bedanken dat u mijn werk voldoende relevant inschat om door te nemen. Elke opmerking hoor ik graag via tom.etienne@telenet.be. Ik ben er van overtuigd dat, ondanks de vele uren aandacht en werk die deze bachelorproef heeft ontvangen, het thema te complex en uitgebreid is om afgewerkt te worden in één studie. Bovendien sluipen er steeds weer kleine fouten en inconsequenties in een werk van deze omvang, wat meteen de reden voor deze lichtelijk gecorrigeerde versie is. Inhoudelijk is niet aangepast.

Bedankt,

Tom

VOORWOORD

Beste lezer,

Het rapport dat u in handen of voor u op een scherm heeft, vormt mijn bachelorthesis waarmee ik mijn bacheloropleiding Mobiliteitswetenschappen aan de Universiteit Hasselt afrond. Dit afsluitend werk dient aan te tonen dat met een kritische en analytische blik gekeken kan worden naar een dynamisch veld, waarvan in de opleiding de meeste aspecten aan bod zijn gekomen. Ik ben er van overtuigd dat het onderwerp waarover deze bachelorproef handelt zich hiertoe uitstekend leent.

Het onderwerp brengt echter snel in de verleiding subjectieve oordelen te vellen over de resultaten die uit haar analyses voorkomen. Dit hoort uiteraard niet thuis binnen een objectieve wetenschappelijke analyse van een inhoudelijke evolutie als deze die verderop wordt bestudeerd. Ook voor de toetsing werd het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen gehanteerd om de objectiviteit te garanderen. Mijn persoonlijke abstracties worden beperkt tot conclusies aan het einde van deze bachelorproef, en betreffen niet de inhoud van de bestudeerde evolutie.

Ik hoop dat hierdoor deze bachelorproef voor een breder publiek gedragen kan worden, en relevant kan zijn voor het ganse spectrum aan partijen alsook voor verscheidene instanties, belanghebbenden en belangenverenigingen. Indien ik hier in slaag, denk ik ook in mijn opzet gelukt te zijn met deze bachelorproef.

1. | INLEIDING TOT HET ONDERZOEK

1.1. | DOEL VAN HET ONDERZOEK

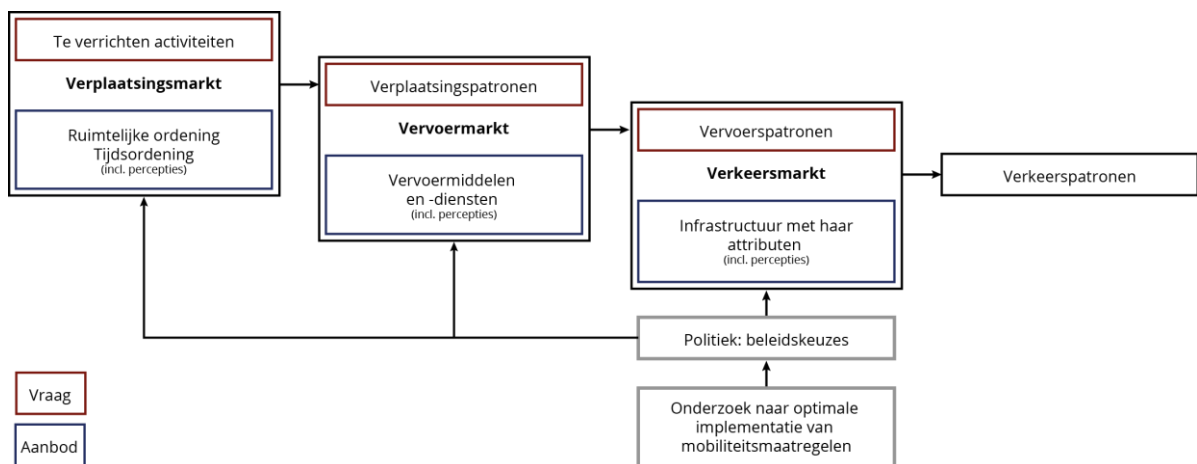
Er wordt met deze studie gestreefd naar het dienen van het maatschappelijk belang. Zoals in de kadering van het onderwerp reeds bleek, zijn mobiliteit en dus ook de politieke beslissingen die er aan vooraf gaan, van een grote maatschappelijke relevantie. De bachelorproef tracht de verschillen in verkiezingsprogramma's in kaart te brengen, en deze in een referentiekader te plaatsen, in het geloof dat dit voor zowel burger, als onderzoeker, als politicus een meerwaarde creëert. Door ook de inhoudelijke evolutie ervan tot de beleidsnota te bestuderen, wordt voor de burger ook duidelijk waarin zijn stem resulteert. Bovendien worden zo de partijen van elkaar onderscheiden niet enkel op vlak van mobiliteit inhoudelijk, maar ook op vlak politieke credibiliteit.

1.2. | KADERING VAN HET ONDERZOEK

Omdat deze bachelorproef het raakvlak tussen politiek en mobiliteit bespreekt, zijn in feite twee theoretische kaders vereist, namelijk een verkeerskundig en een politicologisch.

1.2.1. | VERKEERSKUNDIG THEORETISCH KADER

In Vlaanderen zijn het meer dan eens de politieke beleidvoerders die groen licht moeten geven voor de implementatie van mobiliteitsmaatregelen. Het is de beleidsvoering die de feitelijke stap van academisch onderzoek en het resultaat daarvan via beleidskeuzes naar uitvoering van maatregelen vormt. Binnen het drie-marktenmodel, bestaande uit de vraag- en aanbodzijde van de verplaatsings-, vervoer- en verkeersmarkt, kan politiek dus aan de alle drie de markten gelinkt worden. Deze link richt zich bovendien niet enkel op de aanbodzijde van een markt, maar idealiter evenzeer op de vraagzijde.



Figuur 1: 3-marktenmodel met link naar politiek en beleid

Een illustratie hiervan is bijvoorbeeld hoe beleidsvoerders inzetten op kwalitatief hoogstaande fietsverbindingen (aanbodzijde), maar tegelijkertijd, of zelfs voorafgaand aan de implementatie van die verbinding, ook de mentaliteit van de potentiële gebruikers ervan (vraagzijde) trachten te beïnvloeden.

1.2.2. | POLITICOLOGISCH THEORETISCH KADER

Politologisch kan het onderzoek gekaderd worden binnen Easton's black box theory (Easton, 1965). Deze theorie stelt dat eisen en steun als voorwaarden gelden voor de beleidsbepaling om hierin output te verwerven. In dit onderzoek worden in de verkiezingsprogramma's de eisen gesteld in de vorm van maatregelen en de steun in het feit dat er aandacht aan wordt geschonken. De output bestaat in eerste instantie uit het regeerakkoord en de beleidsnota, en later uit de implementatie van beleid. De black box wordt in haar vorm van coalitieonderhandelingen niet bestudeerd.



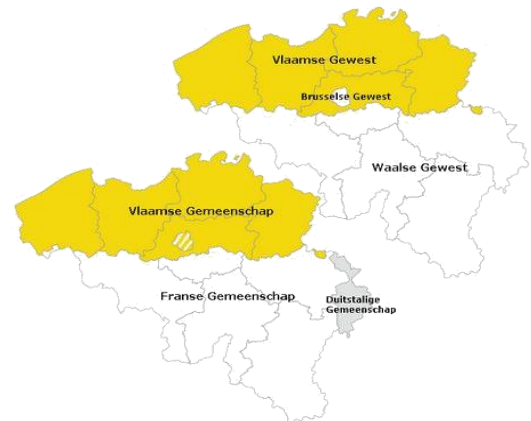
Figuur 2: vereenvoudigde voorstelling van Easton's politieke theorie

1.3. | AFBAKENING VAN HET ONDERZOEKSONDERWERP

Welk politiek niveau wordt er bestudeerd? Wordt er gekeken naar een legislatuur of een verkiezingsperiode, en indien de keuze valt op het laatste, welke verkiezingen worden dan geanalyseerd? Welke partijen worden meegenomen in de vergelijking? Welke documenten bieden voldoende bruikbare informatie?

1.3.1. | BELEIDSNIVEAU

In de Belgische politiek zijn alle bevoegdheden verdeeld over Europese, federale, regionale en lokale overheden. Deze verdeling is steeds een dynamisch proces geweest dat zeker sinds de laatste verkiezingen opnieuw hoger op de agenda staat. De bevoegdheden inzake mobiliteit op het federale niveau zijn erg beperkt. Verkeersveiligheid werd bij de zesde staatshervorming van 1 juli 2014 volledig naar de gewesten overgeheveld. Het is voornamelijk de NMBS die mobiliteit op dit niveau nog noemenswaardig maakt. Op dit niveau bevindt zich bijgevolg niet de materie die deze bachelorproef wil bestuderen.



Figuur 3: Structuur van België in Gemeenschappen en Gewesten

Op het regionale niveau zijn de bevoegdheden nogmaals onderverdeeld over de gemeenschappen, die bevoegd zijn voor persoonsgerelateerde zaken, en de gewesten, die

bevoegd zijn voor regiogebonden aangelegenheden. Om deze reden hebben momenteel de gewesten de grootste bevoegdheid inzake mobiliteit.

België telt drie gewesten, zijnde het Brussels hoofdstedelijk gewest, het Vlaams gewest en het Waals gewest. Zij zetten de lijnen uit voor het mobiliteitsbeleid in de gemeenten. Die gemeenten voeren de zaken uit die betrekking hebben op hun grondgebied. Dat dit gehanteerde subsidiariteitsprincipe¹ ook inzake mobiliteit een dynamisch gegeven is, blijkt uit deze bachelorproef.

Omdat het federale niveau slechts een beperkte bevoegdheid inzake mobiliteit heeft, en omdat de keuze voor een bepaalde gemeente de toepasbaarheid van deze bachelorproef drastisch zou verkleinen, is geopteerd om het Vlaamse niveau te bestuderen.

1.3.2. | VERKIEZINGEN

Regionale verkiezingen vinden in België elke vijf jaar plaats, waarbij de laatste verkiezingen gehouden werden op 25 mei 2014. Het zijn deze Vlaamse verkiezingen die het onderwerp van deze bachelorproef uitmaken.

1.3.3. | PARTIJEN

Tijdens de Vlaamse verkiezingen van mei 2014 kwamen 17 Vlaamse partijen op. Slechts 6 hiervan haalden in alle kieskringen de kiesdrempel van 5%. Het gaat om de drie traditionele partijen, CD&V, sp.a en Open Vld aangevuld met N-VA, Groen en Vlaams Belang. In deze bachelorproef zullen enkel deze partijen betrokken worden, omdat zij de enige zijn die rechtstreeks invloed op het beleid hebben, ofwel vanuit de meerderheid, ofwel vanuit de oppositie.

Partij	Aantal stemmen	Procentueel aandeel	Aantal zetels (VI. Parl.)
	1 339 943	32%	43
	860 685	20%	27
	594 464	14%	19
	587 901	14%	18
	365 779	9%	10
	248 840	6%	6
	34 741	1%	1
Totaal	4 032 353	96%	124

Tabel 1: uitslagen van de Vlaamse verkiezingen van 25 mei 2014

¹ Het subsidiariteitsprincipe beoogt het bepalen van het meest geschikte interventieniveau. Een hoger niveau handelt zo enkel de zaken af waarin het doeltreffender is dan een lager niveau.

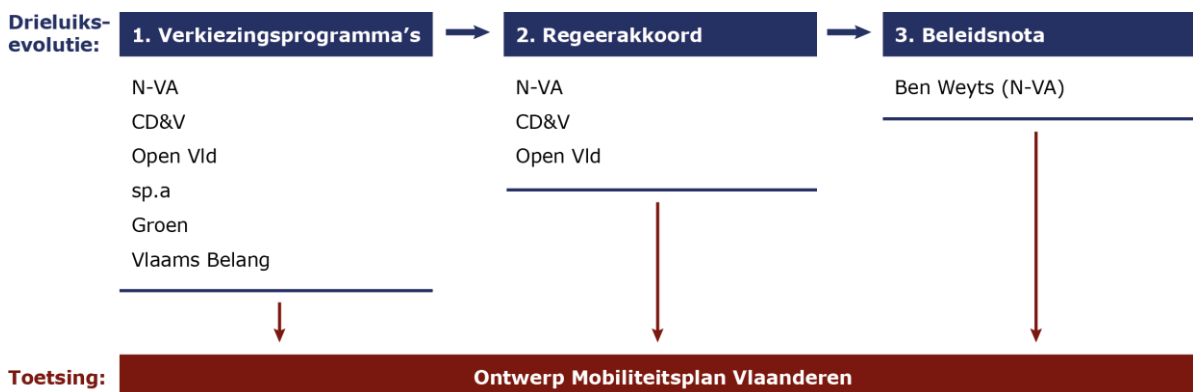
De Vlaamse regering wordt momenteel gevormd door een coalitie bestaande uit N-VA, CD&V en Open Vld. Zij vertegenwoordigen 89 van de 124 zetels. De Minister die bevoegd is voor Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), is Ben Weyts, afgevaardigd door de N-VA.

De voorbije Vlaamse regering werd gevormd door CD&V (31 zetels in het Vlaamse Parlement), sp.a (19 zetels in het Vlaamse Parlement) en N-VA (16 zetels in het Vlaamse Parlement). Hilde Crevits (CD&V) was de toenmalige Minister van MOW. Dit is interessant om ter kennis te nemen wanneer kritiek wordt geuit op het huidige beleid.

1.3.4. | BRONNEN EN DOCUMENTATIE

Deze studie brengt de evolutie die plaatsvindt van de verschillende verkiezingsprogramma's (CD&V, 2014; Groen, 2014; N-VA, 2014; Open Vld, 2014; sp.a, 2014; Vlaams Belang, 2014) over het regeerakkoord van de regering Bourgeois I (N-VA, CD&V, & Open Vld, 2014) tot de beleidsnota van Minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts (Weyts, 2014) in kaart.

Dit essentiële drieluik wordt getoetst aan de vijf strategische doelstellingen uit het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (OMV, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013).



Figuur 4: visualisering van het onderzoek

Ondanks een erg ruime keuze documenten betreffende mobiliteit is gekozen voor het OMV als toetsingskader omdat dit het richtinggevend document is dat het dichtst bij het Vlaamse mobiliteitsbeleid staat. Er zijn echter tal van andere documenten op verschillende niveaus, zoals het Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 20/04/2009) of verscheidene adviesbrieven, die eveneens een interessant toetsingskader voor de drieluiksevolutie zouden vormen. Mobiliteit is namelijk een beleidsdomein dat niet enkel burgers in hun dagelijks leven beïnvloedt maar ook een onmiskenbare impact op het milieu heeft, en waar dus verschillende instanties adviezen en kaders voor formuleren. Wegens praktische overwegingen is er geopteerd de toetsing tot het OMV te beperken.

1.4. | CENTRALE ONDERZOEKSVRAAG

Deze studie is tweeledig en tracht een antwoord te bieden op de vraag (a) *welke evolutie verkiezingsprogramma's doormaken om uiteindelijk in de beleidsnota te resulteren*, en (b) *hoe deze evolutie zich verhoudt tot het vastgestelde ijkpunt?* Het ijkpunt verzekert een academische objectiviteit in het toetsingskader.

1.4.1. | DEELVRAGEN

De centrale onderzoeksvraag zal beantwoord worden aan de hand van enkele deelvragen, die hieronder gesteld worden in volgorde van het beantwoorden in het onderzoeksverloop. Samen bouwen ze op tot het uiteindelijke antwoord op de centrale onderzoeksvraag.

1. *Hoe verhouden de verschillende verkiezingsprogramma's zich tot elkaar?*

Er zal onderzocht worden in welke mate de verschillende verkiezingsprogramma's overeenkomen of verschillen inzake mobiliteit.

2. *Waar bevinden de verschillende verkiezingsprogramma's zich in het referentiekader?*

Vervolgens zal een eerste toetsing plaatsvinden aan het ijkpunt, waarbij de verschillende verkiezingsprogramma's in het referentiekader geplaatst worden.

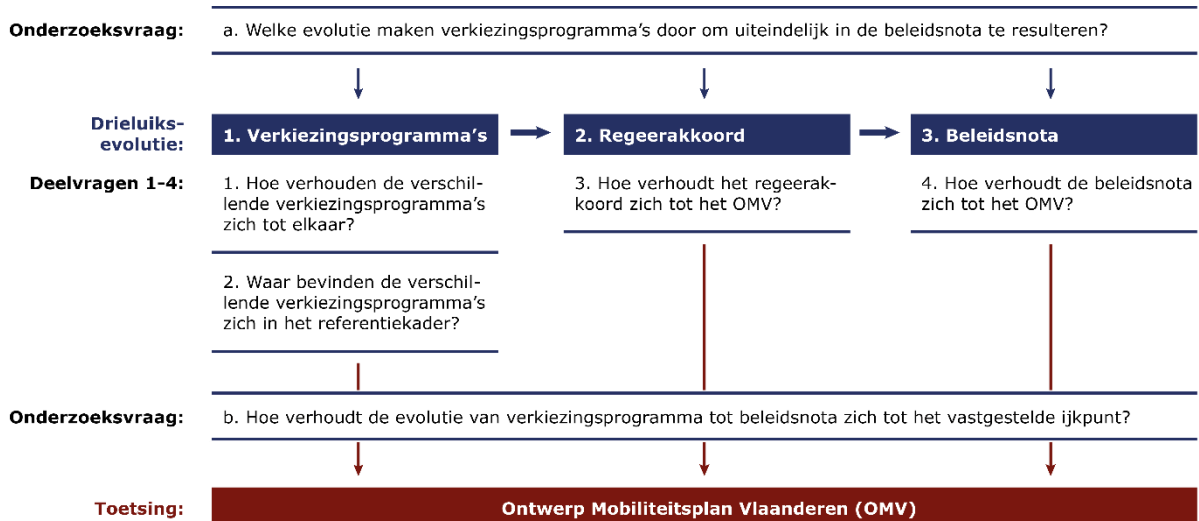
3. *Hoe verhoudt het regeerakkoord zich tot het referentiekader?*

Het regeerakkoord wordt als tussenstap van verkiezingsprogramma naar beleidsnota geanalyseerd en getoetst aan het OMV.

4. *Hoe verhoudt de beleidsnota zich tot het referentiekader?*

De beleidsnota wordt gezien als operationalisering van het regeerakkoord. Ook hier vindt een toetsing plaats op basis van de analyse van het document.

Op basis van deze vier deelvragen kan de centrale onderzoeksvraag beantwoord worden.



Figuur 5: inpassing van de onderzoeksvragen in de onderzoeksvisualisering

1.5. | ONDERZOEKSMETHODE

De analyse van verkiezingsprogramma's en beleidsdocumenten zal kwalitatief uitgevoerd worden. Er zal middels codering vanuit de relatief ongestructureerde tekstuele data toegewerkt worden naar gestructureerde en te analyseren gegevens, om ze zo in de vergelijking te kunnen plaatsen. Elk coderingsschema bestaat uit 3 kolommen die de probleemstelling, de voorgestelde oplossingswijze en het uiteindelijke doel een plaats geven. Horizontaal bevinden zich de verschillende geordende parameters. Het is hieronder verkleind weergegeven. De volledige versie is terug te vinden in bijlage 9.4.1.

Per element van het drieluik zal het coderingsschema op aangepaste wijze gebruikt worden om het beste de structuur van het betreffende document te respecteren en de vergelijking ertussen te vereenvoudigen. Bij de verkiezingsprogramma's is het coderingsschema gebruikt zoals hiernaast weergegeven, op enkele vereenvoudigingen in de analyse na. Bij het regeerakkoord is eveneens het bovenstaande schema gebruikt, maar zijn de parameters herschikt om de prioriteiten van het akkoord beter weer te geven. Bij de beleidsnota ten slotte is het schema per strategische doelstelling

Partij	Probleemstelling	Wijze	Doel
Algemeen			
Principes en uitgangspunten			
Modi			
Zwakke weggebruikers			
Voet			
Fiets			
Openbaar vervoer			
Bus, tram, metro			
Trein			
Tarifiering			
Auto			
Autodelen			
Taxi			
Vracht, logistiek en distributie			
Water			
Luchtverkeer			
Multimodaliteit			
Parkeren			
Congestie en file			
Verkeersveiligheid			
Verkeerswetgeving			
Belasting			
Rijopleiding en rijbewijs			
Infrastructuur			
Specifieke projecten			
Intelligente transportsystemen			
Mobiliteit als facetmaterie			
Andere beleidsdomeinen			
Ruimtelijke ordening			
Milieu en energie			
Andere niveaus			
Europese niveau			
Federale niveau			
Brussel			
Lokale niveau			
Andere actoren			
Politie, controle en handhaving			
Bedrijven			
Burger			

Tabel 2: coderingsschema

ingevuld. Omdat de parameters in elke stap terugkomen, kan de evolutie van het drieluik gestructureerd geanalyseerd worden.

Voor het toetsingskader worden de vijf strategische doelstellingen gehanteerd. Deze worden besproken in hoofdstuk 2. Wanneer in de analyse reeds duidelijk vermeld wordt op welke doelstelling een maatregel inspeelt, zal deze niet meer expliciet in de toetsing worden aangehaald. Indien mogelijk wordt onmiddellijk in de analyse *in cursief* de toetsing aan het OMV uitgevoerd.

1.5.1. | TEKORTKOMINGEN VAN HET ONDERZOEK

Tijdens het uitvoeren van dit onderzoek werd op enkele tekortkomingen in het ontwerp ervan gestoten. Dit had voornamelijk betrekking op het coderingsproces, waarin tijdens het coderen van de verkiezingsprogramma's parameters bleken te missen die niet bij een

eerste screening naar voor kwamen. Hierdoor moest met terugwerkende kracht gecodeerd worden of moest de inhoud van de missende parameter elders geklasseerd worden.

Naast horizontale parameters had ook een bijkomende verticale parameter toegevoegd kunnen worden die onderdelen van de documenten kon bevatten die noch probleemstellend, noch probleemoplossend maar louter situatiebeschrijvend waren. Als oplossing is dit nu opgenomen in de probleemstellende parameter.

2. | TOETSINGSKADER

Het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (Departement MOW, 2013), het toetsingskader voor de drieluiksevolutie die in deze bachelorproef geanalyseerd wordt. Hiervoor worden de vijf strategische doelstellingen van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen gehanteerd. Deze werden opgesteld na het doorlopen van besprekingen over 'waar we staan', 'wat de toekomst brengt', en 'waar we heen willen'. Dit laatste is compact en duidelijk verwoord onder de managementsamenvatting van het informatieve deel van het OMV (p. 251):

"Om duurzaam te zijn moet ons mobiliteitssysteem er in 2050 anders uitzien. Daarom pleit het Vlaamse mobiliteitsdecreet voor een duurzaam mobiliteitsmodel. Daarin is mobiliteit een basisbehoefte waartoe iedereen toegang heeft. Ons mobiliteitsmodel moet daarom betaalbaar en sociaal rechtvaardig zijn en mag niemand uitsluiten. Het moet ook efficiënt functioneren en veilig zijn om het economisch functioneren van onze maatschappij te ondersteunen. Het respecteert de draagkracht van onze planeet en houdt de impact op milieu en gezondheid zo klein mogelijk. Het vermindert de behoefte aan energie en beperkt het verbruik van niet-hernieuwbare energiebronnen tot het absolute minimum. Kortom: een duurzaam mobiliteitsmodel zorgt niet alleen voor meer welvaart maar ook voor meer welzijn."

Het mag duidelijk wezen dat duurzaamheid hoog in het vaandel wordt gedragen. De vier pijlers voor duurzame ontwikkeling bieden hiervoor het fundament, en zullen hieronder als kader aangehaald worden, gevolgd door de missie en de visie van het OMV. Vervolgens worden de vijf strategische doelstellingen besproken.

Omdat het OMV hieronder slechts beschreven en niet beoordeeld zal worden, zullen enkele stukken tekst bijna integraal² worden overgenomen, omdat een herformulering enkel tot inhoudelijk verlies zou leiden.

De economische pijler – profit

Hoewel in het OMV gesproken wordt over de economische pijler (profit), dient vermeld te worden dat binnen het 3P-principe (profit/people/planet) uit de duurzame ontwikkeling sinds de wereldtop in Johannesburg in 2002 profit vervangen is door prosperity. Door welvaart in de plaats van winst te noemen, wordt ook geduid op maatschappelijke winsten.

Er worden drie belangrijke aandachtspunten aangehaald. Allereerst en erg belangrijk is de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten. Een slechte bereikbaarheid hangt nauw samen met de verliesuren die economische erg zwaar wegen. Bovendien wordt ook de verminderde betrouwbaarheid als knelpunt aangehaald.

² Zie het OMV voor de integrale tekst over alle vier de pijlers

Vervolgens stelt het OMV dat energieafhankelijkheid van het transportsysteem door Europa als grootste bedreiging wordt gezien. Bij onveranderd beleid zal tegen 2050 zo'n 85% van de energiebehoefte voor transport ingevuld worden door klassieke brandstoffen en biobrandstoffen. Dit houdt het transportsysteem kwetsbaar door de afhankelijkheid van olieproducerende landen.

Ten slotte wordt gesteld dat het transportsysteem bestand moet zijn tegen klimaatsverandering op lange termijn. Diverse scenario's voorspellen ingrijpende veranderingen met grote impact op het transportsysteem, dat door zijn grote belang voor het economisch functioneren en de welvaartsontwikkeling van Vlaanderen hierdoor niet aangetast mag worden.

De sociale pijler – people

Om de positieve effecten van mobiliteit te blijven verzekeren voor een steeds groeiende en meer divers wordende samenleving, moeten de negatieve effecten van mobiliteit teruggedrongen worden. Het OMV stelt dat de vereiste van billijkheid impliceert dat mobiliteit het basisrecht van deelname aan het maatschappelijk leven moet faciliteren. Hierbij dient speciale aandacht gegeven te worden aan kwetsbare groepen.

Het tweede belangrijke aspect onder deze pijler is de verkeersveiligheid. Er wordt gezegd dat de verkeersveiligheid de laatste jaren sterk verbeterd is, en dat er verwacht wordt dat deze trend zich de komende jaren verder voort zal zetten. Hoewel het OMV in 2013 gepubliceerd is, het jaar waarin het aantal verkeersdoden met 384 gelijk bleef met 2012, vielen er in 2014 naar schatting echter 400 doden in het Vlaamse gewest (BIVV, 2015). Het OMV stelt als doel een slachtoffervrij transportsysteem tegen 2050.

Als derde punt worden de negatieve effecten van verkeersemisies en geluidhinder aangehaald, maar deze worden onder de ecologische pijler verder besproken. Kortom, het OMV stelt dat het transportsysteem naar een hogere kwaliteit moet evolueren.

De ecologische pijler – planet

Het OMV rekent op drie verschillende wijzen om de emissie van broeikasgassen en andere hinder die het transportsysteem met zich meebrengt, terug te dringen. Ten eerste is er de Europese regelgeving. De opgelegde normen zullen over de jaren heen verstrengen om uiteindelijk tot de koolstofarme doelstelling van het Witboek 2050 te komen. Ten tweede wordt er gerekend op enkele ingrijpende technologische doorbraken. Deze zijn essentieel en moeten gestimuleerd worden. Ten derde zijn belangrijke maatschappelijke veranderingen onontbeerlijk. Er moet zorgvuldig worden omgesprongen met schaarse en

eindige hulpbronnen. Kortom dienen alternatieve en minder milieubelastende brandstoffen, alsook energie-efficiënte voer- en vaartuigen gestimuleerd te worden.

De institutionele pijler – politics

De institutionele pijler kan duurzame ontwikkeling twee kanten uitsturen. Het dynamisme van de pijler kan de vooruitgang van de drie andere pijlers versterken, maar de inertie ervan kan tevens de vooruitgang van de drie andere pijlers blokkeren. Om de ontwikkeling de goede kant op te sturen, moeten er op ieder institutioneel niveau veranderingen plaatsvinden en moet er op ieder niveau afgestapt worden van conventionele denkpatriënten. Ondanks dat het OMV geschreven is als beleidskader voor de politiek en haar instanties, wordt er erg weinig aandacht gegeven aan deze pijler.

2.1. | MISSIE VAN HET ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

De missie van het OMV komt rechtstreeks voort uit het Mobiliteitsdecreet (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 20 april 2009), dat naast een uitwerking van duurzame mobiliteit tot een basisrecht ook duurzame mobiliteit omschrijft als "gericht op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen." Dit is een erg algemene toegepaste omschrijving van duurzaamheid.

Aan de hand van de tweede Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling (2011) wordt dit geconcretiseerd als een duurzaam mobiliteitsmodel dat een levendige economie ondersteunt en voor meer welzijn zorgt, de toegang tot mobiliteit als basisbehoefte van individuen en de maatschappij garandeert, betaalbaar en sociaal rechtvaardig is, net als veilig en de ecosystemen van onze planeet respecterend om zo slechts een minimale milieu-impact en minimale gezondheidsgevolgen te hebben.

De missie van het OMV is redelijk vaag in haar doelen. De concretisering hiervan wordt overgelaten aan de vijf strategische doelstellingen.

2.2. | VISIE VAN HET ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

De visie die in het OMV uit de doeken wordt gedaan, vormt nog een bijkomende stap om tot de strategische doelstellingen te komen. Het gaat verder in op de concretisering van het begrip duurzame mobiliteit. De visie erkent de nood aan partnerschappen, en om binnen reeds bestaande kaders te streven naar de gestelde doelen. Bovendien wordt het belang van monitoring expliciet vermeld.

2.3. | DE VIJF STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN UIT HET ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Voor elk van de strategische doelstellingen wordt aangegeven welke de gewenste mobiliteitstoestand is op lange termijn (2050) en welk intermediair doel hierbij op middellange termijn (2030) wordt nagestreefd. De streefdoelen voor 2030 zijn in zulke mate gekwantificeerd dat het onmogelijk is het drieluik hieraan te toetsen zonder uitgebreid bijkomend onderzoek uit te voeren, en zullen daarom niet vermeld worden.

2.3.1. | DE BEREIKBAARHEID VAN DE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN EN POORTEN OP EEN SELECTIEVE WIJZE WAARBORGEN

Het economisch en maatschappelijk functioneren van de samenleving wordt ondersteund door het vlot en betaalbaar bereikbaar houden van diverse maatschappelijke en economische functies. Dit gebeurt op selectieve wijze, wat impliceert dat 'niet voor elke doelgroep, gebruiker of modus, noch op elke plaats of tijdstip, dezelfde bereikbaarheidsniveaus gegarandeerd worden'. Deze differentiatie is noodzakelijk omwille van zowel de sterke fluctuaties in de vervoersvraag zelf, als het zo kostenefficiënt mogelijk aanwenden van de beschikbare overheidsmiddelen en de aandacht voor een zorgvuldig ruimtegebruik.

Beoogd effect	Ambitie 2050
1.1. Aanvaardbare reistijden	Tijdsverliezen beperken tot een maatschappelijke minimum.
1.2. Betrouwbare reistijden	Komen tot voorspelbare en betrouwbare reistijden op verschillende modale netwerken.
1.3. Redelijke kostprijs	Voor verschillende modi de kostprijs betaalbaar en concurrentieel houden.
1.4. Verhoogd comfortniveau	Komen tot hoogkwalitatieve systemen die op het gebied van comfort tegemoet komen aan de wensen van hun gebruikers.

2.3.2. | IEDEREEN OP SELECTIEVE WIJZE DE MOGELIJKHEID BIEDEN ZICH TE VERPLAATSEN, MET HET OOG OP DE VOLWAARDIGE DEELNAME VAN EENIEDER AAN HET MAATSCHAPPELIJK LEVEN

De tweede doelstelling streeft eveneens op een selectieve wijze naar het bereiken van een vlotte, veilige en breed toegankelijke mobiliteit. Dit dient de toegang tot mobiliteit als basisbehoefte te garanderen door fysieke, mentale, juridische en financiële obstructies hiertoe weg te werken.

Beoogd effect	Ambitie 2050
2.1. Verbeterde mobiliteit voor mensen met functiebeperkingen	Komen tot volwaardige mobiliteit voor mensen met ernstige functiebeperkingen.
2.2. Verbeterde mobiliteit voor inkomenszwakke groepen	Vervoersarmoede als gevolg van inkomensongelijkheid voorkomen.
2.3. Verhoogde vervoersautonomie	Komen tot een zo groot mogelijke vervoersautonomie bij de verschillende groepen in de samenleving.

2.3.3. | DE VERKEERSONVEILIGHEID TERUGDRINGEN MET HET OOG OP EEN WEZENLIJKE VERMINDERING VAN HET AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS

De derde strategische doelstelling is gericht op het terugbrengen van het aantal slachtoffers in het verkeer, met prioriteit voor de zwaarste slachtoffers en een bijzondere aandacht voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Uit het participatietraject kwam deze doelstelling als erg belangrijk aandachtspunt naar voor.

Beoogd effect	Ambitie 2050
3.1. Minder doden	Conform het Europees Witboek (Doctorate-General for Mobility and Transport, 2011) en de resolutie van het Vlaams Parlement ³ het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot nul herleiden.
3.2. Minder zwaargewonden	Behoren tot de best presterende regio's in Europa wat het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers betreft.
3.3. Minder doden en zwaargewonden bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers	Het aantal zwaargewonden bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers drastisch beperken. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers tot nul herleiden.
3.4. Minder lichtgewonden	Tot de goed presterende landen van Europa behoren wat het aantal lichtgewonden betreft.

³ Hoewel er in het OMV steeds naar wordt verwezen, maar er niet naar wordt gerefereerd, is niet terug te vinden om welke resolutie het gaat.

2.3.4. | DE VERKEERSLEEFBAARHEID VERHOGEN ONAFHANKELIJK VAN DE MOBILITEITSINTENSITEIT

Onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling wil de 4^e doelstelling de mate waarin de leef-omgeving voldoet aan de kwaliteitseisen voor het menselijk functioneren en beleven, zowel in verblijfs- als verplaatsingsactiviteiten, verhogen. Verkeersveiligheid maakt hier eveneens onderdeel van uit, maar werd reeds in de derde doelstelling besproken. Verkeersleefbaarheid heeft zowel een subjectieve als een objectieve en dus meetbare component.

Beoogd effect	Ambitie 2050
4.1. Minder transportgerelateerde luchtverontreiniging en gezondheidsproblemen	De impact van verkeer op de luchtkwaliteit zodanig reduceren dat de Europese doelstellingen worden behaald.
4.2. Minder verkeershinder	De hinder door verkeer in steden en dorpen terugdringen in lijn met de Europese doelstellingen.
4.3. Verhoogde belevingswaarde	Realiseren van kwalitatief hoogwaardig ingerichte verkeersomgevingen en publieke ruimten waar het aangenaam is om te verblijven en te bewegen.
4.4. Verhoogde gebruikswaarde	In steden en gemeenten komen tot een hoge mate van tevredenheid bij de verschillende gebruikers van de publieke ruimte over de vervoersmogelijkheden.

2.3.5. | DE SCHADE AAN MILIEU EN NATUUR TERUGDRINGEN ONAFHANKELIJK VAN DE ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEITSINTENSITEIT

Het geheel van negatieve effecten op zowel milieu als natuur dient via de laatste strategische doelstelling onafhankelijk van de mobiliteitsontwikkeling teruggedrongen te worden.

Beoogd effect	Ambitie 2050
5.1. Minder verkeersemisies	De uitstoot van CO ₂ reduceren met 60% (koolstofarm) ten opzichte van 1990. De andere emissies (PM, NO _x , VOS en SO ₂) zijn verminderd in lijn met de Europese doelstellingen.
5.2. Zorgvuldig ruimtegebruik	De bijkomende netto ruimtebeslagwaarde van het transportsysteem (modale netwerken en knooppunten) tot nul afbouwen.
5.3. Ontsnippen van natuur en open ruimte tegengaan. Landschappelijke inpassing van infrastructuur	Komen tot verkeersinfrastructuren die op ecologisch verantwoorde wijze ingebed zijn in de omgeving en die een hoge landschappelijke waarde hebben.
5.4. Beperkt gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen	Komen tot gesloten kringlopen voor wat het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreft en tot een koolstofarm transportsysteem.

3. | ANALYSE EN TOETSING VAN DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Middels de parameters die voortkwamen uit de coderingsanalyse van de programma's van de Vlaamse verkiezingen (N-VA, CD&V, Open Vld, sp.a, Groen en Vlaams Belang) van mei 2014 vindt in dit hoofdstuk stap voor stap een interpretatieve analyse plaats.

Voor de duidelijkheid en overzichtelijkheid zal steeds eerst elke parameter over alle partijen heen worden vergeleken. Vervolgens vindt er, waar relevant, onmiddellijk *in cursief* een toetsing aan de strategische doelstellingen van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen plaats. Dit heeft tot gevolg dat onder deze titel onderzoeksvragen twee en drie geïntegreerd worden.

3.1. | ALGEMEEN

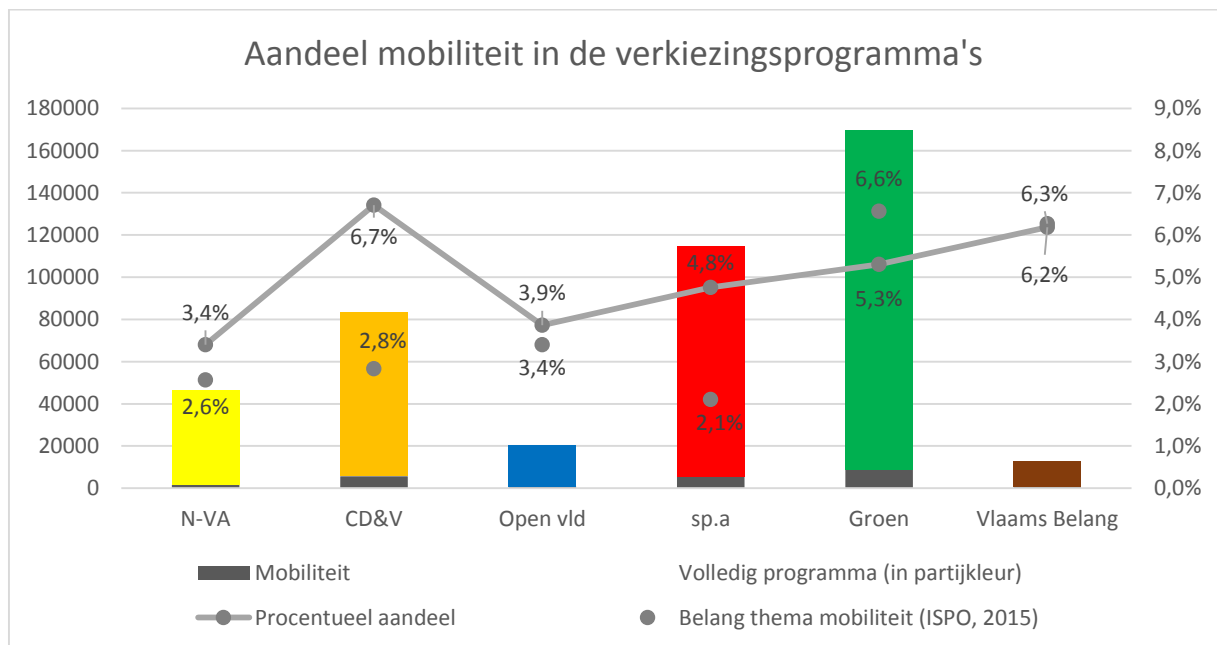
Het mobiliteitsprobleem wordt algemeen door alle partijen nadrukkelijk erkend. De verschillen tussen de partijen uiten zich in hun verwoording, van N-VA, Open Vld en Vlaams Belang die het hebben over de Belgische filekampioenstitel en verlammende stilstand tot het hekelen van de gevolgen voor het leefmilieu door N-VA, Open Vld, sp.a en Groen. Sp.a sluit zich aan bij N-VA en Open Vld wanneer ze stelt dat het mobiliteitsprobleem voor de maatschappelijke samenhang nefast is. N-VA en Open Vld vermelden daarbij ook de impact op de economische groei. CD&V en sp.a halen hierbij de demografische groei en de toenemende vraag naar mobiliteit aan, waarbij sp.a stelt dat dit geen ongelijkheid middels mobiliteit in de hand mag werken.

Wat de weg naar verbetering betreft, treden de partijen verder uit elkaar. Zowel N-VA als CD&V en Groen halen een efficiënte multimodale oplossing uit de kast. CD&V, die de vorige minister van mobiliteit leverde (Hilde Crevits), wil verder werken aan de uitbouw van een efficiënt, veilig en duurzaam mobiliteitsnetwerk. Vlaams Belang stelt dat er enkel een oplossing gevonden kan worden voor het mobiliteitsprobleem wanneer Vlaanderen alle benodigde bevoegdheden in eigen handen krijgt.

3.1.1. | AANDEEL MOBILITEIT IN HET VERKIEZINGSPROGRAMMA

Het aandeel dat mobiliteit bestrijkt in het volledige verkiezingsprogramma is niet absoluut kenmerkend voor het belang dat een partij aan het onderwerp geeft. Het is echter een numerieke maat die hiertoe wel ter indicatie kan dienen. Om dit te berekenen zijn van alle verkiezingsprogramma's door een identiek programma de woorden geteld, zowel voor het volledige programma als voor het onderdeel met betrekking tot mobiliteit.

Er zijn opmerkelijke verschillen terug te vinden in deze resultaten. Los van de totale grootte van de verkiezingsprogramma's, die eveneens aanzienlijk verschilt, loopt het aandeel dat aan mobiliteit wordt besteed uiteen van een beperkte 3,40% bij N-VA tot 6,71% bij CD&V. Ondanks de duidelijk verschillende focus van de verschillende partijen naar de verkiezingen toe, was mobiliteit in de campagne een belangrijk punt. Procentueel werd echter bij geen enkele partij het aandeel gehaald dat door het postelelectorale verkiezingsonderzoek van het ISPO (Abts, Swyngedouw, & Meuleman, 2015)⁴ werd vooropgesteld. Bovendien kan mobiliteit gezien worden als een thema van uiterst economisch maar eveneens als een thema van uiterst sociaal en maatschappelijk belang, wat zou impliceren dat dit door de kiezer als belangrijk aanzien wordt, alsook dat alle partijen hier uitgebreid over handelen. Uiteraard zijn noch het aandeel woorden, noch het percentage kiezers dat het thema tot een van de drie belangrijkste stemmotieven rekent, sluitende indicatoren.



Grafiek 1: het aandeel van mobiliteit in de verkiezingsprogramma's in aantal woorden

⁴ De studie 'Het profiel van de Vlaamse kiezers in 2014. Wie stemde waarom op welke partij?' is een onderzoek van het CeSo en ISPO van de KULeuven dat het kiesgedrag van de federale verkiezingen van mei 2014 bestudeert. De cijfers zijn daarom niet eenduidig te vergelijken met de aandacht die de verschillende partijen in hun programma's aan mobiliteit schenken. Bovendien wordt deze aandacht enkel gemeten op basis van het aantal woorden in de verkiezingsprogramma's. Het belang van het thema mobiliteit in de studie is gemeten op basis van een multiple-responsonderzoek, en zijn herschaald om tot totalen van 100% te komen.

De resultaten van deze studie mogen uitsluitend gebruikt worden mits de expliciete toestemming van de auteurs. Deze zijn tevergeefs gecontacteerd, en gezien het beperkte gebruik van de resultaten in de context van deze bachelorproef is toch geopteerd deze als referentie te hanteren. De volledige vermelding van de bron bevindt zich onder de bronnenlijst achteraan deze bachelorproef.

Hierbij dient echter gezegd te worden dat er een groot verschil in schrijfstijl is. N-VA is bijvoorbeeld steeds beknopt en 'to the point'. Een groot deel van het programma van CD&V bestaat uit verwezenlijkingen van de vorige regeringsperiode met Hilde Crevits als Minister van MOW. Open Vld en Vlaams Belang zijn dikwijls erg onvolledig over meerdere thema's, ook al blijkt dit niet uit het procentueel aandeel van mobiliteit in het verkiezingsprogramma van Vlaams Belang. Sp.a en Groen vermelden respectievelijk bijna even veel of meer over mobiliteit in absoluut aantal woorden als CD&V, maar zitten procentueel lager door de omvang van hun volledige programma.

3.1.2. | PRINCIPES EN UITGANGSPUNTEN

Sommige verkiezingsprogramma's vermelden principes of uitgangspunten die kenmerkend zijn voor het vervolg van hun mobiliteitsprogramma.

CD&V stelt naast het volgen van het STOP-principe⁵ tevens het DRIVE-principe voor. Dit staat voor duurzaam, respectvol, intelligent, veilig en evenwichtig. Ook Groen hanteert het STOP-principe. Zij doen dit om de volgorde van bewustere keuzes aan te geven waarbij een grondig herdachte verplaatsingswijze het resultaat is. Deze moet rechtvaardig, veilig, respectvol en zonder negatieve gevolgen voor de gezondheid en het milieu zijn. Sp.a wil eveneens een rechtvaardige, veilige en ecologisch verantwoorde mobiliteit bereiken, maar ziet hiervoor profijt in samenwerking tussen verschillende actoren.

De twee principes (STOP en DRIVE) die vermeld worden, werken geen van de strategische doelstellingen tegen, omdat ze, hoewel bepaalde vervoersmodi boven andere geplaatst worden, de lager geplaatste modi niet afschrijven. Zo heeft het STOP-principe geen negatieve invloed op de mobiliteit voor mensen met een functiebeperking of de vervoersautonomie. Bovendien zorgt het prioritair inzetten op zwakke vervoerswijzen voor een verbeterde verkeersveiligheid en voor minder impact op de leefomgeving het milieu.

Het DRIVE-principe verzamelt een aantal adjectieven die op het eerste zicht geen van de doelstellingen tegenwerkt, maar blijft vaag in hoe dit geïmplementeerd zou worden. Het is een mooi principe om van te starten, maar een kritische, concrete en realistische kijk mag niet verloren gaan.

⁵ Het STOP-principe staat voor prioriteit van modi in deze volgorde: stappers, trappers, openbaar vervoer, privévervoer. Het werd voorgesteld in 2001 (Resolutie in het Vlaams Parlement, 2001) en in 2009 opgenomen in het Mobiliteitsdecreet (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad in 2009).

De andere partijen vermelden niet expliciet mobiliteitsprincipes, maar zowel N-VA als Vlaams Belang gaan uit van een volledige overheveling van het mobiliteitsbeleid naar het Vlaamse bestuursniveau.

De volledige overheveling van het mobiliteitsbeleid naar het Vlaamse bestuursniveau zou Vlaanderen uiteraard meer zeggenschap geven, waardoor er minder compromissen gezocht moeten worden en het beleid beter op de Vlaamse context kan afgestemd worden. Om echter te zorgen dat het de strategische doelstellingen niet tegenwerkt, zal er bijzondere aandacht moeten uitgaan naar het 'grens'overschrijdend vervoer. Indien de Waalse, Brusselse en Vlaamse transportsystemen verder uit elkaar drijven, zal dit vooral de eerste strategische doelstelling niet in de hand werken omdat de verschillende systemen slechter op elkaar afgestemd zullen zijn. Binnen Vlaanderen kan deze gegarandeerd worden, maar erbuiten zullen logischerwijs de reistijden, de kostprijs en het comfortniveau achteruit gaan.

3.2. | MODI

Alle verschillende vervoersmodi zijn geparametriseerd, zowel voor personen- als voor vrachtvervoer. Bij sommige zijn tevens inherent verwante parameters ondergebracht, zoals tarifiering bij het openbaar vervoer.

Multimodaliteit wordt door verschillende partijen naar voor geschoven als programmapunt. N-VA wil dit bereiken door te investeren in het juiste vervoersmiddel op de juiste plaats, zodat de verschillende modi elkaar aanvullen en versterken. De ketenmobiliteit van CD&V slaat meer op de combinatie van verschillende modi binnen één enkele verplaatsing, waarbij dus dankzij een geïntegreerd aanbod en kwalitatief hoogstaande en flexibele overstapmogelijkheden een afgestemd systeem ontstaat.

Ook Groen en sp.a hebben het over de noodzaak van het combineren van verschillende modi en de afstemming ertussen. Groen streeft naar een beleid dat in de eerste plaats de vraag naar auto- en vrachtwagenkilometers terugdringt en duurzame vervoersmodi centraal stelt. De overblijvende auto- en vrachtwagenkilometers dienen volgens zowel sp.a als Groen op termijn zero-uitstoot als norm te hebben. Open Vld en Vlaamse Belang bespreken de verschillende vervoersmodi afzonderlijk, zonder een verband ertussen aan te geven.

3.2.1. | ZWAKKE WEGGEBRUIKER

Stappers

Hoewel verplaatsingen te voet 10,84% van de Vlaamse dagelijkse verplaatsingen uitmaken (Janssens, Declercq, & Wets, 2014), wordt er verbazend weinig aandacht geschonken in alle verkiezingsprogramma's aan deze zwakke vervoerswijze.

Enkel Groen stelt een echt voetgangersbeleid voor. Dit houdt voor hen een voetgangersplan in, dat ook de ruimtelijke ordening afstelt op de zwakke vervoerswijzen. Alle andere partijen, buiten Open Vld en Vlaams Belang, hebben het over de onveilige voetgangersinfrastructuur. Ook een meer weloverwogen lage-snelhedenplan wordt door zowel sp.a als Groen genoemd. Ten slotte wil CD&V verder inzetten op sensibiliseringscampagnes.

De partijen die het over de voetgangersinfrastructuur hebben, spelen voornamelijk in op de derde strategische doelstelling van het OMV. Ook een lage-snelheidsplan en sensibiliseringscampagnes kaderen hierin. Bovendien kunnen infrastructurele maatregelen ook de mobiliteit voor mensen met functiebeperkingen verbeteren.

Groen, die het, naast infrastructurele ingrepen, ook over aanpassingen in de ruimtelijke ordening heeft, trekt het breder. Door deze combinatie kunnen missing links ingevuld worden, en dus reistijden teruggebracht, comfort en vervoersautonomie verhoogd. Bovendien kan een voetgangersbeleid of -plan zowel de belevings- als de gebruikswaarde verhogen.

Inzetten op voetgangers beperkt uiteraard bijkomende schade aan natuur en milieu en is ook voordelig voor de waarde van de ruimte.

Trappers

Investerings in fietsinfrastructuur, zowel in uitbreiding als in veiligheid ervan lijken samen met het faciliteren van de elektrische fiets gelijke strijdpunten. Enkel Vlaams Belang vermeldt de elektrische fiets niet in haar programma, en zegt enkel te streven naar betere en veiligere fietspaden naar Nederlands model. Hoe ze dat willen verwezenlijken, wordt niet vermeld. Alle andere partijen pleiten voor veilige en snelle fietsverbindingen tussen kernen, woon-werklocaties en op langere afstanden om zo de fiets uit te bouwen als volwaardig vervoersalternatief. Bij N-VA en Open Vld wordt enkel dit als doel aangehaald, en de wijze van verwezenlijking opnieuw achterwege gelaten.

Dit in tegenstelling tot CD&V, sp.a en Groen, die alle drie erg gedetailleerd een fietsbeleid beschrijven. De rol van de fiets in de intermodaliteit wordt in alle drie de programma's

erkend en gefaciliteerd. Vermelde maatregelen zijn voornamelijk gericht op kwaliteitsvolle stallingen, die samen met fietsregistratiesystemen, fietsdiefstal tegen moeten gaan.

Deze faciliterende maatregelen bevorderen de veiligheid, doch niet de veiligheid die onder de derde doelstelling nagestreefd wordt.

CD&V heeft het verder over sensibiliseringscampagnes om oog voor de zwakke weggebruiker te vragen, en erkent tevens de motor als mogelijkheid tot het terugdringen van de files. Ze stellen dat de infrastructuur ook hieraan aangepast moet zijn.

Sp.a en Groen willen mobiele applicaties inzetten om respectievelijk knelpunten op fietsroutes aan te geven en om informatie over fietsroutes te verschaffen. Groen verwacht namelijk dat de uitbouw van het fietsroutenetwerk met kerkwegels, nieuwe fietssnelwegen etc. tot een volwaardig fietsGEN zoals rond Brussel, moderne infoverschaffing vereist.

Infrastructurele maatregelen bevorderen het comfort van verplaatsingen per fiets (of motor) en verbeteren ook de verkeersveiligheid. Bovendien beperken investeringen in fietsfaciliteiten uiteraard verdere schade aan het milieu en de natuur, en mits een goede uitvoering bevorderen ze ook de belevings- en gebruikswaarde van de ruimte. Investeren in de fiets en fietsinfrastructuur spelen daarom op alle vijf de doelstellingen in, want ze verhogen eveneens de vervoersautonomie.

Ten slotte wil Groen ook een geïntegreerde tariefkaart die ook bruikbaar is voor fietsdeelsystemen, alsook een fietsbeleidsplan dat net als het voetgangersbeleidsplan ruimtelijke ordening afstemt op de noden en mogelijkheden van de fiets. Deze fietsdeelsystemen worden ook door CD&V en sp.a ondersteund.

3.2.2. | OPENBAAR VERVOER

Wat openbaar vervoer betreft liggen de verkiezingsprogramma's duidelijk verder uit elkaar. Het grootste onderscheid zit in de rol van de overheid in openbaar-vervoersbedrijven. Dit onderscheid gaat van Open Vld's maximale uitbesteding aan private partners, evenwel binnen een door de overheid opgesteld kwalitatief kader, over beheerscontracten met externe exploitatiespelers (N-VA en CD&V) tot een overheid die binnen de Europese regelgeving zo veel mogelijk een stok tussen de deur houdt, voornamelijk qua aanbieden van basismobiliteit en tariefstructuren (sp.a en Groen).

Of het openbaar vervoer volledig wordt uitbesteed of volledig in handen van de overheid wordt gehouden, biedt geen garanties qua invloed op de strategische doelstellingen. Bij uitbesteding bepaalt de beheersovereenkomst voorwaarden om naar alle doelstellingen te blijven streven.

Een ander verschil tussen de partijen is het plaats- en tijdsaanbod van het openbaar vervoer. Sp.a streeft naar een van deur tot deur uitgebouwd openbaar-vervoersysteem, dat voor iedereen toegankelijk moet zijn. Die toegankelijkheid onderschrijft ook Groen nadrukkelijk met een toegankelijkheidsbeleid. Groen focust echter op alternatief voor- en natransport.

Minder extreem in hun uitbreidingsvisie is CD&V. Ze spreken niet over een nachtnet zoals sp.a en Groen dat wel doen in stedelijke regio's, maar stellen evenwel dat uitbreiding van de dienstverlening naar zowel tijd als plaats een taak van de openbare dienst is en dus voorzien moet worden. Groen stelt tevens voor het nachtnet aan te vullen met taxi's, naar het Brusselse Collectovoorbeeld.

CD&V, sp.a en Groen willen allen inzetten op zowel grensoverschrijdend vervoer als openbaar vervoer in de stad. Sp.a wil voorstedelijke netwerken versterken met railgebonden vervoer, en de steden en gemeenten meer inspraak geven in het openbaar-vervoersaanbod en de investeringen daarin.

Wat vervoersmotieven betreft, zien sp.a en Groen vrijetijdsvervoer als grote potentiële markt voor het openbaar vervoer, in tegenstelling tot Open Vld, dat vooral wil inzetten op woon-werkvervoer.

N-VA beperkt de uitbreiding van het openbaar vervoer tot een vervanging van inefficiënte lijnen door vraagafhankelijk vervoer, en wil net als CD&V taxidiensten inzetten als efficiëntere invulling van het begrip basismobiliteit (niet het decreet). CD&V wil bovendien touringcars inzetten als volwaardig onderdeel van het openbaar vervoer.

Het vervangen van inefficiënte lijnen beïnvloedt niet rechtstreeks een van de doelstellingen. Het is echter zo dat de kostprijs mogelijks verandert, net als de betrouwbaarheid en de vervoersautonomie en vereist daarom bijzondere aandacht.

Sp.a en Groen zetten de reiziger centraal in het openbaar-vervoersbeleid, en doen dat door het oprichten van respectievelijk een reizigerspanel of -platform om zo prioriteiten beter af te stellen op de wensen van de reiziger. Groen wil opnieuw de informatieverschaffing via mobiele applicaties verschaffen. Ze stellen een geïntegreerde reisplanner voor, die alle vervoersmodi in rekening brengt en tevens een correcte prijsindicatie geeft.

Groen wil naast de reguliere openbaar-vervoerdiensten ook het water meer benutten en inzetten op veerdiensten, waterbussen en -taxi's.

Er zijn uiteraard ook enkele grote overeenkomsten. Alle partijen zien het openbaar vervoer als ondersteunende oplossing om de mobiliteitsknoop te ontwarren indien het openbaar vervoer aantrekkelijk, veilig en efficiënt gemaakt kan worden. N-VA wil dit doen door in te zetten op kwaliteitsvolle overstapvoorzieningen, en stelt daarmee hetzelfde voor als CD&V en Groen.

Verbeterde overstapvoorzieningen hebben wel invloed op de doelstellingen. Het comfort van het openbaar vervoer wordt hierdoor verbeterd, net als de overstapmogelijkheden, die op hun beurt de betrouwbaarheid ten goede komen. Goed ingerichte overstap-plekken kunnen ook de belevings- en gebruikswaarde van de omgeving verbeteren.

Vlaams Belang raakt slechts één van bovenvermelde punten aan, en stelt dat openbaar vervoer in de stad de primaire vervoersmodus moet worden, maar dat openbaar-vervoersmogelijkheden buiten de stad te beperkt zullen blijven om in te investeren. Ten slotte wordt aangehaald dat het openbaar vervoer in een slecht daglicht komt te staan door een hoog aantal gewelddelicten.

Bus, tram en metro

Zowel bus- als tram- en metrovervoer zijn vervoerswijzen die in de verkiezingsprogramma's beperkt vermeld worden. N-VA heeft het over de kostendekkingsgraad van De Lijn op een internationaal vergelijkbaar niveau brengen en over een geïntegreerde dienstverlening. CD&V vermeldt enkel de inzet van touringcars in het openbaar-vervoersysteem en pleit voor de invoering van snelle buslijnen. Open Vld rept niet over bus, tram en metro, net zo min als Vlaams Belang.

Sp.a stelt dat de vervoersmaatschappijen enkel nog hybride bussen mogen aanschaffen. Ze krijgen hierbij de steun van Groen, die evenwel veel uitgebreider ingaat op het onderwerp. Groen wil namelijk De Lijn producent van groene stroom maken. Verder wil sp.a inzetten op grootschalige (tram)projecten zoals Spartacus en Brabo.

Door het wagenpark van de openbaar-vervoermaatschappijen te vergroenen, wordt de milieudoelstelling nagestreefd.

Groen heeft het, net als N-VA, over de kostendekkingsgraad, en linken dat aan doorstroming en aantrekkelijkheid van de vervoerswijzen. Ze willen investeringen en timing verduidelijken om de toekomstvisie 2020 tijdig te halen. Hiervoor willen ze een decretaal vastgelegde tienjarenplanning (cfr. het spoor), en betrekken ze alle belanghebbenden actief.

De kostendekkingsgraad van De Lijn omhoog brengen heeft onvermijdelijk gevolgen op de kostprijs van het openbaar vervoer. Mits hierbij sociale correcties worden toegepast, zou dit de mobiliteit van inkomenszwakke groepen niet te erg mogen aantasten. Zelfs bij een noemenswaardige stijging van de prijs van het openbaar vervoer (meer dan de stijging van de index die decretaal is toegelaten) blijft de marge voor een redelijke kostprijs voldoende groot (bv. in vergelijking met Brussel, Wallonië of onze buurlanden).

Groen wil de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren met verschillende maatregelen, zoals lichtenbeïnvloeding, ingrepen door de wegbeheerders, vertramming van bepaalde lijnen etc. Ze willen investeren in verbeterd materieel dat tevens toegankelijker is voor iedereen. Ten slotte komen ze Vlaams Belang tegemoet in hun stelling dat de sociale veiligheid verbeterd moet worden op het openbaar vervoer, en stellen daarom meer personeel voor, wat eveneens de dienstverlening dient te verhogen. Andere partijen hebben het hier niet over.

Investerings in de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen zowel de aanvaardbaarheid als de betrouwbaarheid van de reistijden.

Trein

Over de NMBS wordt meer gezegd dan over De Lijn. Wat er echter gezegd wordt, ligt meer op één lijn. Omdat de NMBS ook na de zesde staatshervorming een federale aangelegenheid blijft, is deze parameter geanalyseerd in functie van de andere parameters, maar wordt deze hier niet verder besproken.

Tarifiering

Een aanpassing in de tarifiering van het openbaar vervoer wordt door alle partijen buiten Vlaams Belang aangehaald. Bovendien vermelden alle andere partijen, op Open Vld na, het gebruik van een kaart die tariefintegratie mogelijk maakt. Deze kaart faciliteert de verschillende tariefwensen van elke partij.

N-VA en CD&V zeggen expliciet het 'gratisbeleid' te verlaten, en te vervangen door gedifferentieerde en rechtvaardige bijdrages met behoud van sociale tarieven. CD&V wil dit nieuwe tariefbeleid sturend inzetten. Ze wil ook de Diabolotoeslag evalueren in de verwachting dat deze contraproductief werkt. CD&V is de enige partij die het hierover heeft.

Ook derdebetalerssystemen worden vermeld door Open Vld en sp.a. Deze eerste wil dit gericht inzetten in haar tariefbeleid, en sp.a maakt het een onderdeel van het door hun nieuw geïntroduceerde basispakket mobiliteit. Dit pakket staat standaard op de

geïntegreerde transportkaart die ook drager van sociale tarieven is. Groen wil op deze kaart zoals reeds vermeld ook fietsdeelsystemen aansluiten.

Een geïntegreerde tariefkaart zou, wanneer het goed wordt geïmplementeerd (cfr. OV-chipkaartproblematiek in Nederland), het comfort van de reiziger moeten verhogen. Als sociale correcties worden opgenomen in een tariefintegratie, verbetert dit mogelijks de mobiliteit voor inkomenszwakke groepen.

3.2.3. | DE AUTO

Alle partijen vermelden duidelijk minder over de auto als transportmodus dan over openbaar vervoer. Er dient echter vermeld te worden dat de sterk gerelateerde parameter infrastructuur later besproken wordt.

De voornaamste onderwerpen zijn het autodelen en het parkeren, maar deze worden enkel door CD&V, sp.a en Groen aangehaald. Uitsluitend Groen heeft het over de impact van de auto op de leefomgeving, maar haalt een complex en contradictorisch doch realistisch standpunt aan. Ze stellen dat de auto de levenskwaliteit in de steden onder druk zet door het grote beslag op de schaarse ruimte en door het gebruik van vervuilende brandstoffen, maar erkennen tevens de plaats van de auto in het mobiliteitsverhaal, en gaan daarom inzetten op groenere wagens en hernieuwbare energie als brandstof. Dit willen ze verwezenlijken door de uitbouw van alternatieve laadinfrastructuur. Ze beseffen evenwel ook dat groenere wagens nog steeds een groot ruimtegebruik hebben en nog steeds ongevallen kunnen veroorzaken. Ze willen uiteindelijk het autobezit terugbrengen en het leven zonder auto faciliteren.

Sp.a deelt deze mening en stelt ook voor de laadinfrastructuur voor elektrische wagens uit te breiden op strategische punten als P&R en stations. Bovendien wil ze de vloot van de overheid vergroenen door vanaf 2015 de overheid enkel nog wagens met een ecoscore van 72 of meer te laten aankopen. Sp.a wil draagvlak creëren voor een minder autogerichte samenleving door het organiseren van een autoloos weekend per seizoen.

De programmapunten van sp.a en Groen om in te zetten op elektrische wagens en hernieuwbare energie als brandstof streeft duidelijk het beperken van het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen na. Dit zorgt uiteraard ook voor minder verkeersemisies.

CD&V wil de auto beter inpassen in een leefbare omgeving door trage wegen te (her)waarderen en doorgaand verkeer uit wijken te weren.

Door het erkennen van het overmatige ruimtegebruik van de auto in onze leefomgeving wordt de start gegeven om ook aandacht te schenken aan zorgvuldig ruimtegebruik en daarmee ook een hogere waardering van de ruimte.

Autodelen en carpoolen

Het onderwerp autodelen wordt als vervoersmodus eveneens slechts door CD&V, sp.a en Groen aangesneden. CD&V is kort over hun doel het autodelen en carpoolen aan te moedigen, maar laat maatregelen hiertoe achterwege.

Sp.a en Groen zijn gedetailleerder in hoe ze dezelfde doelstelling willen verwezenlijken. Sp.a wil juridisch het autodelen beter verankeren door allereerst autodelen op te nemen in de wetgeving, maar ook de verzekeringsproblematiek bij particulier autodelen aan te pakken, de koepel voor autodeelorganisaties te ondersteunen, en een BTW-vrijstelling voor autodeelinkomsten in te voeren. Zo willen ze vraag en aanbod van het autodelen verhogen.

Groen wil autodelen eveneens financieel ondersteunen en opnieuw de geïntegreerde vervoerskaart ook voor autodeelsystemen toegankelijk maken. Ze hebben het echter ook over carpoolen, dat ze willen stimuleren door het uitbouwen van carpoolparkings en carpoolrijstroken en bevorderende campagnes.

Hoewel het stimuleren van autodelen door drie partijen wordt vernoemd, en mogelijks door de andere partijen niet als een slecht alternatief wordt gezien, is het moeilijk te kaderen binnen één van de vijf doelstellingen. De doelstellingen waar autodelen nadrukkelijk op inspeelt is het verbeteren van de mobiliteit van inkomenszwakke groepen en het verhogen van de vervoersautonomie. Door het delen van auto's wordt het ruimtegebruik ingeperkt. Mogelijks worden ook andere thema's door bepaalde partijen niet vermeld en impliceert dit niet een gebrek aan standpunt hierover.

Het is opmerkelijk dat de N-VA, Open Vld en Vlaams Belang noch carpoolen, noch autodelen bespreken in hun verkiezingsprogramma's.

3.2.4. | VRACHT, LOGISTIEK EN DISTRIBUTIE

Onder deze titel valt een uitgesproken verschil tussen de partijen op te merken. N-VA en CD&V investeren in logistieke infrastructuur om Vlaanderen de logistieke draaischijf van Europa te maken, waar sp.a voornamelijk bedachtzamer wil omgaan met vrachtvervoer en Groen zich zelfs volledig afzet tegen het profileren van Vlaanderen als Europa's draaischijf voor logistiek en transport.

Alle partijen zijn het er echter over eens dat vrachtvervoer minder op de weg moet, en meer verspreid over verschillende transportwijzen. N-VA wil inzetten op overslagpunten

en het ontsluiten van de havens. Bovendien streven ze naar een optimale verdeling door bedrijfstransporten voornamelijk via water- en spoorwegen te laten verlopen wanneer vervoer over de weg niet de meest aangewezen transportwijze is.

Ook CD&V erkent de ligging van Vlaanderen en wil haar aanwezige kennis en dichte multi-modale transportnetwerk als troeven uitspelen voor Vlaanderen als logistieke draaischijf. Ze willen net als N-VA de economische poorten goed bereikbaar en ontsloten houden.

De eerste doelstelling die stelt de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten te waarborgen wordt hier bijna letterlijk naar voor geschoven.

Over land

N-VA wil waar vrachtvervoer over de weg de meest aangewezen wijze is, deze transporten voornamelijk veilig laten verlopen. Waar vrachtvervoer over de weg niet aangewezen is, wordt ingezet op andere modi. Op kleinere schaal wil N-VA volautomatische stadsdistributiecentra opzetten, van waaruit milieuvriendelijke transporten op minder drukke uren goederen verdelen.

Naast het profileren van Vlaanderen als logistieke draaischijf gaat CD&V dieper in op distributie. Ze wil overlast door vrachtverkeer inperken aan de hand van de resultaten van het PIEK-project⁶. Dit komt voornamelijk neer op leveringen buiten de spitsuren met stillere voertuigen en materieel. CD&V wil bovendien werk maken van stadsdistributiecentra.

Open Vld heeft het niet over vrachtvervoer, logistiek of distributie. Sp.a doet dat wel, maar legt een heel andere klemtoon. Sp.a heeft het ten eerste over de veiligheid van vrachtvervoer, ten tweede over de kilometerheffing voor vrachtvervoer en ten slotte ook over ingrepen in het feitelijke vervoer van vracht.

Sp.a steunt verregaande Europese veiligheidsvoorschriften voor vrachtwagens en wil risiconormen opleggen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bovendien wil sp.a de mogelijkheid van een 'basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' voor alle modi, pijpleidingen inclusief, onderzoeken.

Deze voorstellen kaderen in de doelstellingen om de veiligheid en de leefbaarheid te verhogen (3-4). Strengere voorschriften en mogelijke basisnetten voor gevaarlijke stoffen

⁶ Het PIEK-project is een project van voormalig Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits rond stedelijke distributie waar 53 Vlaamse steden en gemeenten en 5 warenhuisketens aan deelnamen (Kabinet van minister Hilde Crevits, 2013).

komen het terugbrengen van transportgerelateerde verontreiniging en gezondheidsproblemen, alsook een verminderde verkeershinder ten goede.

Wat ingrepen in het vrachtbeleid betreft, stelt sp.a meer samenwerking voor om zo slimme en duurzame logistiek via de bestaande infrastructuur te laten plaatsvinden. Dit houdt zowel weg- en spoorvervoer als binnen-, estuaire⁷- en kustvaart in, alsook het gebruik van pijpleidingen. Bovendien wil sp.a een Vlaamse databank voor stadsdistributie oprichten om zo met duurzame vervoerssystemen als elektrische bestelwagens en koerierfietsen een ambitieuze beleidsvisie te kunnen uitwerken tot een praktisch richtlijnenkader.

Groen sluit wat betreft maatregelen redelijk dicht aan bij sp.a, maar verwerpt de doelstelling Vlaanderen als logistieke draaischijf te ontwikkelen. Dit ziet Groen namelijk als grote oorzaak van het Vlaamse verkeersinfarct. Ze wil inzetten op slimme logistiek die de duurzame economie ondersteunt. Ze promoot lokale productie en consumptie, en de distributie daarvan met minder vervuilende modi. Bovendien wil Groen net als CD&V met venstertijden werken, maar ook inzetten op een consequent locatiebeleid en het invullen van missing links voor duurzame distributie.

Groen wil de verschillende vrachtvervoerswijzen op elkaar afstemmen, en trekt voluit de kaart van vervoer over water en spoor. Ze streeft naar het ontwikkelen van hogesnelheidsgoederenlijnen.

Net als sp.a bespreekt Groen het veiligheidsaspect van vrachtverkeer. Ze stelt voor dodehoeksystemen en gesloten zij-afscherming te verplichten. Supertrucks (LZV's of ecotrucks) laten ze, in tegenstelling tot N-VA, expliciet niet toe.

Vlaams Belang ten slotte ziet eveneens heil in vrachtvervoer over water en spoor, en wil de Ijzeren Rijn reactiveren.

Over water

Het potentieel van de Vlaamse havens en waterwegen wordt door alle partijen erkend, en de verschillen in gewenst beleid ten aanzien van havens en waterwegen liggen niet enorm ver uit elkaar. Alle partijen vermelden dit, op Open Vld na. N-VA en CD&V zien vooral potentieel weggelegd in de positie van de Vlaamse havens binnen Europa, en passen ze in hun visie in om Vlaanderen als logistieke draaischijf te profileren.

⁷ Estuaire vaart is een tussenvorm van binnen- en zeevaart waarbij versterkte binnenschepen kusthavens verbinden over zee, doch steeds over beperkte afstanden (bijvoorbeeld Antwerpen-Zeebrugge).

Volgens N-VA moeten hiervoor zowel de ingaande als uitgaande verbindingen met de havens aangepakt worden, i.e. de toegangspoorten en hinterlandverbindingen. Ze pleiten voor een nauwere samenwerking tussen de Vlaamse havens om onderlinge concurrentie in te ruilen voor een grensoverschrijdende concurrentiepositie.

Of het nu om de toegangspoorten van de Vlaamse havens of om de hinterlandverbindingen ervan gaat, alle voorstellen die genoemd worden passen binnen de bereikbaarheidsdoelstelling.

CD&V wil meer inzetten op overslagmogelijkheden en de vestiging van bedrijven in de havens. Daarvoor wil het kaaimuren blijvend aanleggen en bedrijven hiervoor logistiek adviseren.

Ook Groen wil de havens als industriële centra uitbouwen en logistiek met productie combineren. Uitbouwen is echter een misleidende term, want Groen kiest voluit voor inbreiding. Zo wordt het in- en uitgaand goederentransport teruggebracht. Op vlak van ontsluitingsverbetering haalt Groen gelijkaardige punten aan als CD&V. Verschillend is dat Groen het expliciet heeft over het inzetten op spoor- en waterverbindingen. Ze streven naar een toename in het gebruik van binnenwateren en short sea shipping⁸.

Door een deel van het gegenereerde transport binnen de havens zelf te houden, zullen de omliggende vervoersnetwerken ontlast worden. Dit zorgt niet enkel voor een betere doorstroming, maar ook voor minder vervuiling.

Sp.a zegt ook de hinterlandverbindingen aan te willen pakken door middel van spoor- en binnenvaartshuttles. Ze willen het havengebied als publiek goed beheren, en daarbij de natuurwaarden en de leefbaarheid van de omgeving veiligstellen.

Groen heeft het eveneens, doch veel uitgebreider, over het ecologisch verantwoorden van watertransport. Ze zeggen het innovatiebeleid inzake vergroening te ondersteunen, en vermelden zes maatregelen om uitstoot te beperken. De rode draad doorheen deze maatregelen is het invoeren van regulering die schepen milieuvriendelijker dient te maken alsook ruimtelijk milieuzones voor schepen in te lassen.

Het ecologisch verantwoorden van watertransport streeft de milieudoelstelling na door het terugbrengen van het gebruik van fossiele brandstoffen en het verminderen van verkeersemisies.

⁸ Short sea shipping is een uitgebreide variant van estuaire scheepvaart. Short sea shipping verbindt internationale havens via kustvaart zonder zeeën of oceanen te kruisen (cfr. deep sea shipping).

3.2.5. | LUCHTVERKEER

Luchtverkeer is net als verkeer over het spoor een voornamelijk federale aangelegenheid. Het wordt dan ook in de meeste verkiezingsprogramma's niet of niet uitgebreid besproken, en zal ook hier niet verder besproken worden. Het is in functie van de andere parameters echter wel geanalyseerd en getoetst. Dit is terug te vinden in de bijlagen.

3.2.6. | MULTIMODALITEIT

Multimodaliteit is, hoewel door verschillende partijen verschillend benoemd, duidelijk het werkdomein van CD&V, sp.a en Groen. Ook Vlaams Belang vermeldt kort dat door afstemming van verschillende vervoersmodi de combinatie ervan merkkelijk efficiënter moet worden dan het gebruik van de wagen. Daarmee vat het de uitgewerkte programmavoorstellen van de drie andere partijen samen. Open Vld heeft het hier niet expliciet over.

Bovendien willen alle drie de partijen multimodaliteit bewerkstelligen door het aanbieden van een vorm van het mobiliteitsbudget. CD&V heeft het in eerste instantie enkel over het gebruik van dit budget binnen het woon-werkverkeer waarbij de bedrijfswagen slechts een optie in een totaalpakket van meer duurzame verplaatsingswijzen vormt. Ze streven naar het gebruik van het meest optimale vervoersmiddel per traject op basis van maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Sp.a wil eveneens bedrijven intensief betrekken bij de shift naar multimodaliteit door het uitkeren van mobiliteitsbonussen op de transportkaart. Ze geven echter een andere invulling aan het begrip, en gaan een stap verder dan het gebruik van meerdere transportmodi per verplaatsing. Ze willen hun gedeelde mobiliteit, waarbij de focus ligt op beschikbaarheid en gebruik in plaats van op bezit, faciliteren door de uitbouw van mobility hubs, en stellen er op rigide wijze minstens twee per centrumstad voor. Door deze uit te rusten met allerlei modi en hun noodzakelijke voorzieningen willen ze overstappen kwalitatief laten plaatsvinden.

Het is niet eenduidig welke doelstellingen nagestreefd worden door in te zetten op multimodaliteit. Het is niet die multimodaliteit op zich, maar meer het gehoopte effect ervan dat de bereikbaarheid van knopen en de mobiliteit van personen zal verbeteren.

Parkeren

Hoewel autodelen door verschillende partijen wordt gestimuleerd, blijft het parkeerprobleem reëel. Nochtans hebben enkel CD&V en sp.a het specifiek over autoparkeren. Groen vermeldt parkeren enkel in combinatie met andere vervoersmiddelen of P&R.

Deze nadruk op P&R is echter eveneens sterk terug te vinden in de programma's van CD&V en sp.a. CD&V ziet in snel en frequent met het stadscentrum verbonden P&R-zones de oplossing om in de stedelijke gebieden het parkeren op de openbare weg verder terug te dringen en een efficiënt en coherent parkeerbeleid te voeren dat inzet op bewoners- en kortparkeren.

Deze programmapunten worden door sp.a bijna volledig gedeeld. Ze zijn iets concreter in hoe ze P&R-zones met de stadscentra willen verbinden, namelijk zowel door openbaar vervoer als door shuttlediensten en fietspooling. Deze laatste twee worden echter voorgesteld om ook bedrijven te responsabiliseren en mogelijkheden te bieden.

Aangezien de P&R-zones voornamelijk genoemd worden in functie van het ontsluiten van stedelijke gebieden, streeft dit voornamelijk de bereikbaarheidsdoelstelling na. Omdat P&R-zones ook autoverkeer buiten de stad houden, hebben ze ook een impact op de belevings- en gebruikswaarde en het ruimtegebruik binnen stedelijke omgevingen. Bovendien omdat door verschillende partijen de nadruk wordt gelegd op het multimodale karakter van P&R-zones, is dit onder deze parameter thuisgebracht.

Congestie en file

Dat de Vlaamse congestie een probleem vormt (INRIX Traffic Scores, Bak & Simmons, 2010), daar lijken alle partijen het over eens. Naast het stellen van het probleem is er echter geen enkele partij buiten sp.a die specifiek op de problematiek ingaat. Sp.a stelt duidelijk dat 'nog meer beton' geen oplossing voor de fileproblematiek vormt, en dat deze enkel kan aangepakt worden met een combinatie van een andere omgang met mobiliteit en een beter en efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur.

Voor dit laatste halen ze vier pijlers aan: het verbeteren van doorstroming, het aanpakken van sluipverkeer, het stimuleren van dispersie in de tijd en het voeren van een goed parkeerbeleid in samenwerking met de gemeenten.

De kilometerheffing dient vrachtwagens uit de spits te houden. Werknemers worden stimulansen geboden voor telewerken en het alternatief gebruik van vervoersmiddelen. Na de positieve ervaringen met spitsstroken kunnen ook deze gericht in Vlaanderen geïmplementeerd worden. De infrastructuur wordt aangepast om verkeer steeds naar een hogere categorie weg te leiden en weefbewegingen tegen te gaan. Ten slotte moet ook een dynamisch snelheidsregime de doorstroming verbeteren.

De voorstellen om congestie tegen te gaan staan grotendeels in het teken van het bereikbaar houden van economische poorten en knooppunten. Meer specifiek dienen ze

de aanvaardbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijden. Het terugbrengen van congestie op Vlaamse wegen vermindert echter ook de verkeershinder er rondom.

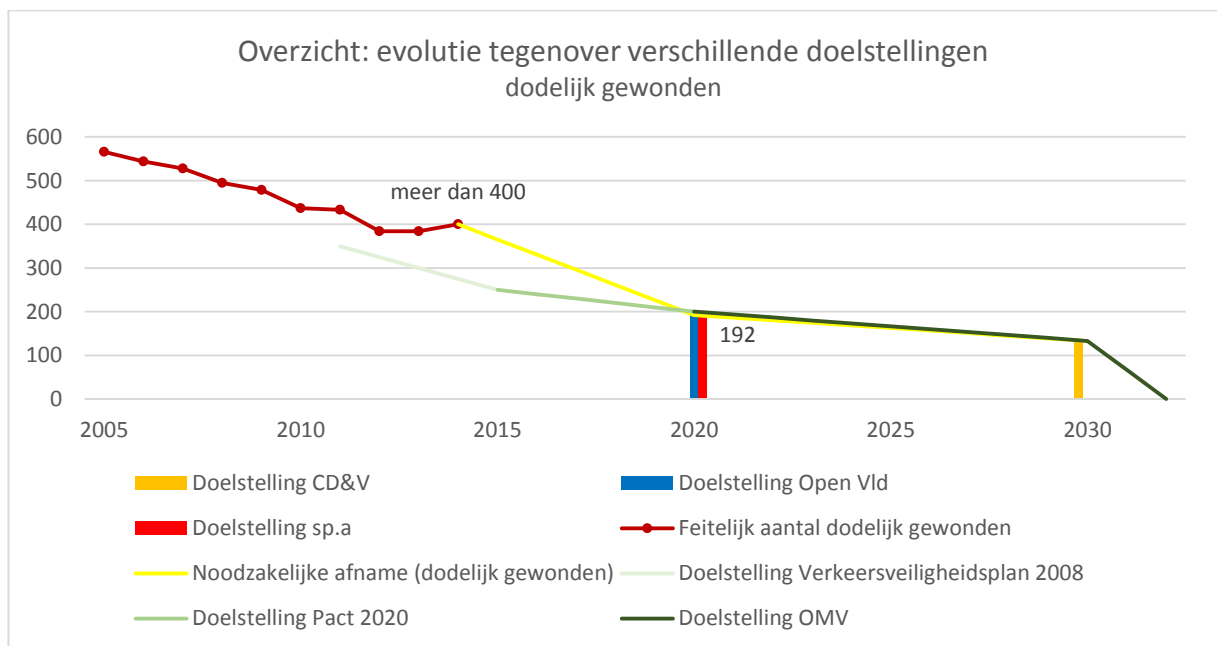
3.3. | VERKEERSVEILIGHEID

Als er in de verkiezingsprogramma's één groot gemeenschappelijk streven is terug te vinden, dan is het wel verkeersveiligheid. Door sommige partijen wordt het echter uitgebreider besproken dan door andere. CD&V, Open Vld en sp.a stellen zelfs streefcijfers voor. Elke partij heeft de intentie te streven naar een verkeerssysteem dat zoveel mogelijk slachtoffervrij is.

Zo wordt bijna één op één beschreven wat in het OMV gesteld wordt: dat verkeersveiligheid één van de belangrijkste aandachtspunten is, en dat tegen 2050 het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot nul herleid moet worden.

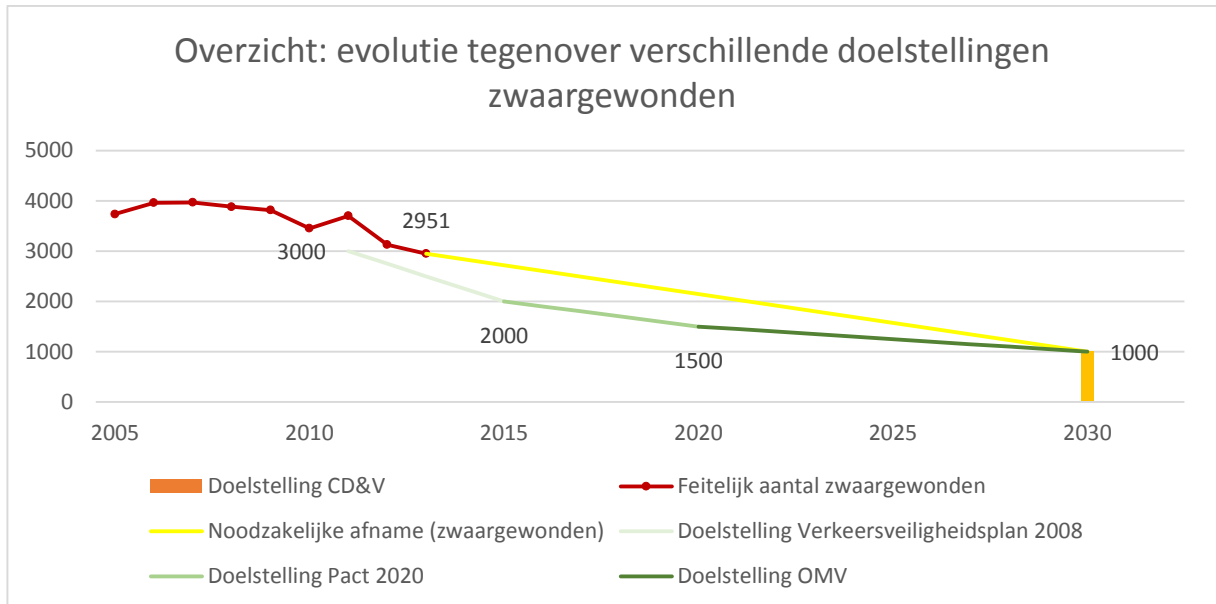
CD&V hekelt allereerst de grote economische impact die wegincidenten veroorzaken. Ze ziet veel potentieel in de 6^e staatshervorming, die alle bevoegdheden inzake verkeersveiligheid bij de deelstaten legt. Dit biedt de mogelijkheid om een levenslang traject van verkeersopvoeding en mobiliteitsbewustzijn op poten te zetten. Dit traject bestaat uit gerichte handhaving, educatie en sensibilisering. Hierbij komt de afwerking van de gevaarlijke punten en een efficiënt incidentmanagement.

Hieronder worden de cijfermatig uitgedrukte doelstellingen van de verschillende partijen weergegeven, eerst voor het aantal doden en vervolgens voor het aantal zwaargewonden.



Grafiek 2: vermelde cijfermatige doelstellingen inzake verkeersveiligheid (dodelijk gewonden)

CD&V heeft als doel 0 verkeersdoden, maar zet daar geen termijn bij. Daarmee voegt het zich bij sp.a en Groen. CD&V wil in tussentijd, tegen 2030, slechts 133 verkeersdoden meer tellen. Ze wil tevens het aantal zwaargewonden tegen dan onder de 1000 krijgen. Open Vld wil net als sp.a het aantal verkeersdoden tegen 2020 met 50% verlagen. Daarmee zitten ze net onder de doelstelling van Pact 2020.



Grafiek 3: vermelde cijfermatige doelstellingen inzake verkeersveiligheid (zwaargewonden)

Open Vld wil dit bereiken aan de hand van verkeerscontroles, door rekening te houden met de veiligheidsimpact bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, door middel van innovatieve verkeersveiligheidstechnologie en door het ondertekenen van het SAVE-Charter in alle gemeenten. Dit Charter is een verklaring, opgesteld door de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen, waarmee een stad of gemeente aangeeft bereid te zijn een globaal en gecoördineerd beleid te ontwikkelen om alle weggebruikers, en in het bijzonder kinderen en jongeren, beter te beschermen. Daarvoor wordt een actieplan uitgewerkt dat aansluit op één of meerdere van de geformuleerde doelstellingen hierin (O.V.K. vzw, 2012).

Inzetten op de verkeersveiligheid van kinderen en rond schoolomgevingen past specifiek binnen de doelstelling om minder doden en zwaargewonden bij de meest kwetsbare verkeersdeelnemers na te streven.

Sp.a wil eveneens haar doelstellingen bereiken dankzij de instrumenten die door de zesde staatshervorming beschikbaar worden. Daarbovenop wil ze een sterk engagement van de EU. Binnen deze Vlaamse bevoegdheid zal het Vlaams Verkeersveiligheidsplan worden geëvalueerd, en zet sp.a, net als Open Vld, in op het gebruik van verkeerstechnologische

innovaties. Ze zien net als CD&V potentieel in infrastructurele maatregelen, maar willen na het afwerken van de zwarte punten verder met het op de agenda zetten van 400 donkergrijze punten. Ze stellen eveneens dat sensibilisering en handhaving hand in hand gaan, en willen meer gebruik maken van getuigenissen.

Groen stelt eveneens gelijkaardige maatregelen voor, wat de eensgezindheid betreffende verkeersveiligheid nog maar eens onderstreept. Groen onderscheidt zich echter door zowel objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid aan te halen als oorzaak van verminderde mobiliteit en wil een verbetering van de verkeersveiligheid gebruiken om meer mensen zich op zachte wijze te laten verplaatsen. Ze richten hun pijlen op verkeersdrukke en snelheid, en streven naar een verbeterde kennisvergaring rond ongevallen. Ten slotte benadrukken ze de 'zero vision'-ambitie, net als sp.a en CD&V.

Vlaams Belang ziet het meeste profijt in een strenge handhaving en een correct strafbeleid. Ze stellen echter duidelijk dat dit onvoldoende is, en dat er daarom sterker moet ingezet worden op infrastructurele maatregelen. Over educatie of sensibilisering wordt niet gesproken. Ze hebben het wel over een aangepast systeem van ongevallenregistratie, en stellen daarmee een gelijkaardige maatregel als Groen voor.

3.3.1. | CONTROLE EN HANDHAVING

Controle en handhaving lijkt voor de meeste partijen onlosmakelijk verbonden met verkeersveiligheid. N-VA en Open Vld vermelden dit niet, maar voor alle andere partijen moet er gericht gecontroleerd worden en moet de pakkans omhoog. Open Vld stelt enkel, net als CD&V, dat de inkomsten van verkeersboetes naar de verbetering van de verkeersveiligheid moeten gaan.

CD&V stelt dat verkeersveiligheid niet langer een dode letter als zevende basisfunctionaliteit van de politie mag zijn. Ze willen dat de streefcijfers worden gehaald, en dat er op risicomomenten en -plaatsen meer wordt gecontroleerd. De overheid moet volgens CD&V zacht zijn waar het kan, maar hard waar het moet. De verkeersregels mogen echter niet als pestmaatregelen worden gezien.

Sp.a en Groen zitten ongeveer op dezelfde lijn. Ze willen beide snelheidscontroles via trajectcontrole uitbreiden, en zetten beide in op het tegengaan van fietsdiefstal. Sp.a specificeert dat laatste niet, Groen wil dit doen aan de hand van unieke kadernummers en een fietsregistratiesysteem. Sp.a wil net als CD&V dat de controlestreefcijfers gehaald worden.

Groen wil een centrale dienst oprichten die politiediensten en parketten ontlast door pv's sneller te verwerken. Educatieve strafrechtelijke maatregelen worden verder ontwikkeld.

Vlaams Belang legt een duidelijk ander accent. Zij hebben het over de gewelddelicten op het openbaar vervoer die maar al te vaak het nieuws halen. Ze stellen voor een 24/24 politionele Bus-Tram-Metrobrigade aan te stellen. Ze willen net als de andere partijen de pakkans voor snelheidsovertreders verhogen. Ze willen de bevoegdheid om verkeersboetes te innen en de besteding van geïnde bedragen naar Vlaanderen halen.

Dit is een vorm van verkeersonveiligheid die binnen de doelstellingen van het OMV volledig mist.

3.4. | VERKEERSWETGEVING

Dat de huidige verkeerswetgeving, met name de wegcode, te complex is, daar lijken alle partijen het over eens. Enkel Vlaams Belang vermeldt hier niets over. Er bestaat discussie over hoe rigide de wetgeving dient te zijn.

Vooraf het decreet basismobiliteit ligt onder vuur. N-VA vindt het te stringent, Open Vld wil het meer aanpassen aan de individuele reiziger en minder om kwantitatieve criteria laten draaien. Groen erkent eveneens de nood aan herziening, en pleit voor een andere invulling van het decreet, voornamelijk in de plattelandsgemeenten. Sp.a zegt expliciet het decreet te willen behouden.

Om iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid te bieden zich te verplaatsen met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven, biedt het decreet basismobiliteit een mooie ondersteuning. Het is de vermelding van het 'op een selectieve wijze willen waarborgen' die ruimte laat om het decreet te herzien. Nochtans is differentiatie naar doelgroep, modus, plaats of tijdstip moeilijk te rijmen met een volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven.

3.4.1. | BELASTING EN VERZEKERING

Onder deze parameter worden drie belangrijke zaken besproken: het rekeningrijden, het mobiliteitsbudget, en het gebruik van fiscaliteit als hefboom. Omdat rekeningrijden door bijna alle partijen gestructureerd besproken werd, zijn de standpunten overzichtelijk samengevat in Tabel 3: overzicht van de standpunten over de uitvoering van het rekeningrijden

Rekening-rijden	Vrachtvervoer/ personenvervoer	Effect op andere belastingen	Gebruik ontvangsten	Parameters
	Afhankelijk van resultaten van proefprojecten vracht- en personenkilometerheffing invoeren.	Leidt niet tot belastingverhoging of verhoging totale opbrengst.		-
	Vrachtvervoer: invoeren in 2016. Personenvervoer: resultaten proefproject bestuderen.	Afschaffing BIV en jaarlijkse verkeersbelasting.	Investering in betere weginfrastructuur en duurzame alternatieven.	Tijdstip Plaats Milieuprestaties Alternatieven
	-	-	-	-
	Enkel voor vrachtvervoer.	Bestaande verkeersbelastingen blijven ongewijzigd.	Investering in duurzame vervoerssystemen (alle modi).	Tijdstip Plaats Milieuprestaties
	Invoering zowel vracht- als personenkilometerheffing	Afschaffing jaarlijkse verkeersbelasting en BIV		Tijdstip Plaats Milieuprestaties
	Verzet tegen elke vorm van kilometerheffing	Vervangen door wegenvignet voor buitenlandse bestuurders.	-	-

Tabel 3: overzicht van de standpunten over de uitvoering van het rekeningrijden

Het mobiliteitsbudget wordt als tweede grote fiscale maatregelen door Open Vld en Groen expliciet vermeld. N-VA heeft het over een kilometerbudget voor bedrijven op basis van het aantal werknemers, maar legt niet uit hoe dat juist zou werken. Open Vld wil het budget fiscaalvriendelijk en multimodaal maken, zodat de focus van één enkele vervoersvorm wegschuift. Groen wil door middel van het mobiliteitsbudget ondoelmatige (para)fiscale voordelen van de bedrijfswagen en de tankkaart vervangen om zo de positie van duurzame vervoersmodi te verbeteren.

Fiscaliteit lijkt door alle partijen als voornaamste middel gezien te worden om enerzijds tot een modal shift en anderzijds tot een groenere mobiliteit te komen. N-VA streeft naar een groene fiscaliteit die berekend wordt aan de hand van de milieuparameters van de wagen. Ook CD&V gunt voertuigen op groenere brandstoffen een voordeligere fiscaliteit en wil

milieuvriendelijke nieuwe motortechnieken via fiscaliteit promoten. Dit lijkt echter hun stelling tegen te spreken om in ruil voor de kilometerheffing andere belastingen af te schaffen, en ze gaan niet in detail over hoe dit toch gecombineerd zou worden.

Sp.a wil dat een nieuw ingevoerde vergroende verkeersbelasting ook een vermogenscomponent bevat en geleidelijk wordt ingevoerd, wat eveneens ingaat tegen hun stelling over de kilometerheffing, waarin alle andere verkeersbelastingen ongewijzigd zouden blijven. Groen wil fiscaliteit voornamelijk gebruiken om carpool- en andere duurzame initiatieven te faciliteren. Open Vld en Vlaams Belang hebben het niet over fiscaliteit.

Het invoeren van een kilometerheffing, het invoeren van een mobiliteitsbudget, het hanteren van fiscaliteit als hefboom valt allemaal binnen het concurrentieel en betaalbaar houden van verschillende modi. Het is echter zo dat wanneer één van deze maatregelen net ingezet wordt om een modal shift teweeg te brengen, de kostprijs van een bepaalde modus ofwel onder ofwel boven de reële kost gebracht wordt. Het moet gezegd dat het bepalen van de reële kost, inclusief externaliteiten, geen eenvoudige opgave is.

Wanneer externaliteiten toch in rekening worden gebracht, dan kunnen met behulp van een gericht prijsbeleid ook de vierde en vijfde doelstelling nagestreefd worden, omdat zo ook congestie en emissies verminderd kunnen worden.

3.4.2. | RIJOPLEIDING EN RIJBEWIJS

Het rijbewijs met punten wordt door N-VA, CD&V en sp.a voorgesteld als sterk sturingsinstrument voor veiliger verkeer.

N-VA gaat niet dieper in op hoe dit er juist uit zou zien, in tegenstelling tot CD&V en sp.a. CD&V noemt rechtvaardigheid, preventie, vergevingsgezindheid en de lerende component als belangrijkste kenmerken van het puntenrijbewijs. Sp.a noemt een operationele en centrale databank voor verkeersinbreuken als voorwaarde om via het puntenrijbewijs een strengere en kordatere aanpak van recidivisme te bekomen. Ze wil bovendien een verplichte basisopleiding voor zowel kandidaat-bestuurder als vrije begeleider invoeren.

Groen bespreekt eveneens de rijopleiding, maar pleit niet voor het rijbewijs met punten. Ze wil voornamelijk de opleiding op een hoger kwaliteitsniveau krijgen door in te zetten op bijscholing en, los van de basisvaardigheden, ook verkeersattitude en sociaal verkeersgedrag tijdens de opleiding te benadrukken.

Het is duidelijk dat voorstellen om de rijopleiding aan te passen, toewerken naar een veiliger verkeer, met als doel de vijfde strategische doelstelling.

3.5. | INFRASTRUCTUUR

Belangrijk op te merken, is dat onder deze parameter infrastructuur en infrastructurele maatregelen op zich worden besproken, niet de specifieke infrastructurele implicaties die reeds genoemd zijn onder bijvoorbeeld de modiparameters en voortspruiten uit de daaronder genoemde standpunten en voorstellen.

Het valt op dat onder deze parameter enkele zaken frequent genoemd worden, zoals missing links, investeringsbeleid, grootschalige projecten, spitsstroken etc. Er is bovendien een groot verschil in mening tussen de verschillende partijen.

N-VA slaat algemene infrastructurele standpunten over, en begeeft zich onmiddellijk richting het Antwerpse mobiliteitsdossier. Open Vld wil inzetten op krachtige uitvoering van verkeersprojecten. Ze willen maatschappelijke participatie laten plaatsvinden vóór het nemen van de voorkeursoplossing, en daarna deze oplossing kracht van wet geven.

Ook voor Vlaams Belang is Antwerpen een heikel punt. Bovendien hekelen ze net als N-VA en Open Vld het gebrek aan daadkracht. Ze vermelden voornamelijk vertraagde projecten, of projecten die niet zullen doorgaan, maar vernoemen geen oplossingen voor de aangehaalde problematiek.

Naast daadkracht in infrastructurele dossiers, worden ook missing links door verschillende partijen vermeld. Zowel CD&V, Open Vld en Vlaams Belang stellen expliciet hiervan werk te willen maken. Open Vld zegt doelgericht in missing links, alsook in extra rijruimte, nieuwe wegen en spitsstroken te willen investeren. Vlaams Belang stelt dat de vorige regering 25 missing links had aangeduid, en er slechts 4 van heeft gerealiseerd. CD&V zegt de resterende missing links te willen wegwerken en de nodige infrastructuurmaatregelen te willen nemen om de doorstroming van het wegverkeer te bevorderen.

De spitsstroken die door Open Vld vermeld worden, worden eveneens door sp.a vernoemd. Groen zegt over deze spitsstroken, net als over het realiseren van missing links, dat ze deze symptoombestrijding willen tegengaan en in de plaats willen inzetten op duurzame investeringen voornamelijk in het openbaar vervoer. Hier willen ze wel infrastructurele maatregelen nemen die de doorstroming bevorderen.

Deze maatregelen kaderen in de eerste doelstelling om de bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten te garanderen. Meer specifiek dienen missing links en spitsstroken de reistijden onder controle te houden.

Verder worden infrastructurele maatregelen door zowel CD&V, sp.a en Groen ook in het kader van verkeersveiligheid genoemd. CD&V heeft aandacht voor de

vergevingsgezindheid van de weg, sp.a heeft het over weefbewegingen en het wegwerken van de zwarte punten en het opzetten van een lijst met donkergrijze punten, en Groen heeft het voornamelijk over het snelheidsbeleid.

Zowel Groen als CD&V willen 70km/u op gewestwegen als algemene regel. Volgens CD&V bevordert dit, samen met het verbeteren van leesbaarheid van de weg en het komaf maken met de wildgroei aan verkeersborden die met het snelheidsbeleid gepaard gaan, de geloofwaardigheid van het wegennetwerk. Groen gaat echter veel verder in haar snelheidsbeleid. Ze willen een algemene 50km/u-regel op doorgaande wegen en een algemene 30km/u-regel in gebieden waar wonen primeert.

Als de infrastructuur voor de verschillende vervoersmodi bewust wordt ingericht met het oog op verkeersveiligheid, zal dit de derde doelstelling ten goede komen.

CD&V stelt in de vorige Vlaamse regering zes duurzame weg- en waterwegprojecten opgestart te hebben via PPS-constructies, goed voor 750 miljoen euro. Open Vld zegt dan weer dat er de voorbije legislatuur geen enkel groot project van start is gegaan.

Enkel sp.a en Groen hebben het over infrastructurele maatregelen die het openbaar vervoer en de zwakke vervoerswijzen beïnvloeden.

Wat echter door geen enkele partij vermeld wordt, is de potentie van infrastructuur om aangename leefomgevingen te creëren en zo doelstellingen 4.3 en 4.4 na te streven.

3.5.1. | INTELLIGENTE TRANSPORTSYSTEMEN

Als het van de verkiezingsprogramma's afhangt, wordt er de volgende Vlaamse legislatuur sterk ingezet op intelligente transportsystemen (ITS). Deze lijken voornamelijk tot doel te hebben verkeersveiligheid, informatievoorziening en doorstroming te verbeteren. Enkel N-VA vermeldt dit slechts heel beperkt als onderdeel van andere parameters. Open Vld en Vlaams Belang blijven vaag met respectievelijk de vermelding dat ze de investeringen in DVM (dynamische verkeersmanagementsystemen) willen versnellen en willen inzetten op moderne technologieën.

Zoals gezegd hebben ITS meerdere doelen. Ze dienen de veiligheid en de doorstroming te bevorderen, alsook informatieoverdracht uit te breiden en te vereenvoudigen. Dit laatste maakt het verkeer mogelijks heel wat toegankelijker.

Ook CD&V wil in DVM investeren, alsook in ITS, zowel in de infrastructuur als in de voertuigen zelf. Ze stellen expliciet dat deze slimme (mobiliteits)technieken zowel

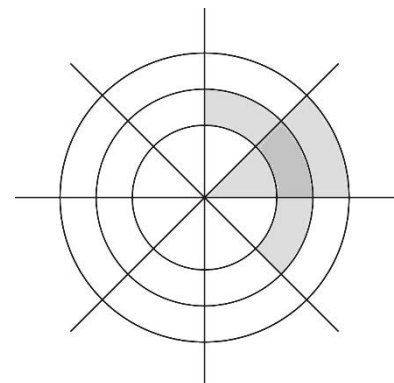
doorstroming als verkeersveiligheid moeten bevorderen. Informatieverstrekking wordt gezien als middel én doel.

Sp.a ziet het gebruik van ITS in het kader van haar gedeelde mobiliteit. Vooral informatiesystemen die gebouwd zijn op een open datafilosofie en crowd sourcing maken hier onderdeel van uit, maar ook andere technieken, al dan niet ICT-technieken worden vermeld. Bovendien haalt sp.a de halfopen intelligente snelheidsassistent (ISA) aan, die ze ten laatste tegen 2020 ingevoerd wil hebben. Ten slotte hebben ze het over een innoverend en ambitieus proefproject rond 'de weg van de toekomst', maar ze gaan niet in detail over wat dat inhoudt.

Groen wil via de gewesten op middellange termijn net als sp.a de halfopen ISA invoeren, en beseft dat er maatregelen nodig zijn om hiervoor draagvlak te creëren. Ze vermelden echter niet hoe ITS doorstroming of verkeersveiligheid kunnen beïnvloeden, maar hebben het verder vooral over het belang van correcte en real time information in het multimodale verkeerssysteem.

3.6. | MOBILITEIT ALS FACETMATERIE

In het Ontwerp van het Decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 (VI. P., 1998-1999, stuk 1332, nr.1, blz. 23.) wordt ruimtelijke ordening expliciet als facetmaterie genoemd. Dit valt zeker te beargumenteren. Tegelijk is het bediscussieerbaar welke materie dat niet is. Geen enkel beleidsdomein staat immers volledig op zichzelf, en alle zijn afhankelijk van beslissingen en realiteiten in andere domeinen. Zo ook met mobiliteit, en hoewel in alle voorgaande parameters voornamelijk sectorale zaken besproken zijn, zullen hier facetmatige vermeldingen in de programma's bekeken worden.



Figuur 6: mobiliteit als zowel facet- als sectormaterie

3.6.1. | DE RELATIE MET ANDERE BELEIDSDOMEINEN

Ruimtelijke ordening

Voor alle partijen die de link met ruimtelijke ordening expliciet vermelden, namelijk N-VA, CD&V en Groen, is het duidelijk dat doordachte keuzes in het ruimtelijk beleid moeten gemaakt worden om op mobiliteitsvlak vooruitgang te boeken. Hoe intensief de relatie tussen de twee domeinen dient te zijn, verschilt van partij tot partij.

N-VA en CD&V lijken op gelijke hoogte te zitten. Beide willen wederzijdse strategische en doordachte keuzes maken inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit. CD&V gaat hier nog iets verder op in door te bekijken of een uitbreiding van de registratierechten kan helpen om de drempel te verlagen om te verhuizen in functie van werkplek, maar uiteindelijk stelt geen van beide partijen duidelijk hoe ze de twee beleidsdomeinen anders willen gaan verweven dan vandaag reeds het geval is.

Groen daarentegen gaat hier veel dieper op in. Allereerst erkent Groen de schaarsheid van ruimte in Vlaanderen en de huidige autogerichte afstemming ervan. Verder hekelen ze de monofunctionaliteit van huidige verkavelingen en projecten. Groen wil de ruimtelijke ordening beter afstemmen op duurzame vervoersmodi door ten eerste mobiliteitseffectenrapporten standaard op te nemen in alle soorten bouwaanvragen, MER-studies, RUP's etc. om zo mobiliteit als integraal deel van de fysieke omgeving en niet slechts als neveneffect te zien.

Ten tweede streven ze naar een grotere functiemenging om zo kortere afstanden die met zwakke vervoerswijzen af te leggen zijn tussen de verschillende functies te verkrijgen. Ook wordt de ontsluiting van gebieden met het openbaar vervoer beter in acht genomen. Deze openbaar-vervoersontsluiting zal samen met voet- en fietsontsluiting als voorname voorwaarde voor de inplanting van nieuwe gebieden worden gehanteerd.

De afstemming van de ruimtelijke ordening op duurzame vervoersmodi door in te zetten op functiemenging werkt zorgvuldig ruimtegebruik in de hand, maar laat eveneens meer mensen toe om zich duurzaam te verplaatsen op een comfortabele manier. Deze laatste doelstellingen zijn gelijkaardig aan de doelstellingen die door een sterk voetgangers- en fietsbeleid worden nagestreefd.

Binnen de doelstelling om het versnipperen van natuur en open ruimte tegen te gaan en landschappelijke inpassing van infrastructuur bewuster toe te passen, kan de link met ruimtelijke ordening een sterke invloed hebben. Hier wordt echter door geen enkele partij over gesproken.

Milieu en energie

N-VA en CD&V vermelden milieu en energie voornamelijk in het kader van het vergroenen van de Vlaamse vloot, hoofdzakelijk via financiële stimulansen en fiscaliteit. Sp.a en Groen gaan veel dieper in op de materie.

Groen pakt het milieuprobleem vanuit de wortels van mobiliteit aan. Ze stellen dat voordat de milieu-impact van vervoer aangepakt wordt, eerst gekeken moet worden naar de

noodzaak en het mogelijks overbodig maken van verplaatsingen via bijvoorbeeld telewerken. Daarna moeten auto- en vrachtkilometers terug worden gebracht.

Na het terugdringen van vervuilende kilometers zetten zowel sp.a en Groen in op alternatieve brandstoffen en het onderzoek daarnaar. Sp.a zegt de deur naar technologische innovaties verder open te willen zetten. Ze streven stapsgewijs maar resoluut naar elektromobiliteit. In de tussentijd willen ze tevens inzetten op andere duurzame aandrijftechnologieën. Ook hier is Groen kritisch door te vermelden dat ook milieuvriendelijke wagens nog steeds kostbare leefruimte innemen en evenzeer verkeersdoden veroorzaken.

Los van de bedenking van Groen, werken de hiervoor genoemde voorstellen rechtstreeks toe naar het beperken van het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen. Hiermee gaat uiteraard het terugbrengen van verkeersemisies, luchtverontreiniging en bijgevolg eveneens gezondheidsproblemen gepaard.

Los van de weg naar het invoeren van elektromobiliteit, wil sp.a onze mobiliteit verder verduurzamen door middel van allerhande concrete initiatieven, die voornamelijk bestaan uit het autovrij en -luw maken van stadscentra, strenge CO₂-normering en een taskforce met de industrie.

Initiatieven die vervuilende vervoersmodi in de stedelijke omgeving limiteren, verhogen de belevings- en gebruikswaarde van de ruimte, en springen er zorgvuldiger mee om. Bovendien zorgt dit voor minder verkeershinder in de stadcentra.

Groen streeft net als sp.a naar diversificatie van aandrijftechnologieën, en ziet dit eveneens als tussenstadium op weg naar een betere aandrijftechnologie. Zowel sp.a als Groen zetten dus intensief in op het onderzoek hiernaar. Een ander punt waarover de twee partijen het eens zijn, is dat het openbaar vervoer volledig moet inzetten op 100% milieuvriendelijke voertuigen.

Dit kadert opnieuw binnen de doelstelling om het gebruik van fossiele brandstoffen en andere natuurlijke hulpbronnen terug te dringen.

Waar sp.a en Groen lijnrecht tegenover elkaar staan, is wat betreft het invoeren van lage emissiezones (LEZ). Sp.a zegt dat de handhaving van LEZ handenvol geld zal kosten, en de baten te beperkt zijn voor de investering. Groen ziet hier dan weer profijt in, en wil liever nog vóór de door Europa opgelegde norm van 2050 alle auto's die nog op

conventionele brandstof rijden uit de stadscentra bannen. Dit is echter niet zo verschillend van het streven van sp.a naar meer autovrije en –luwe centra.

Ondanks hun tegengestelde mening, heeft het selectief bannen van wagens in stadscentra gelijkaardige gevolgen. Het verschil is dat door auto's te bannen naargelang de locatie in de stad op deze manier alle auto's gebannen kunnen worden, en dat wanneer de selectie gebeurt op basis van uitstoot of aandrijftechnologie er slechts een deel wordt gebannen. Dit laatste kan over grotere oppervlaktes worden uitgevoerd. Bij beide wordt de aanwezigheid van de auto teruggeschroefd, met alle gevolgen van dien.

Sp.a gaat veel verder dan Groen in het noemen van richttijden voor het realiseren van evenzeer vergaand becijferde normen.

3.6.2. | DE RELATIE MET ANDERE BELEIDSNIVEAUS

De mate waarin andere beleidsniveaus betrokken worden in de verkiezingsprogramma's inzake mobiliteit is erg beperkt. Afhankelijk van partij wordt de hand naar Europa uitgestoken, wordt het federale beleidsniveau uitgekleed ten voordele van de gewesten, of krijgen de gemeenten meer zeggenschap over het beleid op hun grondgebied.

Enkel Groen, dat een geïntegreerd programma had voor zowel de Europese als federale en gewestverkiezingen, en Open Vld, dat het heeft over een Brussels Metropolitan Region waarin het openbaar vervoer geïntegreerder en uitgebreider wordt aangepakt, leggen nadrukkelijk de link met het Brusselse beleid. Daarom wordt de Brusselse parameter verder niet besproken.

Het Europese beleidsniveau

De link met Europa is onder te verdelen in drie grote groepen. Open Vld en Vlaams Belang vermelden Europa niet. Voor Open Vld is dit verbazend gezien hun pro-Europese houding. Dat is de eerste groep.

N-VA en CD&V vermelden Europa enkele keren wanneer de positie van Vlaanderen op het continent of in de Europese markt wordt besproken. Beide zijn ze voorstander Vlaanderen tot Europa's logistieke draaischijf te maken.

Wanneer het Europese beleidsniveau in de verkiezingsprogramma's van sp.a en Groen vermeld wordt, was dat bijna uitsluitend met betrekking tot regelgeving. Beide rekenen erg op het Europese niveau om normen op te leggen, voornamelijk inzake uitstoot en verkeersveiligheid.

Door vooral het Europese regelgevende beleidsniveau de hand te reiken, wordt sterk ingezet op de vijfde doelstelling om de schade aan milieu en natuur terug te dringen.

Het federale beleidsniveau

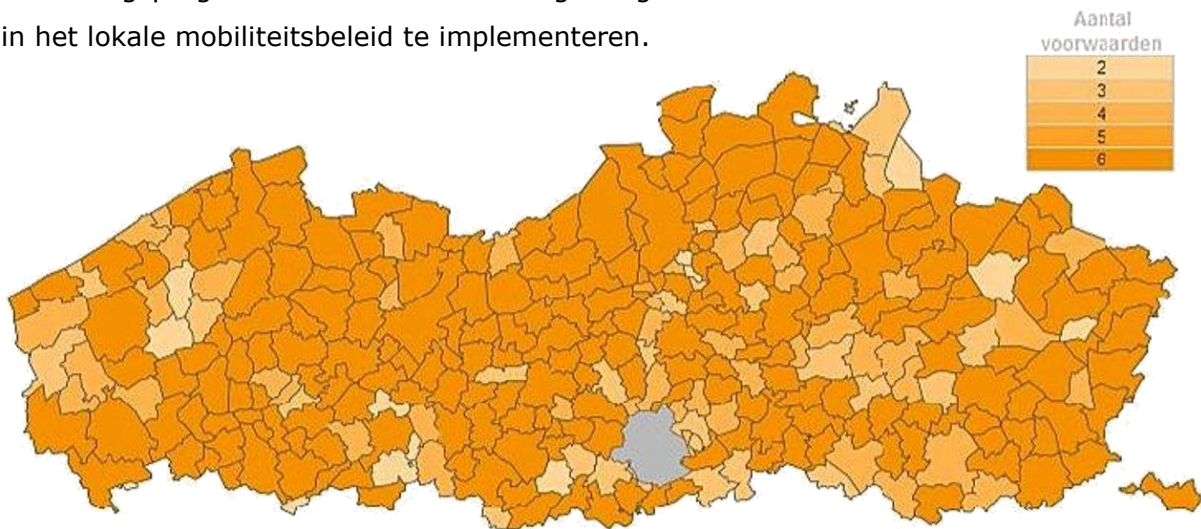
Het federale beleidsniveau moet het vooral ontgelden, uitgezonderd wanneer de samenwerking nadrukkelijk in de verf wordt gezet. N-VA en Vlaams Belang willen het volledige verkeersbeleid, inclusief zeggenschap over de NMBS, overhevelen naar de gewesten. N-VA zegt hierbij ook het beleid omtrent luchtverkeer deels naar de gewesten en deels naar Europa te brengen. Een andere belangrijke bevoegdheid die van het federale niveau afgenomen wordt, is verkeersveiligheid.

Het doel van dit laatste is het beleid coherenter en meer toegespitst op de Vlaamse situatie maken, ter wille van het terugdringen van de verkeersonveiligheid, oftewel de derde doelstelling.

CD&V rekent op het federale niveau om in nauwe samenspraak met de gewesten de wegcode te vereenvoudigen, en Groen blijft vaag door te stellen intensief samen te werken met het federale niveau, maar niet duidelijk te specificeren op welke vlakken.

Het lokale beleidsniveau

In de ruimtelijke ordening is de ontvoogding van de gemeenten⁹ al een tijdje bezig. In de verkiezingsprogramma's is hiervan weinig terug te vinden om dit ook in het lokale mobiliteitsbeleid te implementeren.



Figuur 7: kaart van de ontvoogdingsniveaus van Vlaamse gemeenten (Ruimte Vlaanderen, stand 01/04/2015)

⁹ Vlaamse gemeenten kunnen volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening ontvoogd worden wanneer een gemeente beschikt over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar, een conform verklaard plannenregister, een vastgesteld vergunningenregister en een register van de onbebouwde percelen ("Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening", Hoofdstuk II, Art. 7.2.1. § 1., 2009).

De gemeenten worden genoemd wanneer het over duidelijk gemeentelijke bevoegdheden gaat, zoals N-VA die het trage wegenbeleid stevig in handen van de gemeenten wil leggen. Verder wordt door CD&V, Open Vld, sp.a en Groen het zeggenschap over lokale openbaarvervoersverbindingen sterker aan de gemeenten gegeven.

De gemeenten lijken vooral beschouwd te worden als vinger aan de pols wat betreft mobiliteitsgerelateerde zaken die op kleine schaal onmiddellijk met de fysieke leefomgeving of met de burger in contact komen.

Stedelijke mobiliteit was in de coderingsschema's als aparte parameter opgenomen, maar omvatte grotendeels enkel maatregelen die reeds onder andere parameters hun plek vonden. CD&V weidde een heel hoofdstuk aan stedelijke mobiliteit, en toont hiermee aan veel belang te hechten aan de aandacht voor mobiliteit binnen stedelijke omgevingen. Wat ze in dit hoofdstuk stelden is eveneens onder andere parameters verwerkt.

3.6.3. | DE RELATIE MET BELANGHEBBENDEN

De bedrijfswereld

De voornaamste link met de bedrijfswereld lijkt het invoeren van het mobiliteitsbudget te zijn. Dit wordt door CD&V, Open Vld, sp.a en Groen vermeld. Dit mobiliteitsbudget moet bedrijven de ruimte geven om de bedrijfswagen niet meer als enige vervoersmiddel aan te bieden, maar werknemers ook effectief modikeuzevrijheid te geven. N-VA heeft het steeds over een kilometerbudget dat kan ingezet worden na het invoeren van de kilometerheffing.

Het invoeren van een mobiliteitsbudget kan de vervoersautonomie van werknemers sterk verbeteren, en mikt op de overstap van bedrijfswagens naar meer duurzame modi, wat ook minder hinder en emissies en alle gevolgen van dien met zich meebrengt.

Bedrijfsvervoerplannen worden door CD&V, sp.a en Groen aangehaald als middel om de door het woon-werkverkeer gegenereerde problemen aan te pakken. Hierbij stellen CD&V en sp.a dat bedrijven gebruik kunnen maken van mobiliteitsadviseurs om zo duurzame vervoersalternatieven uit te werken. Hierbij speelt ook het Pendelfonds een rol, waarvoor sp.a het budget wil verdubbelen. Naast het laten aanbieden van duurzame alternatieven, wil sp.a vooral bedrijven responsabiliseren.

Ingrepen in de vorm van het woon-werkverkeer dienen de congestie op de Vlaamse wegen onder controle te houden. Dit dient opnieuw om de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten te garanderen, voornamelijk door de reistijden onder controle te houden.

Sp.a en Groen vermelden bij deze duurzame alternatieven het bedrijfsgeorganiseerd collectief vervoer, bijvoorbeeld door shuttles. Groen ziet ook profijt in een gedeeld auto- of fietspark van bedrijven.

De burger - participatie

Mogelijks een van de meest schrijnende bevindingen van deze eerste deelonderzoeksvraag is het bijna volledige gebrek aan het betrekken van de burger bij de voorstellen die in de verkiezingsprogramma's werden gedaan. Enkel Open Vld heeft het expliciet over het belang van een ernstig genomen inbreng van alle actoren in de beslissingen over infrastructuurprojecten, en dus ook van de burger.

Participatie wordt verder echter in geen enkel programma genoemd. Waar de burger af en toe terugkomt, is in de verpersoonlijking van de gebruiker van het openbaar vervoer, maar dan nog steeds enkel als ontvanger van aangeboden diensten, zonder dat er echt gesproken wordt over hoe de burger daar zelf inspraak in kan verwerven. Enkel sp.a en Groen hebben het over de oprichting van respectievelijk een reizigerspanel en een reizigersplatform waarin de burger inspraak verwerft.

Het is echter ook zo dat, hoewel in het OMV een aanzienlijk participatieluik was opgenomen, participatie in geen van de vijf strategische doelstellingen genoemd wordt. Participatie wordt in het OMV gezien als middel om de doelstellingen te verwezenlijken.

Sp.a heeft het ten slotte over hoe mobiliteit ongelijkheid in de hand werkt, en over mobiliteit als sociaal goed. Ze willen vervoersarmoede tegengaan, maar vermelden niet hoe.

3.7. | CONCLUDERENDE VERGELIJKING EN TOETSING VAN DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Op basis van het eerste hoofdstuk van dit onderzoek kunnen twee conclusies geformuleerd worden die de antwoorden biedt op de eerste twee onderzoeksvragen.

3.7.1. | VERGELIJKING VAN DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Hoewel duidelijk inhoudelijke verschillen op te merken zijn tussen de verschillende verkiezingsprogramma's, zijn slechts enkele zaken opmerkelijk. Over het algemeen zijn grote inhoudelijke verschillen dikwijls ver te zoeken. Allereerst valt op hoe duidelijk het verschil is in de grootte van het luik mobiliteit in de verschillende programma's. Dit heeft onvermijdelijke gevolgen op de aangesneden onderwerpen en het detailniveau ervan. Voornamelijk Open Vld en Vlaams Belang vermelden enkele thema's niet waar de andere partijen wel op ingaan. N-VA, CD&V, sp.a en Groen vermelden de meeste andere

bestudeerde parameters, maar ondanks de uitgebreidheid van het programma van CD&V zijn het dikwijls sp.a en Groen die gedetailleerd op hun voorstellen ingaan. In bijlage 9.4.4 is hiervan een cijfermatig overzicht bijgevoegd.

Alle partijen besteden veruit de meeste aandacht aan het openbaar vervoer. Dit is een thema dat dicht bij de bevolking staat en waarin partijen zich van elkaar kunnen onderscheiden. Ook de aandacht voor het lokale niveau en de gemeenten is bij alle partijen groot. De verklaringen hiervoor zijn dezelfde als voor het belang van het openbaar vervoer. Het laatste thema dat alle partijen uitgebreid bespreken, is verkeersveiligheid. Ook dit belangt de kiezer direct aan, maar het onderscheid tussen de partijen is op dit vlak miniem. Op dezelfde manier is het gebrek aan vermelding van participatie opvallend, wat ook een thema is dat de burger onmiddellijk aanbelangt. Het is verwonderlijk dat thema's die economisch dicht bij de burger staan, relatief gezien minder aandacht krijgen in de verkiezingsprogramma's.

N-VA besteedt hier wel veel aandacht aan. De parameters met economisch belang, zoals vracht en fiscaliteit, worden door hen uitgebreid besproken. CD&V bespreekt meer in detail de duurzamere parameters, zoals de zwakke vervoerswijzen, het openbaar vervoer, ITS en het milieu. Open Vld beschrijft vooral hun voorstellen betreffende de verschillende modi, net als sp.a en Groen. Sp.a is breed in haar aandacht net als Groen, en beiden hebben bijkomende aandacht voor milieuthema's. De aandacht van Vlaams Belang gaat voornamelijk uit naar het openbaar vervoer, de veiligheid, controle en handhaving.

Inzake enkele andere parameters tekenen zich evenwel lijnrechte inhoudelijke verschillen af. De meest opvallende parameter is vracht en logistiek, waarin Groen zich als enige afzet tegen het profileren van Vlaanderen als prominente logistieke draaischijf. Ook opvallend is het afschrijven van het STOP-principe door N-VA in een multimodaliteit die toch door bijna alle partijen wordt aangehaald. N-VA beschouwt alle vervoersmodi als evenwaardig. Wat betreft het openbaar vervoer is het de rol van de overheid die de partijen het meest verdeelt, en ook de omgang met milieumaatregelen is kenmerkend. Dit wordt vooral door CD&V en Groen behandeld.

Concluderend en als antwoord op de eerste onderzoeksvraag kan dus gesteld worden dat mobiliteit over het algemeen geen extreem polariserend thema is. Door de verschillende partijen worden grotendeels dezelfde onderwerpen weliswaar naar hun eigen inzichten en ideologie ingevuld, waarbij N-VA de nadruk legt op bereikbaarheid en economische winsten, CD&V op de gebruiker, Open Vld te beknopt is om een specifieke richting te distilleren, sp.a het over eerlijke mobiliteit heeft, net als Groen die evenwel net als CD&V

de nadruk ook op milieu legt, en tenslotte waarbij Vlaams Belang een strengere vorm van mobiliteit wilt invoeren.

3.7.2. | TOETSING VAN DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Uit de toetsing van de verkiezingsprogramma's kan één grote conclusie getrokken worden, namelijk dat zo goed als geen maatregelen uit de verkiezingsprogramma's lijnrecht ingaan op één van de strategische doelstellingen van het OMV. De doelstellingen van het OMV zijn niet erg politiek gekleurd, en op een generieke wijze geformuleerd met als resultaat dat ze erg aanvaardbaar zijn. Er moet heel kritisch naar de voorstellen gekeken worden om mogelijke tegenstrijdigheden met de doelstellingen te vinden, en zelfs dan hangt dit voornamelijk af van de implementatie van deze voorstellen.

Wat wel gebeurt, is dat sommige voorstellen prioriteiten stellen in de strategische doelstellingen, en dat het meer richting een bepaalde doelstelling streven andere doelstellingen in gevaar kan brengen. Ook hier is de implementatiewijze van groot belang.

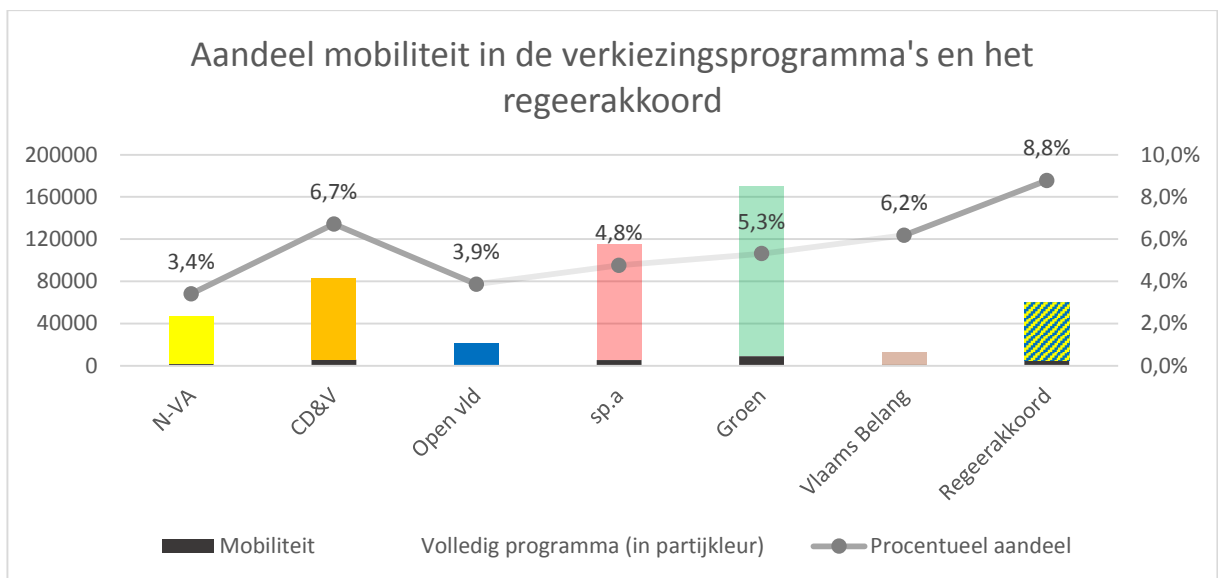
4. | ANALYSE EN TOETSING VAN HET REGEERAKKOORD

Voor de analyse van het regeerakkoord is hetzelfde coderingsschema gehanteerd als bij de analyse van de verkiezingsprogramma's. De parameters zijn in dit hoofdstuk echter geherstructureerd om binnen de prioriteiten van de regering te passen. De beschrijving van de analyse is erg beknopt door de grote overlap met de inhoud van de beleidsnota. Voornamelijk de principes per parameter zullen besproken worden. De maatregelen die hierbij genoemd worden, worden geanalyseerd en getoetst onder de analyse en toetsing van de beleidsnota in hoofdstuk 5.

Er zijn drie grote titels die alle besproken parameters vatten, namelijk de economische bereikbaarheid, de modigerelateerde parameters en de verkeersveiligheid. Verder wordt veel aandacht geschonken aan de samenwerking met andere beleidsniveaus.

4.1. | ALGEMEEN

4.1.1. | AANDEEL MOBILITEIT IN HET REGEERAKKOORD

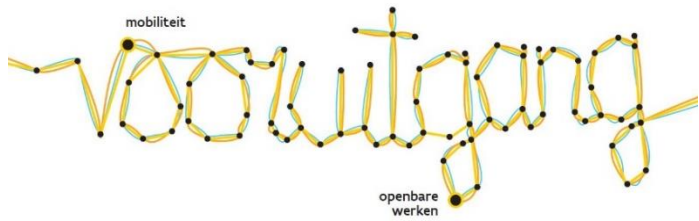


Grafiek 4: aandeel mobiliteit in de verkiezingsprogramma's en het regeerakkoord

Het is interessant te vergelijken hoeveel aandacht de huidige regering procentueel in haar verkiezingsprogramma's aan mobiliteit schenkt in tegenstelling tot de oppositie. Het gaat dan om 4,50% (gewogen naar aantal zetels – ongewogen: 4,66%) tegenover 5,17% gewogen (ongewogen: 5,41%). Echter wanneer naar het regeerakkoord van de drie regeringspartijen gekeken wordt, dan wordt 8,8% van het aantal woorden aan het thema mobiliteit gespendeerd. Deze 8,8% toont een aanzienlijke toename van 4,3%.

4.1.2. | PRINCIPES EN UITGANGSPUNTEN

In de inleiding van het regeerakkoord wordt onder de noemer 'verbinden om vooruit te gaan' één pagina gewijd aan mobiliteit en openbare werken. De vier belangrijke punten die daarin vermeld worden, zijn de



Figuur 8: figuur uit het regeerakkoord betreffende mobiliteit en openbare werken

kilometerheffing voor het vrachtvervoer, een ambitieus Verkeersveiligheidsplan, de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens en een aantrekkelijk openbaar vervoer.

Er wordt gezegd werk te zullen maken van een reeks grote, probleemoplossende infrastructuurprojecten met het oog op een efficiënter en performanter verkeerswegennet en dat het OMV afgewerkt en goedgekeurd zal worden. In de toetsing zal blijken in welke mate het regeerakkoord hiermee overeenstemt. Er wordt alvast de link gelegd met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Klimaatbeleidsplan. De samenhang tussen deze drie wordt zodus gegarandeerd.

Samenwerking is doorheen het hele regeerakkoord een belangrijk punt, zowel tussen de gewesten, als met Europa, de bedrijven en de burger. In de rest van het regeerakkoord wordt dieper op deze punten ingegaan.

4.2. | ECONOMISCHE BEREIKBAARHEID

De economische bereikbaarheid van Vlaanderen en haar belangrijkste polen garanderen is niet enkel één van de doelstellingen van het OMV, maar ook de kern waarrond het regeerakkoord inzake mobiliteit rond is opgesteld. Efficiëntiewinsten zijn dikwijls één van de wijzen waarop deze bereikbaarheid gewaarborgd dient te worden. De economische bereikbaarheid gaat vooral over Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa. Daarom wordt hier de parameter transport, logistiek en distributie besproken, net als infrastructuur, de rol van bedrijven in het geheel en ten slotte de fiscale parameter.

4.2.1. | TRANSPORT, LOGISTIEK EN DISTRIBUTIE

Om Vlaanderen te profileren als Europese draaischijf voor logistiek en transport is het van belang dat alle belangrijke economische poorten goed bereikbaar zijn. Hoe de regering dit wil verwezenlijken wordt in de analyse van de beleidsnota verder besproken.

Omdat de grote doelstelling van het regeerakkoord, wanneer het op mobiliteit aankomt, de economische bereikbaarheid van economische knooppunten en poorten waarborgen is, is het meer dan vanzelfsprekend dat hiermee de eerste doelstelling van het OMV

wordt nagestreefd. Deze bereikbaarheid blijft het doel in alle parameters onder deze titel, en zal daarom niet steeds herhaald worden.

Over land

Over vrachtvervoer over land, zowel over de weg als over het spoor, wordt erg weinig geschreven. Deels is dit omdat een deel hiervan binnen de infrastructurele werken gekaderd wordt, deels omdat de nadruk duidelijk ligt op het verbeteren van de positie van de havens en waterwegen.

Wat betreft vervoer over de weg, wordt enkel vermeld dat het proefproject Lange en Zware Vrachtwagens (LZV's) wordt uitgevoerd en na een positieve evaluatie wordt uitgebreid. Wat spoorvervoer betreft, wordt gesteld via samenwerking met de havens en industriële partners te werken naar een betaalbare en bedrijfszekere oplossing om goederenvervoer over het spoor te behouden.

Over water

Aan de Vlaamse havens en waterwegen wordt in het regeerakkoord heel wat meer aandacht gegeven. Alles wordt in het werk gesteld om de economische positie van onze havens te behouden. Hiervoor is het van het uiterste belang dat de bereikbaarheid behouden wordt, zowel inzake de maritieme toegang als wat betreft de ontsluiting van het hinterland.

In het regeerakkoord wordt gezegd dat de regering een watergeoriënteerd grondbeleid zal voeren en het vervoer via binnenvaart zal stimuleren. Ten slotte wordt dankzij een geactualiseerd waterrecreatieplan het toeristisch en recreatief potentieel van de waterwegen en kust uitgebouwd.

Stedelijke distributie

Er wordt een Vlaams beleidskader stedelijke distributie opgemaakt ter bevordering van duurzame en economisch rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen stedelijke omgevingen. Zo worden stedelijke logistieke noden en de leefbaarheid door het verminderen van de verkeers- en milieudruk en het verhogen van de verkeersveiligheid verzoend. Er wordt ingespeeld op nieuwe initiatieven die tot een duurzame stedelijke logistiek leiden, zoals het PIEK-project en stedelijke distributiecentra. Samen met Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening wordt hiervoor een werkbaar kader opgesteld.

4.2.2. | INFRASTRUCTUUR

Enerzijds wordt binnen de parameter infrastructuur in het regeerakkoord gesproken over grootschalige nieuwe infrastructuurprojecten en anderzijds over infrastructurele

maatregelen binnen het onderhoud van de reeds bestaande infrastructuur. Nieuwe projecten die uitvoerig besproken worden zijn mobiliteitsknopen rond Antwerpen en Brussel, naast tal van andere specifiek genoemde projecten. Onderhoud wordt gesteld consequent uitgevoerd te worden met oog voor uniforme, beter leesbare en vergevingsgezinde wegen. De meest probleemoplossende infrastructuurprojecten worden uitgevoerd om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken nog performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken. Alle belanghebbende actoren worden hier actief bij betrokken.

Ten slotte wordt de wegencategorisering herzien in functie van het maximaal inschakelen van secundaire wegen in het vervoersnetwerk.

Het doel van deze maatregel is het bevorderen van de bereikbaarheid, maar hierbij moet gewaakt worden over de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Intelligente transportsystemen

De regering ziet ITS en andere technologische innovaties als een sleutel om het verplaatsingsgedrag slimmer te maken. De versnelde uitwisseling van open data en informatie wordt gestimuleerd om multimodale real-time-informatie aan te kunnen bieden aan gebruikers.

4.2.3. | ROL VAN BEDRIJVEN

Het belang van een goede ontsluiting van bedrijventerreinen wordt erkend, en bedrijven worden aangemoedigd werk te maken van duurzaam woon-werkverkeer. In samenspraak met alle betrokken actoren wordt het kader rond het mobiliteitsbudget gefaciliteerd en geharmoniseerd.

4.2.4. | BELASTING

De regering wil fiscale maatregelen voornamelijk sturend inzetten. Ze erkent dat financiële stimuli een positieve impact kunnen hebben op de doorstroming in congestiegevoelige gebieden. Daarbij is het belangrijk dat zowel binnen- als buitenlandse bestuurders bijdragen voor het gebruik van de infrastructuur. Dit geldt voor personen- en vrachtvervoer.

De kilometerheffing voor het vrachtvervoer wordt ingevoerd zoals afgesproken met de andere gewesten, middels flankerend beleid wakend over het behoud van de concurrentiepositie van onze bedrijven en economische poorten. Ook personenvervoer moet op een andere manier dan vandaag bijdragen aan het gebruik van de weg. Ten slotte wordt de jaarlijkse verkeersbelasting vergroend, eveneens binnen een budgetneutraal kader.

4.3. | MODI

Naast economische bereikbaarheid wordt er aandacht geschonken aan de verschillende modi. Een modale verschuiving wordt gestimuleerd om de impact op mens en milieu te beperken. De complementariteit van de verschillende modi die als evenwaardig beschouwd worden, wordt benadrukt.

Het STOP-principe speelt in op meerdere OMV-doelstellingen door prioritair om te gaan met vervoersmodi die minder vervuilend, minder gevaarlijk en minder ruimte-verslindend zijn. Door dit niet langer te hanteren en alle modi als evenwaardig te beschouwen, gaat deze beslissing in tegen de derde, vierde en vijfde doelstelling

4.3.1. | ZWAKKE WEGGEBRUIKERS

Aan voetgangers wordt zoals in de verkiezingsprogramma's erg weinig aandacht geschonken. Ze worden vermeld in twee grote kaders, namelijk de verkeersveiligheid en toegankelijkheid van het verkeerssysteem.

De investeringen in fietsinfrastructuur worden via het Integraal FietsInvesteringsprogramma verhoogd met het Bovenlokaal Fietsroutenetwerk als uitgangspunt om te komen tot veilige en comfortabele verbindingen. Het fiets-GEN rond Brussel wordt uitgebouwd, en het Fietsberaad Vlaanderen na 2 jaar effectieve werking geëvalueerd.

4.3.2. | OPENBAAR VERVOER

Basismobiliteit wordt omgevormd tot basisbereikbaarheid. Dat, samen met het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer, onder andere dankzij een meer vraaggestuurd aanbod en een geïntegreerd tariefsysteem, zijn de belangrijkste punten van het regeerakkoord.

Op het basisnetwerk dat gevormd wordt door de trein, sluit prioritair het stads-, voorstedelijk en kustvervoer en secundair de vervoersassen naar kleinere dorpen en gemeenten aan. Eveneens in samenspraak met de lokale besturen, alsook in samenspraak met AWW en De Lijn, wordt de doorstroming op dichte vervoersassen aangepakt. Er wordt geïnvesteerd in traminfrastructuur waar via objectivering middels MKBA's de meerwaarde aantoonbaar is.

De trein wordt besproken als ruggengraat van een geïntegreerd openbaar-vervoernetwerk. Het spoor blijft een federale aangelegenheid, maar Infrabel zal rekening houden met de Vlaamse spoorstrategie.

Er wordt afgestapt van het gratis-beleid. Om de kostendekkingsgraad duurzaam te verhogen moeten de uitgaven beheerst worden. Bovendien moet er efficiënt omgesprongen worden met publieke middelen.

4.4. | VERKEERSVEILIGHEID

De ambitie qua verkeersveiligheid is duidelijk: 0 verkeersdoden tegen 2050. Op middellange termijn, tegen 2020, volgt het akkoord Pact 2020, en stelt het dus niet meer dan 200 verkeersdoden en niet meer dan 1500 zwaargewonden meer te willen tellen. Hiertoe vormt een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen de grondslag. De versnipperde verkeersveiligheidsbevoegdheden worden geïntegreerd in een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Hoewel het STOP-principe in de multimodaliteit werd afgevoerd, blijft het de leidraad in het verkeersveiligheidsbeleid.

Uiteraard spelen maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen in op de derde doelstelling, maar door het hanteren van het STOP-principe binnen het verkeersveiligheidsbeleid, wordt er specifiek ingezet op de veiligheid van de zwakke weggebruikers.

4.4.1. | RIJOPLEIDING EN RIJBEDIJF

De zesde staatshervorming zorgt ervoor dat er heel wat bevoegdheden zoals rijopleiding, educatie en sensibilisering overgeheveld worden naar de gewesten. De Vlaamse overheid pleegt overleg met de federale overheid om het rijbewijs met punten in te voeren. Het wordt gekaderd in een levenslang traject van verkeersopvoeding en mobiliteitsbewustzijn.

4.4.2. | CONTROLE EN HANDHAVING

Er wordt gesteld dat een effectief verkeersveiligheidsbeleid staat of valt met voldoende en efficiënte controles. Het gaat niet enkel om kwantiteit maar ook om kwaliteit. De vooropgestelde streefcijfers moeten echter effectief gehaald worden. Zowel de objectieve als subjectieve pakkans moet omhoog, bij voorkeur via innovatieve oplossingen. De focus moet liggen op risicomomenten, -plaatsen en -gedragingen.

4.5. | CONCLUDERENDE ANALYSE VAN HET REGEERAKKOORD

Omdat onder de analyse en toetsing van het regeerakkoord voornamelijk de voorgestelde principes besproken werden, en niet de specifieke maatregelen, zal een uitgebreidere conclusie eveneens na de analyse en toetsing van de beleidsnota plaatsvinden. De derde onderzoeksvraag wordt daarom niet hier, maar onder 5.7 samen met onderzoeksvraag 4.

5. | ANALYSE EN TOETSING VAN DE BELEIDSNOTA

5.1. | ALGEMEEN

De beleidsnota is in feite een uitgebreide operationalisering van het regeerakkoord. Toch wordt er niet veel dieper ingegaan op het toekomstig gewenste beleid dan in het regeerakkoord, wat wel uit deze nota verwacht kon worden. Bovendien worden veel zaken overbodig herhaald in een structuur die hiertoe niet positief bijdraagt.

Deze structuur bestaat uit enkele titels die elk één of meerdere strategische doelstellingen omvatten. Binnen deze doelstellingen zijn in totaal 36 operationele doelstellingen vervat. De structuur van de beleidsnota zal tot het niveau van de strategische doelstellingen het skelet van deze analyse vormen. De analyse vindt uitgebreider plaats dan bij de analyse van het regeerakkoord omwille van de grote inhoudelijke overlap.

5.2. | PRINCIPES EN UITGANGSPUNTEN

De Minister, Ben Weyts, zegt ondanks de budgettaire krappe tijden te kiezen voor investeringen in zaken die de grootste hefboom vormen voor mens en economie. Zodoende ligt de focus op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Hij wil werken aan een gedragsverandering waarbij de auto niet steeds de voor de hand liggende keuze is. Hierbij is het belangrijk dat verschillende netwerken maximaal verknoopt zijn om te komen tot een betere combimobiliteit. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer binnen het concept basisbereikbaarheid speelt hierbij ook een grote rol.

Daarnaast blijft de Minister investeren in goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken, net als in nieuwe projecten die de huidige netwerken efficiënter, performanter en meer samenhangend maken. Ten slotte gaat er veel aandacht naar de verkeersveiligheid door middel van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en een nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan.

De Minister investeert eveneens in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder Vlaanderen, maar de nadruk ligt toch op het uitbouwen van economische en logistieke netwerken. Hierbij krijgen de uitbouw en versterking van het waterwegennet en de binnenvaart bijzondere aandacht.

Ten slotte zet de Minister ook in op een slagkrachtige overheid binnen het beleidsdomein MOW. Dit wordt slechts beknopt geanalyseerd en niet getoetst wegens de indirecte link met mobiliteit en de beperkingen van deze bachelorproef.

5.3. | EEN VLOTTE BEREIKBAARHEID VAN DE SCHOOL OF HET WERK

5.3.1. | TIJDS- EN KOSTENEFFICIËNTE VERPLAATSINGEN

Naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal benut en verknoot om tijds- en kostenefficiënte verplaatsingen met groot economisch en maatschappelijk belang te garanderen. Daarnaast wordt ook de kilometerheffing voor zowel vracht- als personenvervoer besproken.

Een geïntegreerd openbaar-vervoersnetwerk is noodzakelijk om de bereikbaarheid in Vlaanderen te waarborgen. In dit geïntegreerde netwerk vormt de trein de ruggengraat, en wordt door het afstemmen van de vervoersplannen van de verschillende maatschappijen het stads- en streekvervoer hierop aangesloten om zo een complementair aanbod te bieden. Ten einde dit integrale aanbod te bekomen, moeten de NMBS en De Lijn proactief, efficiënt en interactief samenwerken. Hiervoor wordt ook het ticketingsysteem verder geïntegreerd, en worden de fiets- en deelpunten aan stations uitgebreid om van stationsomgevingen hoogstaande multimodale aansluitingspolen te maken. Zulke aansluitingspolen worden ook buiten de stad uitgebouwd rond P&R-zones met goede overstapmogelijkheden op het openbaar vervoer. Zo wordt de complementariteit van de verschillende modi benadrukt.

Het integreren van netwerken, zowel op vlak van infrastructuur als op vlak van ticketing, bevordert reistijden, kostprijs en comfortniveau, duidelijk inspelend op de bereikbaarheidsdoelstelling van het OMV.

Verknoping staat niet op zich, en daarom schenkt de Minister aandacht aan de ontsluiting van economische zones als bedrijventerreinen. Dit kan plaatsvinden dankzij een optimaal aanbod van De Lijn of dankzij de inzet van meer privécollectieve systemen. Samen met de Minister van Werk worden bedrijven aangemoedigd aandacht te hebben voor alternatieve vormen van woon-werkverkeer en voor de mogelijkheden van plaats- en tijdsafhankelijk werken. Het mobiliteitsbudget wordt ingevoerd om individuele vervoerskeuzes aan te moedigen. Bedrijven worden eveneens logistieke consultants toegekend om efficiëntiewinsten te boeken en om logistieke stromen op een duurzame manier te organiseren.

Aandacht voor de ontsluiting van bedrijventerreinen kadert eveneens binnen de bereikbaarheidsdoelstelling. Het mobiliteitsbudget streeft meer specifiek naar doelstelling 1.3, net als naar doelstelling 2.3, namelijk het komen tot een zo groot mogelijke vervoersautonomie.

Via financiële stimuli voor zowel binnen- als buitenlandse gebruikers van onze infrastructuur wil de Minister mobiliteitssturend optreden. In 2016 wordt de kilometerheffing voor het vrachtvervoer volgens het samenwerkingsakkoord van januari 2014 ingevoerd. Er wordt daarbij gewaakt over de concurrentiepositie van Vlaamse bedrijven en poorten. De inkomsten uit de heffing worden ingezet ten voordele van het kwalitatief versterken van het netwerk om zo draagvlak voor de heffing te creëren. Voor personenvervoer kan een wegbeprijzing gerealiseerd worden door middel van een vignet of een kilometerheffing. Hiervoor worden de voorwaarden nog onderzocht om de invoering budgetneutraal en intelligent door te kunnen voeren.

Het invoeren van de kilometerheffing houdt de kostprijs van het vervoer over de weg redelijk, i.e. betaalbaar en concurrentieel. Er kan gepleit worden dat de invoering hiervan de mobiliteit voor inkomenszwakke groepen verslechtert, maar anderzijds zorgt de invoering voor een eerlijkere bijdrage.

5.3.2. | STERKE EN BETROUWBARE NETWERKEN

Er wordt gebouwd aan sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing op alle netwerkniveaus en met alle vervoersmodi. Eén van de belangrijkste componenten hiervan is de aanwezige infrastructuur, zowel inzake toegankelijkheid als inzake onderhoud en volledigheid, maar ook inzake het openbaar-vervoeraanbod, ITS en incidentmanagement.

Er wordt programmatorisch en objectief gehandeld, onderbouwd met studies en adviezen, om op kostenefficiënte manier veilige, nette en kwalitatieve infrastructuur aan te kunnen bieden. Investerings in structureel onderhoud worden gecombineerd met ingrepen ter bevordering van de leesbaarheid, de fietspaden, verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. De prioriteit ligt bij projecten die het woon-werkverkeer verbeteren en bij projecten binnen de Vlaamse ruit, naast de projecten die in het regeerakkoord werden opgesomd. Het effect van die projecten wordt wetenschappelijk onderzocht. Voorafgaand aan het project zal middels een MKBA, met inbegrip van een nul- en een multimodaal alternatief, het effect van het project geobjectiveerd worden. Achteraf worden ex-postanalyses uitgevoerd om het proces te optimaliseren. Bij projecten met grensoverschrijdende impact worden andere regio's betrokken en binnen het nieuwe decreet complexe projecten (Vlaams Parlement, 2014) is er bijzondere aandacht voor publieke betrokkenheid.

Ook de wegategorisering van secundaire wegen wordt geëvalueerd om ze maximaal in het netwerk in te schakelen.

Bovenstaande maatregelen spelen in op de derde strategische doelstelling van het OMV, zij het niet op eenduidige wijze. Veiligheidsgerichte infrastructurele maatregelen zijn positief, maar een aanpassing van de secundaire wegcategorie vereist behoorlijk wat kaderstellende maatregelen om de verkeersveiligheidsimpact niet negatief te laten uitdraaien.

Toegankelijkheid is een punt waar Minister Weyts veel aandacht aan besteedt. De Vademeca Voetgangersvoorzieningen (Agentschap voor Wegen en Verkeer, 2003) en Toegankelijk Publiek Domein (Enter vzw, 2010) zijn de hulpmiddelen om inclusie te bekomen. Er wordt gestreefd naar aangepast, betaalbaar en gegarandeerd deur-tot-deur-vervoer voor personen met een beperking. Hiertoe worden een centraal aanspreekpunt en ondersteunende innovaties in het leven geroepen en knelpunten voor vrijwilligers weggewerkt. Er wordt verder geïnvesteerd in de integrale toegankelijkheid en bereikbaarheid van stations, perrons, haltes, en voertuigen. Lokale besturen worden gestimuleerd om aan de hand van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen te investeren in obstakelvrije voetpaden en een kwaliteitsvolle publieke ruimte.

Deze intenties spelen in op de doelstelling om de mobiliteit van mensen met een functiebeperking te verbeteren.

Er wordt ingezet op geïntegreerde fietsnetwerken. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) wordt uitgebreid met onder meer strategisch gekozen fietsostrades die zich lenen voor het gebruik met de elektrische fiets, waarvoor het regelgevend kader verder wordt onderzocht, met missing links en bijkomende veilige oversteken. Deze infrastructuurprojecten worden geobjectiveerd en wetenschappelijk verantwoord. Knooppunten worden uitgebreid met deelfietssystemen, en een Geoloket Fiets wordt ontwikkeld om hiaten in het netwerk gedetailleerd door alle partners in kaart te laten brengen.

Investerings in fietsinfrastructuur spelen in op doelstellingen één, twee, drie, vier én vijf. Infrastructurele aanpassingen verhogen het comfort en de veiligheid. Missing links verkorten de afstand en dus ook de reistijd. Als hier ook een modal shift door wordt teweeggebracht, dan zal ook vervuiling en hinder afnemen en de waarde van de ruimte toenemen.

Onder deze strategische doelstelling wordt nogmaals het openbaar vervoer besproken, zij het met een andere insteek die meer op het netwerk en het aanbod gericht is. Als doel wordt een vraaggestuurd aanbod vooropgesteld, met stiptheid, betrouwbaarheid,

capaciteitsbeheer en comfort als pijlers. Dit dient bereikt te worden middels bijgestuurde investeringen en een efficiënte inzet van publieke middelen in functie van een hogere efficiëntie en doelmatigheid.

Met coherente sociale en gedifferentieerde tarieven of een sociaal mobiliteitsbudget, toegankelijke informatie en een gericht aanbod wordt vervoersarmoede vermeden. De uitwerking van het begrip basisbereikbaarheid biedt hiertoe ook potentieel. Laatavond- en nachtnetten worden uitgebouwd in samenspraak met lokale besturen en via cofinanciering om zo in te zetten op het vrijetijdsverkeer.

Vraaggestuurd openbaar vervoer dient in eerste instantie de betrouwbaarheid van reistijden en het comfortniveau te verhogen. Daarnaast wordt ook ingespeeld op de doeltellingen om de kostprijs betaalbaar en concurrentieel te houden, en zo iedereen de mogelijkheid te bieden zich te verplaatsen. Om te beoordelen welke impact gedifferentieerde tarieven hebben, moet hiervan eerst de invulling bekend zijn. De voornaamste impact zal binnen de tweede doelstelling te kaderen zijn, maar of deze positief of negatief zal zijn, kan nog niet beoordeeld worden.

Een efficiëntere inzet van middelen kan ook bereikt worden dankzij infrastructurele ITS om de doorstroming te verbeteren. Dit geldt niet enkel voor openbaar vervoer, maar ook voor privévervoer op alle netwerkniveaus. Bovendien wordt gewerkt aan slimme communicatienetwerken die concreet multimodaal reisadvies moeten kunnen genereren, wat de combimobiliteit in de hand dient te werken. Deze voorstellen worden gebundeld in een Vlaams ITS actieplan 2015-2025. ITS moeten ook sluipverkeer tegengaan via het afstemmen van snelheid, verkeersafwikkeling en routekeuze.

5.4. | VERKEERSVEILIGHEID

5.4.1. | EEN VOORUITSTREVENDE VLAAMS VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

De Minister maakt gebruik van de overgehevelde bevoegdheden om het versnipperde verkeersveiligheidsbeleid onder één dak thuis te brengen. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid coördineert de opmaak en de uitvoering van het nieuwe Vlaamse Verkeersveiligheidsplan. Middels het Geoportaal Ongevallen wordt gestreefd naar structurele analyses vóór, tijdens en na de invoering van maatregelen. De Minister noemt vier vlakken waarop hij de verkeersonveiligheid wil aanpakken, zijnde de infrastructuur, de rijopleiding, handhaving en informatie-uitwisseling.

Wat infrastructuur betreft, wordt gestreefd naar een volledig verkeersveiligheidsbewustzijn, met prioriteiten volgens het STOP-principe, gedurende het volledige ontwerp-proces en beheer. Na het afwerken van de zwarte punten, wordt een systematiek voor berekening van gevaarlijke wegsegmenten opgezet. Bovendien zal het Vlaamse snelheidsbeleid vereenvoudigd worden.

Een geïntegreerde aanpak, gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek, wordt nagestreefd in verkeerseducatie. Levenslang leren, doelgroepgerichte vorming en sensibilisering vormen permanente verkeers- en mobiliteitseducatie. De Minister is resolute voorstander van het rijbewijs met punten en een gefaseerde rijopleiding. Er is bovendien bijzondere aandacht voor verkeersslachtoffers.

Handhaving is volgens de Minister niet enkel een kwestie van kwantiteit, maar nog meer van kwaliteit. Controles moeten voldoende en efficiënt zijn. Met doelgroepgerichte handhavingscampagnes op risicomomenten en -plekken en gebaseerd op risicogedragingen moet zowel de objectieve als de subjectieve pakkans omhoog. Binnen het vereenvoudigde snelheidsbeleid worden de beperkingen consequent en transparant doorgevoerd en gecontroleerd door middel van trajectcontrole waar mogelijk. Er wordt verder geïnvesteerd in specifieke handhavingsapparatuur, en richtlijnen en best practices worden verspreid onder de lokale besturen.

Ten slotte werkt de Minister aan en onderhandelt hij over het toegankelijker maken van ongevalsdata, om zo alle voorgaande maatregelen objectief te kunnen uitvoeren.

Het spreekt voor zich dat de strategische doelstelling inzake verkeersveiligheid uit de beleidsnota kadert in de derde strategische doelstelling uit het OMV. Qua subdoelstellingen zegt de Minister het STOP-principe te hanteren, waarmee hij de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruikers prioritair stelt.

5.5. | INVESTERINGEN VOOR MENS EN ECONOMIE

5.5.1. | EEN LEEFBAARDER, GEZONDER EN GROENER VLAANDEREN

De eerste strategische doelstelling onder deze titel betreft investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen. Enerzijds heeft de Minister het over het verduurzamen van stedelijke distributie, en anderzijds over verschillende soorten vervuiling.

Stedelijke distributie wordt erkend als volwaardig thema in de optimalisatie van logistiek Vlaanderen. Een beleidskader wordt opgesteld om lokale besturen te helpen zoeken naar

duurzame en rendabele oplossingen, waarbij ook stedelijke consolidatiecentra, binnenvaart en fietscargo's worden opgenomen.

Verbeterde stedelijke distributie werkt de verhoging van de leefbaarheid in de hand. Meer specifiek nemen de verkeershinder en de gerelateerde verontreiniging af, en wordt de waarde van de publieke ruimte hersteld.

De Minister wil geluidshinder actief tegengaan, en noemt daarvoor enkele concrete maatregelen. Geluidsarme toplagen vormen hierin het belangrijkste middel. Ook op vlak van uitstoot en fijn stof worden specifieke maatregelen aangehaald, zoals het faciliteren van LEZ-zones, het verduurzamen van het voertuigenpark van De Lijn en de EU-richtlijn voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uitvoeren. Binnen de lichtvisie wordt lichthinder aangepakt door enerzijds verder om te schakelen naar LED-verlichting en anderzijds enkel te verlichten waar nodig. Ten slotte wordt versnippering aangepakt en de infrastructuur vergroend.

Met bovenstaande maatregelen speelt de Minister in op alle subdoelstellingen van de doelstelling om de schade aan milieu en natuur te beperken.

5.5.2. | ECONOMISCHE EN LOGISTIEKE NETWERKEN

Investeren in economische en logistieke netwerken, zowel internationaal als multimodaal, is zonder twijfel een van de belangrijkste punten van deze regering. Ze wil Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa profileren. Binnen de sector moet tegen 2020 een maximum aan toegevoegde waarde gecreëerd worden. De sector mag zich niet tot transportactiviteiten beperken. Om dit duurzaam te verwezenlijken, spelen verscheidene principes een rol, namelijk het sturen van de transportbehoefte, het bundelen van stromen en lading, en het tegengaan van inefficiënt transport. Wegvervoer wordt waar mogelijk aangevuld en vervangen door spoor-, water- en -luchtvervoer, alsook door transport via pijpleidingen. Op dit laatste gaat de Minister niet verder in. Verder zet hij ook in op innovatie en kennis, waarvan hij de verzameling en overdracht via consultants wil bevorderen. Hij stimuleert duurzame en innovatieve proefprojecten en maakt er ruimte voor in subsidiëring en regelgeving.

Het mag duidelijk wezen dat om Vlaanderen als logistieke draaischijf naar voor te brengen, in eerste instantie de doelstelling om de bereikbaarheid van economische poorten en knooppunten te waarborgen, wordt nagestreefd. Er gaat hierbij aandacht uit naar verschillende modi en de duurzaamheidscomponent ervan.

Het wegennet is een cruciale schakel in het logistieke netwerk. Met de maatregelen die ook het woon-werk- en woon-school-verkeer moeten bevorderen, wordt ook het vrachtvervoer over de weg gefaciliteerd. Het Vlaamse vrachtroutenetwerk wordt geïmplementeerd en uitgebreid naar lagere wegencategorieën. Het proefproject Lange en Zware Vrachtwagens wordt uitgevoerd en de regelgeving rond deze ecocombi's wordt aangepast om deze toe te laten op de Vlaamse wegen.

Om goederenvervoer over het spoor bedrijfszeker en betaalbaar te maken, moeten de organisatorische en fysieke drempels voor de bundeling van goederenstromen op het spoor verlaagd worden. Er wordt ingezet op capaciteitsverhogende ingrepen op de spoorcorridor richting het Ruhrgebied.

Er wordt geïnvesteerd in de binnenvaartinfrastructuur, met aandacht voor het versnipperen van het terminallandschap bij het ontwikkelen van regionale overslagpunten. Binnenvaart biedt namelijk een substantieel aantal nieuwe opportuniteiten, niet in het minst inzake milieuvoordelen. Onderzoek naar de mogelijkheden hierin wordt ondersteund, en de vloot alvast vergroend. Om de bereikbaarheid van de Vlaamse havens te garanderen, krijgen baggerwerken in secties waar de scheepvaartfunctie het meest in het gedrang komt prioriteit en wordt een gemeenschappelijke strategie tussen de havenbedrijven uitgewerkt. Hierin worden concrete doelstellingen en acties aangehaald inzake kernthema's als subsidiemechanismes, ketenwerking/verknoping, achterlandstrategie en interportuaire synergieën binnen de Flanders Port Area.

Voornamelijk van het vrachtvervoer over (binnen)water wordt de beperkte milieu-impact als troef genoemd. Hier wordt extra aandacht aan besteed, inspelend op de vierde en vijfde strategische doelstelling van het OMV.

5.6. | SLAGKRACHTIGE OVERHEID

Naast de voorgestelde maatregelen die in onmiddellijke relatie staan tot mobiliteit, vermeldt de Minister ook enkele doelstellingen die betrekking hebben op de interne organisatie van zijn beleidsdomein en departement. Deze worden slechts ter volledigheid kort geanalyseerd, maar er vindt geen getoetst of vergelijking plaats.

5.6.1. | EEN PLANMATIGE AANPAK INZAKE REGELGEVING, FINANCIËEL BEHEER EN BESLUITVORMING

Minister Weyts zet in op praktische, transparante en doelgerichte regelgeving, een goed financieel beheer en een actieve inbreng in de Europese besluitvorming. Er wordt onderzocht hoe regelgeving kan worden herzien. Er wordt gestreefd naar een planmatige

aanpak. Onder deze doelstelling wordt nogmaals vermeld dat een nieuw verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt opgesteld. Bovendien zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen een horizontale aanpak hanteren in samenhang met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

5.6.2. | WEGEN OP INTERNATIONAAL BELEID

De Minister erkent de steeds ingrijpendere impact van Europa in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Hij wil internationale evoluties nauwgezet volgen om Vlaanderen een proactieve rol in het internationaal beleid te laten spelen. Om dit te kunnen verwezenlijken moet niet uitsluitend binnen Vlaanderen en België nauwer samengewerkt worden tussen verschillende domeinen, maar ook over de landsgrenzen heen om tot geïntegreerde en slagkrachtige standpunten te komen.

5.6.3. | INTERNE ORGANISATIE

De Vlaamse overheid dient zich te focussen op haar kerntaken. Via de paritaire commissie decentralisatie wordt onderzocht op welke deelterreinen van het beleidsdomein de autonomie en de beleidsruimte van de lokale besturen kan worden verhoogd. Zo wordt de overheid slagkrachtiger en kan op correcte maar ook duurzame en innovatieve wijze uitbesteed worden.

Dankzij de uitbouw van RETIBO¹⁰ kan op een objectieve manier een effectief, efficiënt en daadwerkelijk vraaggestuurd aanbod bekomen worden. Hierdoor moet De Lijn een kostenefficiëntere invulling van haar dienstverlening kunnen nastreven. De Minister legt een ontwerp van decreet voor om het decreet Personenvervoer, het Tarievenbesluit, het decreet basismobiliteit en de beheersovereenkomst van De Lijn aan te passen.

5.6.4. | CORRECTE, COHERENTE EN LEESBARE REGELGEVING

Via nieuwe of vernieuwde Vlaamse regelgeving zal de Minister invulling geven aan de bevoegdheden die na de zesde staatshervorming naar Vlaanderen zijn overgeheveld. Zo wordt bijvoorbeeld de rijopleiding aangepast en op basis van de jaarlijkse verslagen het mobiliteitsdecreet geëvalueerd.

5.7. | CONCLUDERENDE TOETSING VAN DE BELEIDSNOTA

De beleidsnota van Minister Ben Weyts staat in het teken van de economische bereikbaarheid. De verplaatsingen naar het werk en naar de school moeten vlot verlopen,

¹⁰ RETIBO is een slim ticketingsysteem van Prodata Mobility Systems dat geënt is op de MOBIB-kaart. Het staat voor Registration, Ticketing en Board computer.

en logistieke transporten moeten over verschillende modi plaatsvinden om van Vlaanderen de logistieke draaischijf van Europa te maken.

Alles wordt in het werk gezet om dit te verwezenlijken. De zaken waaraan hiertoe het meeste aandacht besteed wordt, zijn transport over water, infrastructuur en vraaggestuurd openbaar vervoer. Dit meer vraaggestuurd openbaar vervoer wordt gekaderd binnen de basisbereikbaarheid die de basismobiliteit vervangt, zoals reeds in het regeerakkoord aangehaald.

Hoewel duurzaamheid niet dikwijls vermeld wordt en het belang van de bereikbaarheid niet lijkt te overtreffen, erkent de Minister wel de gevolgen van een ongebreidelde verkeerstoename. Hiervoor stelt hij enkele maatregelen voor, zoals het invoeren van de kilometerheffing.

Twee zaken komen in bijna elke voorgestelde maatregel naar voor. De Minister wil maatregelen objectief en op wetenschappelijke gronden invoeren in uitgebreide samenwerking met andere beleidsniveaus en regio's. De samenwerking met de burger is beperkter.

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid dient dankzij de integratie van alle bevoegdheden de verkeersonveiligheid terug te dringen om in 2050 tot nul verkeersdoden op de weg te komen.

Wat betreft de strategische doelstellingen van het OMV, en tevens dus als antwoord op de derde en vierde onderzoeksvraag, heeft de eerste doelstelling om de bereikbaarheid van de Vlaamse economische poorten en knooppunten te garanderen, absolute prioriteit. Alle andere doelstellingen worden hieraan onderworpen, zelfs de verkeersveiligheidsdoelstelling. Het lijkt alsof de integratie van bevoegdheden middelen met zich meebrengt die de ultieme middelen in pacht hebben. Om werkelijk naar deze doelstelling te streven moet echter krachtiger tewerk gegaan worden, en moet ook de leefbaarheidsdoelstelling intensiever nagestreefd worden. Ook de andere doelstellingen verdwijnen grotendeels in de marge van het streven naar de bereikbaarheidsdoelstelling en krijgen weinig expliciete aandacht, noch in het regeerakkoord, noch in de beleidsnota.

6. | DE EVOLUTIE EN TOETSING VAN VERKIEZINGSPROGRAMMA TOT BELEIDSNOTA

Dit hoofdstuk gaat uitgebreid in op de hoofdonderzoeksvraag en formuleert hierop een antwoord, onderverdeeld onder de parameters die het meest prominent aanwezig waren in de evolutie. De toetsing wordt wederom gemaakt om ook een antwoord te bieden op het tweede deel van de hoofdonderzoeksvraag.

6.1. | ALGEMENE PRINCIPES

Er is één groot aspect dat verdwenen is in de evolutie van verkiezingsprogramma tot beleidsnota, en dat is de probleemstelling. Waar in de verkiezingsprogramma's door verschillende partijen de verticale probleemstellingsparameter soms uitgebreider werd ingevuld dan het doel of de wijze om dat doel te bereiken, is in het regeerakkoord of de beleidsnota enkel nog sprake van doelen en hoe deze te bereiken. Dit laatste wordt concreter uitgewerkt dan in de programma's.

Qua principes hebben ook het STOP- en DRIVE-principe de beleidsnota niet of niet in volledige vorm gehaald. Het STOP-principe wordt enkel weerhouden in het verkeersveiligheidsbeleid, maar op vlak van modi wordt de evenwaardigheid en complementariteit van alle modi benadrukt in de beleidsnota.

Qua toetsing aan het OMV blijven de effecten van het afvoeren van het STOP-principe hetzelfde: de leefbaarheidsdoelstelling wordt net als de milieudoelstelling op deze manier tegengewerkt.

Verder spitst de beleidsnota zich verder toe op investeringen, en stelt het steeds dat in budgettaire krappe tijden de investeringen moeten gaan naar maatregelen met het grootste hefboomeffect voor mens en economie. Duurzaamheidsprincipes die CD&V in haar programma hoog in het vaandel droeg, worden hiervoor dikwijls naar de tweede plaats verplaatst.

De voorstellen worden beschreven als de grootste hefboom voor mens en economie, al lijkt dikwijls de economie op de eerste plaats te komen, waarbij verondersteld wordt dat ook de mens hierbij zal baten. De leefbaarheids- en milieudoelstelling, net als de verkeersveiligheidsdoelstelling, worden hierbij echter dikwijls aan de kant geschoven.

Ondanks de beperkte aandacht van N-VA en Open Vld voor ITS in hun programma, is dit wel een belangrijk punt in de beleidsnota.

Het toekennen van een grote rol aan ITS heeft de mogelijkheid op alle vijf de doelstellingen positief in te spelen.

Het verkeersveiligheidsbeleid krijgt, zoals te verwachten uit de verkiezingsprogramma's en het regeerakkoord, veel aandacht. De zesde staatshervorming wordt aangegrepen om binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid dit beleid objectief te herdenken en wetenschappelijk verantwoord te implementeren.

De bedoeling van dit voorgestelde beleid is een verbeterde verkeersveiligheid.

Dit laatste vormt trouwens een rode lijn in de beleidsnota die zelden in de verkiezingsprogramma's is aangehaald. Dit is te verklaren door het verschillende publiek van de twee documenttypes. Om mensen te overtuigen op basis van verkiezingsprogramma's wordt ingespeeld op zaken die dicht bij de mens staan. In de beleidsnota komt een technocratische tint naar boven die steeds de voorgestelde maatregelen kenmerkt.

Ten slotte is er in de beleidsnota een nadruk terug te vinden op samenwerking met verschillende actoren. Het gaat echter meer om andere beleidsniveaus dan om de burger, die in de verkiezingsprogramma's wel prominenter aanwezig was.

6.2. | MODI EN NETWERKEN

In de verkiezingsprogramma's werd door alle partijen buiten, Open Vld en Vlaams Belang, de link tussen de verschillende modi aangegeven en aandacht geschonken aan multi-modaliteit. In de beleidsnota wordt bijzondere aandacht gegeven aan de verknoping van de verschillende modi. Waar de verkiezingsprogramma's voornamelijk ingingen op de gebruiker van de netwerken, bespreken het regeerakkoord en de beleidsnota meer de dragende netwerken. Dit is opnieuw te verklaren vanuit het verschillende publiek.

Binnen het OMV lijkt de bereikbaarheidsdoelstelling meer gericht op de dragende netwerken, en de toegankelijkheidsdoelstelling meer op de gebruiker ervan. Door van de verkiezingsprogramma's naar de beleidsnota de aandacht tussen de twee te laten verschuiven, wordt ook deze prioriteit gekenmerkt.

6.2.1. | ZWAKKE VERVOERSWIJZEN

Een voetgangersbeleid ontbrak in alle verkiezingsprogramma's behalve in dat van Groen. In die zin is het verbazend dat in de beleidsnota relatief veel aandacht gaat naar de toegankelijkheid van de verschillende netwerken. Wat fietsbeleid betreft, is minder op te merken. De investeringen in het uitbreiden van veilige infrastructuur houden de bovenhand in de evolutie. Waar sp.a en Groen in hun programma een mobiele applicatie voorstelden,

wordt dit nu door de Minister geïntroduceerd. Ook het faciliteren van de elektrische fiets werd weerhouden in de beleidsnota. Dit is niet het geval voor de sensibiliseringscampagnes die CD&V ten bate van de zwakke vervoerswijzen voorstelde.

Op vlak van toegankelijkheid is een positieve evolutie terug te vinden. Op vlak van fietsbeleid is dit minder het geval. In verschillende verkiezingsprogramma's werd hier uitgebreid aandacht aan besteed, maar deze aandacht is zoek in het regeerakkoord en de beleidsnota.

6.2.2. | OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer blijft doorheen de volledige evolutie één van de meest besproken parameters. Dit toont duidelijk het belang aan voor zowel de partijen als voor de burger. Een thema dat wel in de programma's prominent aanwezig was, maar dat niet meer in de beleidsnota is terug te vinden, is de uitbesteding van het openbaar vervoer. De focus verschuift van de tijd en plaats van de dienstverlening naar de kwaliteit van dienstverlening. Dit past binnen de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Deze basisbereikbaarheid werd in de programma's nog niet benoemd, maar wel beschreven door N-VA. Toch wordt in het regeerakkoord en de beleidsnota gestreefd naar een meer vraaggestuurd openbaar vervoer.

Een focusshift van plaats en tijd naar kwaliteit impliceert een focusshift naar de bereikbaarheidsdoelstelling. De invloed op de andere doelstellingen is sterk gerelateerd aan de implementatiewijze van het concept basisbereikbaarheid.

Wat tarifiering betreft, wordt het belang van de geïntegreerde tariefkaart ook in de beleidsnota erkend. Het gratis-beleid waarvan CD&V en N-VA reeds de afvoer voorstelden, wordt geoperationaliseerd door een gedifferentieerd tariefbeleid dat een onderdeel moet vormen van het plan om de kostendekkingsgraad van De Lijn op een concurrentieel niveau te brengen. De Diabolotoeslag wordt niet meer vermeld.

Een gedifferentieerd tariefbeleid geënt op een geïntegreerde tariefkaart dient het comfort en de redelijkheid van de kostprijs van vervoer positief te beïnvloeden. Mits opname van voldoende sociale correcties gaat dit beleid niet in tegen de toegankelijkheidsdoelstelling.

6.3. | VRACHT, LOGISTIEK EN DISTRIBUTIE

Dat de beleidsnota volop inzet op maatregelen die van Vlaanderen Europa's logistieke draaischijf willen maken, hoeft niet te verbazen. Dit werd in de programma's namelijk al door twee van de drie meerderheidspartijen aangehaald. Enkel Open Vld deed dit niet

expliciet. De maatregelen om vrachtvervoer meer over de verschillende modi te verspreiden zijn geoperationaliseerd in een bijzondere aandacht voor het vervoer over water.

Om Vlaanderen als logistieke draaischijf uit te bouwen zonder aan één van de doelstellingen te raken, zullen een aantal krachtige (kaderstellende) maatregelen nodig zijn, die niet in het regeerakkoord of in de beleidsnota worden vermeld. Voornamelijk de verkeersveiligheids-, -leefbaarheids- en milieudoelstelling zijn hieronder kwetsbaar.

De aandacht voor stedelijke distributie is als programmapunt van CD&V nadrukkelijk opgenomen in de beleidsnota. Hierbij wordt gelet op het beperken van geluidshinder.

Een specifiek beleid voor stedelijke distributie is positief voor de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en het milieu.

6.4. | FISCALE MAATREGELEN

Twee belangrijke items komen in zowel de verkiezingsprogramma's als de beleidsnota terug, namelijk het rekeningrijden en het mobiliteitsbudget. Het rekeningrijden wordt zoals in de programma's reeds gesteld, ingevoerd voor het vrachtverkeer. In de beleidsnota lijkt de voorkeur voor het rekeningrijden voor personenvervoer verder verwijderd, en wordt dit slechts voorwaardelijk genoemd samen met het wegenvignet.

Net zoals het rekeningrijden voor vrachtvervoer positief inspeelt op verschillende doelstellingen van het OMV, zou het rekeningrijden voor personenvervoer dit mits correcte implementatie ook kunnen. Het nalaten van resoluut in te zetten op deze maatregel laat dan ook deze kansen onbenut.

Het mobiliteitsbudget wordt door de regering wel gestimuleerd. Dit blijkt uit het regeerakkoord en de beleidsnota. In de programma's van CD&V en Open Vld alsook sp.a en Groen kwam dit terug. N-VA vermeldde dit niet in haar programma.

De invoering van het mobiliteitsbudget streeft de bereikbaarheidsdoelstelling intensief na, voornamelijk inzake de redelijkheid van de kostprijs van vervoer. Met het idee dat de invoering van het budget een modale shift in het woon-werkverkeer teweeg brengt, kan het ook de leefbaarheidsdoelstelling in de hand werken.

7. | CONCLUSIE

De evolutie van de zes verkiezingsprogramma's over het regeerakkoord tot de beleidsnota van Minister Ben Weyts is in de voorbije 64 pagina's bestudeerd. Inhoudelijk zijn de voornaamste bevindingen hiervoor reeds geformuleerd in hoofdstuk 6, maar een abstractie van deze resultaten dringt zich op.

De huidige regering is gevormd door drie partijen die ondanks hun specifieke ideologische verschillen inhoudelijk het dichtst bij elkaar aanleunen op vlak van mobiliteit. CD&V lijkt het meeste van N-VA en Open Vld te verschillen, maar door de beperkte omvang en diepgang van het verkiezingsprogramma van Open Vld is het moeilijk te beoordelen binnen welke thema's de compromissen tussen de partijen het grootst waren.

Het is echter opvallend dat een substantieel deel van de voorstellen uit de programma's van de linkse partijen terugkomt in de beleidsnota. Mogelijks is dit het resultaat van de gesloten compromissen tussen de meerderheidspartijen. Andere linkse voorstellen worden echter volledig afgevoerd.

Hoewel in alle documenten diep wordt ingegaan op de verschillende voorstellen en maatregelen, blijft het moeilijk te zeggen hoe de implementatie ervan plaats zal vinden. Nog moeilijker is het inschatten van het effect ervan, omdat dikwijls op kritische punten niet voldoende werd geconcretiseerd, ondanks de diepgang van de beleidsnota op andere vlakken.

Hierdoor moet geconcludeerd worden dat de vijf strategische doelstellingen van het OMV, zijnde bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en natuur en milieu, tekortschoten in hun rol als toetsingskader. Het is immers zo dat noch bereikbaarheid, noch toegankelijke mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid of beperkte schade aan milieu en natuur doelstellingen zijn die op zo een wijze geformuleerd zijn dat ze door de volledige bevolking als negatief worden gezien.

Bijgevolg zullen geen van de voorstellen lijnrecht ingaan op één van deze doelstellingen. Er moet erg kritisch gekeken worden naar de implicaties van de voorstellen om te beschrijven hoe deze de doelstellingen alsnog negatief kunnen beïnvloeden, en zoals hiervoor gezegd, vereist dit bijkomend materiaal. Toch zullen de prioriteiten die uit de evolutie van de verkiezingsprogramma's tot de beleidsnota naar voren kwamen, meer de intentie hebben in te spelen op de bereikbaarheidsdoelstelling en de verkeersveiligheidsdoelstelling, dan op de andere drie.

Deze studie valt zo terug op de theorie van Easton, maar dan in de zin dat de black box zich verschuift van beleidsbepaling naar beleidsvorming en implementatie. Dit maakt de toetsing aan de strategische doelstellingen overbodig en werpt de vraag op in welke mate deze doelstellingen een hulpmiddel zijn bij het ontwerp van beleid.

Is de evolutie van de verkiezingsprogramma's van de Vlaamse verkiezingen van mei 2014 inzake mobiliteit tot de beleidsnota van de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken 'veel blabla, weinig vroemvroem'? Neen, dat is het niet. De inhoudelijke evolutie wijst niet zozeer op 'veel blabla'. De beleidskeuzes die uit deze evolutie naar voor komen, zijn over het algemeen concreet en realistisch van opzet. Er wordt tevens gestreefd naar 'veel vroemvroem', zij het in al haar vormen en verdeeld over verschillende vervoersmodi. Bijzondere aandacht is hierbij vereist om door dit streven niet tegelijk andere strategische doelstellingen, zij het uit het OMV of uit de beleidsnota, tegen te werken.

8. | BRONNENLIJST

- Abts, K., Swyngedouw, M., & Meuleman, B. (2015). *Het profiel van de Vlaamse kiezers in 2014. Wie stemde waarom op welke partij? Analyse op basis van de postelelectorale verkiezingsonderzoeken 1991-2014* (No. CeSO/ISPO/2015-2). Leuven: Centrum voor Sociologisch Onderzoek (CeSO), Instituut voor Sociaal en Politiek Opinieonderzoek (ISPO).
- Agentschap voor Wegen en Verkeer. (2003, januari 5). Vademecum Voetgangersvoorzieningen. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Wegen en Verkeer.
- Bak, J., & Simmons, M. (2010, maart 11). Traffic Congestion in Europe: INRIX National Traffic Scorecard Provides Revealing Look at Traffic Congestion in Cities Across Belgium. *INRIX*.
- BIVV. (2015). *Verkeersveiligheidsbarometer: het jaar 2014*.
- CD&V. (2014). Het 3D plan van CD&V: economische groei met sociale vooruitgang.
- Decaluwe, C., Demeester-De Meyer, W., Caluwé, L., Verfaillie, J., & Van Malderen. (2001, juli 11). Voorstel van resolutie betreffende de invoering van het STOP-principe in het mobiliteitsbeleid als algemene beleidslijn voor het mobiliteitsplan Vlaanderen. Vlaams Parlement.
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2013). Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Vlaamse Overheid.
- Doctorate-General for Mobility and Transport. (2011). *White paper: roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. Luxembourg: European Commission.
- Easton, D. (1965). *A Systems Analysis of Political Life*. New York.
- Enter vzw. (2010). Vademecum Toegankelijk Publiek Domein. Vlaamse Overheid, Departement MOW, Agentschap Wegen en Verkeer.
- Gecoördineerde decreten Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. (2009, mei 15). Belgisch Staatsblad.
- Groen. (2014). Samen beter doen.
- Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2014). *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013)* (p. 116). Instituut voor Mobiliteit.
- Kabinet van minister Hilde Crevits. (2013, januari 14). Flanders Logistics - PIEK.

- N-VA. (2014). Verandering voor vooruitgang: verkiezingsprogramma Vlaamse, federale en Europese verkiezingen 25 mei 2014. Bart De Wever.
- N-VA, CD&V, & Open Vld. (2014, juli 23). Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019. Vlaamse Regering.
- Open Vld. (2014, april). Programma verkiezingen 25 mei 2014.
- O.V.K. vzw. (2012). SAVE-charter Steden & Gemeenten.
- Peeters, K., & Van Bremt, K. Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid, Belgisch Staatsblad (2009).
- Samen grenzen ver-leggen: Vlaamse strategie duurzame ontwikkeling. (2011, april 29). Vlaamse Regering.
- sp.a. (2014, februari 22). Verkiezingen 2014, programma sp.a.
- Vlaams Belang. (2014). Verkiezingsprogramma: uw stok achter de deur.
- Vlaams Parlement. Ontwerp van decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, Belgisch Staatsblad (1998-1999).
- Vlaams Parlement. Decreet betreffende complexe projecten, Het Belgisch Staatsblad (2014).
- Weyts, B. (2014, oktober 24). Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken: Beleidsprioriteiten 2014 – 2019. Vlaamse Regering.

9. | BIJLAGEN

9.1. | FIGURENLIJST

Figuur 1: 3-marktenmodel met link naar politiek en beleid.....	13
Figuur 2: vereenvoudigde voorstelling van Easton's politieke theorie.....	14
Figuur 3: Structuur van België in Gemeenschappen en Gewesten	14
Figuur 4: visualisering van het onderzoek.....	16
Figuur 5: inpassing van de onderzoeksvragen in de onderzoeksvisualisering	17
Figuur 6: mobiliteit als zowel facet- als sectormaterie	50
Figuur 7: kaart van de ontvoogdingsniveaus van Vlaamse gemeenten (Ruimte Vlaanderen, stand 01/04/2015)	54
Figuur 8: figuur uit het regeerakkoord betreffende mobiliteit en openbare werken	60

9.2. | GRAFIEKENLIJST

Grafiek 1: het aandeel van mobiliteit in de verkiezingsprogramma's in aantal woorden	27
Grafiek 2: vermelde cijfermatige doelstellingen inzake verkeersveiligheid (dodelijk gewonden)	42
Grafiek 3: vermelde cijfermatige doelstellingen inzake verkeersveiligheid (zwaargewonden)	43
Grafiek 4: aandeel mobiliteit in de verkiezingsprogramma's en het regeerakkoord	59

9.3. | TABELLENLIJST

Tabel 1: uitslagen van de Vlaamse verkiezingen van 25 mei 2014	15
Tabel 2: coderingsschema	18
Tabel 3: overzicht van de standpunten over de uitvoering van het rekeningrijden.....	46

9.4. | DOCUMENTEN

9.4.1. | CODERINGSSHEMA

Partij	Probleemstelling	Wijze	Doel
Algemeen			
Principes en uitgangspunten			
Modi			
Zwakke weggebruikers			
Voet			
Fiets			
Openbaar vervoer			
Bus, tram, metro			
Trein			
Tarifiering			
Auto			
Autodelen			
Taxi			
Vracht, logistiek en distributie			
Water			
Luchtverkeer			
Multimodaliteit			
Parkeren			
Congestie en file			
Verkeersveiligheid			
Verkeerswetgeving			
Belasting			
Rijopleiding en rijbewijs			
Infrastructuur			
Specifieke projecten			
Intelligente transportsystemen			
Mobiliteit als facetmaterie			
Andere beleidsdomeinen			
Ruimtelijke ordening			
Milieu en energie			
Andere niveaus			
Europese niveau			
Federale niveau			
Brussel			
Lokale niveau			
Andere actoren			
Politie, controle en handhaving			
Bedrijven			
Burger			

9.4.2. | OPENBAAR-VERVOERSPARAMETER: TREIN

In de verkiezingsprogramma's

De dienstverlening moet meer in het teken van de reiziger staan, en daarvoor moeten betere stiptheidscijfers gehaald worden, moeten toegankelijker stations en materieel worden voorzien en moet real time infovoorziening ook in de stations aanwezig zijn.

Ten tijde van het uitbrengen van deze programma's maakte het nieuwe vervoersplan van de NMBS zijn opwachting. Dit is op 14 december 2014 in werking getreden.

De Europees opgelegde liberalisering van het spoor wordt door meerdere partijen vermeld. N-VA stelt net als bij het busvervoer voor om aan de hand van concessies met strikte beheerscontracten en een Europese uniformering het openbaar treinvervoer aantrekkelijker te maken. CD&V zegt de NMBS te willen voorbereiden op de concurrentie van andere spooroperatoren door verschillende maatregelen die hieronder verder besproken worden.

De huidige stiptheidscijfers worden door CD&V en Vlaams Belang gehekel. Vlaams Belang zegt echter niet hoe ze een verbetering wil bewerkstelligen, maar haalt enkel aan dat noch de huidige maatregelen, noch het nieuwe vervoersplan, noch de omvorming van een 3-ledige naar een '2,5-ledige' structuur¹¹ dit zullen verhelpen. Ze willen dit ombouwen tot een éénledig autonoom overheidsbedrijf. CD&V wil de stiptheidscijfers verbeteren door in te zetten op een vergrote capaciteit met nieuw rollend materieel en een klantgerichte en vraaggestuurde dienstverlening.

Stiptheidscijfers zijn van uiterst belang voor subdoelstelling 1.2, namelijk het streven naar betrouwbare reistijden, en daarmee ook rechtstreeks voor comfort.

Stations moeten volgens N-VA en Groen uitgerust worden zodat ze aangename overstappunten worden. Groen breidt de mogelijkheden voor fietsen ook hier uit, en wil ook het gevoerde beleid voor het meenemen van fietsen op de trein aanpassen zodat dit goedkoper en flexibeler wordt.

Aangename en uitgebreid uitgeruste stations bevorderen het comfort en de betrouwbaarheid van overstappen, en zijn een essentiële schakel in kwaliteitsvolle multimodaliteit. Ook de gebruikswaarde van de ruimte kan zo verhoogd worden.

¹¹ Op 1 januari 2014 werd de nieuwe structuur van de Belgische spoorwegen ingevoerd. Hierbij werd de drieledige structuur van NMBS/B-Holding/Infrabel vervangen door een zogenaamd tweeledige structuur bestaande uit NMBS en Infrabel. Deze wordt echter aangevuld door HR Rail, dat fungeert als enige werkgever van de twee voorgaande.

Wat lijnuitbreiding betreft, wil N-VA voorstadsnetten uitbreiden, de zeehavens beter ontsluiten, lijnen naar de Vlaamse Ruit verbeteren alsook inzetten op het internationale treinverkeer. Voor het laatste vindt het bijval van sp.a, dat het Europese hogesnelheidstreinnetwerk wil uitbouwen, en van Groen dat tevens betere aansluiting op internationale lijnen wil.

De bereikbaarheid van economische poorten en knooppunten waarborgen is de eerste strategische doelstelling, en die wordt zonder meer nagestreefd wanneer voorstadsnetten en internationale lijnen worden uitgebreid en de ontsluiting van de havens wordt verbeterd.

Ook het zogenaamde wafelijzerbeleid en de 60/40-verdeelsleutel¹² krijgen kritiek te verwerken. N-VA pleit voor een beslissende stem van de deelstaten in de investeringspolitiek van de NMBS en CD&V vindt dat Vlaanderen los van de verdeelsleutel zelf mag investeren.

Ten slotte is een correcte en real time informatievoorziening nog een gedeeld programmapunt van CD&V, sp.a en Groen.

Dit speelt in op de bereikbaarheidsdoelstelling, wanneer ervan uitgegaan wordt dat betere informatieverstrekking ook de betrouwbaarheid en comfort van het vervoer ten goede komt.

Groen onderscheidt zich, los van de aangepaste fietsregeling, door te streven naar een toename in het gebruik van hernieuwbare energie en bijkomende energiebesparingsmaatregelen.

Het valt op dat Groen het, op de grensoverschrijdende verbindingen na, niet heeft over een kwaliteitsvollere, stiptere en uitgebreidere dienstregeling. Nog opvallender is het stilzwijgen van Open Vld over het treinvervoer.

In de beleidsnota

Specifiek voor het spoorvervoer wil de Minister dat de NMBS en Infrabel rekening houden met de Vlaamse spoorstrategie, en wil hij op basis van een gemeenschappelijk bepaalde methodologie voor analyse en vergelijking van verschillende projectvoorstellen tot een selectie van prioriteiten komen.

¹² Met wafelijzerbeleid wordt geduid op de politiek waarbij alle Belgische regio's evenveel financiële middelen moeten krijgen, ongeacht de verschillen tussen de regio's. De 60/40-verdeelsleutel verdeelt de financiële middelen tussen Vlaanderen en Wallonië.

9.4.3. | VRACHTPARAMETER: LUCHT

In de verkiezingsprogramma's

Luchtverkeer is net als verkeer over het spoor een voornamelijk federale aangelegenheid. Het wordt dan ook in de meeste verkiezingsprogramma's niet of niet uitgebreid besproken, met uitzondering van N-VA. Zoals hun principes het voorschrijven, willen ze de deelstaten zeggenschap en financiële verantwoordelijkheid geven in Belgocontrol, dat momenteel volgens hen oneerlijke concurrentie tussen Vlaamse en Waalse regionale luchthavens en de nationale luchthaven in de hand werkt.

De Gewesten en federale overheid dienen hiervoor een nieuw samenwerkingsakkoord te sluiten, dat tevens toelaat zowel een gelijk speelveld te behouden en onderlinge competitiviteit te garanderen als een evenwichtig leefbaarheidsbeleid rond de luchthaven van Zaventem te voeren.

Ten slotte zegt N-VA ook via luchtverkeersleiding op Benelux-niveau de opstap naar de FABEC, het Functional Airspace Block Europe Central te willen maken, samen met verschillende omliggende landen.

Vlaamse en nationale luchthavens kunnen gerekend worden als economische poorten voor de regio, en alle voorstellen die de werking hiervan trachten te verbeteren, spelen dus in op de eerste doelstelling om van deze poorten de bereikbaarheid te garanderen.

In het regeerakkoord

Met het oog op een homogeen en coherent beleid rond de luchthaven van Brussel-Nationaal wordt in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk gewest en de federale overheid het luchthavenplan van 2008 uitgevoerd. Binnen deze samenwerking moet een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader vastgesteld worden dat de leefbaarheid garandeert (inclusief geluidsactieplan) en de economische ontwikkeling stimuleert.

Duurzaamheid is al een enkele keer gevallen bij vervoer over land en water, maar het is bij luchtverkeer dat het meer op de voorgrond komt. Het gaat echter vooral om leefbaarheid, met betrekkelijk weinig aandacht voor het milieu, en streeft daarom vooral de vierde doelstelling na.

De toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens wordt versterkt door in het kader van de nieuwe beheersvorm de ICAO-certificatie te behouden middels de nodige investeringen. Deze luchthavens worden ingeschakeld in de toeristische onthaalinfrastructuur van Vlaanderen.

In de beleidsnota

Voor de nationale luchthaven wordt een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader opgesteld na de uitvoering van het luchthavenplan van 2008 waarbij zowel de leefbaarheid in de omgeving als de economische ontwikkeling van de luchthaven in rekening worden gebracht. De luchthaven wordt gezien als belangrijke groei- en banenmotor. De regionale luchthavens worden ingeschakeld als toeristische ontvangstopporten.

Binnen de exploitatie van het luchtverkeer wordt eveneens bijzondere aandacht geschonken aan de leefbaarheid in de omgeving.

9.4.4. | CIJFERMATIGE BEREKENING VAN AANDACHT PER PARAMETER

	N-VA	CD&V	Open Vld	sp.a	Groen	VI. Belang
Algemeen	Formule= $\frac{\text{\# vermeldingen van relevante zoektermen}}{\text{\# woorden van het mobiliteitsprogramma}} \times 1000$					
Principes en uitgangspunten	1,27	5,01	1,25	2,38	4,00	3,77
Modi						
Voet	0,63	2,33	1,25	0,73	3,78	0,00
Fiets	3,16	8,41	7,51	6,95	12,11	1,26
Auto	1,90	2,68	5,01	10,24	9,89	2,52
Parkeren	0,00	1,97	0,00	0,55	0,89	0,00
Taxi	1,27	0,36	0,00	1,46	0,44	0,00
Openbaar vervoer	13,92	15,74	15,02	14,81	15,11	26,42
Bus, tram, metro	6,33	6,62	6,26	4,57	8,33	18,87
Trein	3,16	3,22	1,25	3,66	2,56	7,55
Tarifiering	4,43	3,04	3,75	1,65	2,00	0,00
Vracht	5,06	3,40	1,25	6,77	3,11	2,52
Water	8,23	4,11	0,00	2,56	3,44	3,77
Lucht	8,23	0,54	0,00	0,18	0,11	0,00
Multimodaliteit	2,53	2,86	0,00	1,83	1,67	1,26
Verkeersveiligheid	6,96	8,23	0,00	3,66	6,11	6,29
Politie, controle en handhaving	0,63	2,68	1,25	1,83	2,00	3,77
Verkeerswetgeving	1,27	2,50	0,00	2,01	1,56	3,77
Belasting	6,33	0,36	1,25	0,91	2,22	1,26
Rijopleiding en rijbewijs	0,63	0,89	0,63	0,89	0,00	1,83
Infrastructuur	4,43	3,22	2,50	2,93	2,44	3,77
Intelligente transportsystemen	1,27	5,37	1,25	4,02	2,33	2,52
Link met						
Andere beleidsdomeinen						
Ruimtelijke ordening	1,27	1,61	0,00	1,28	2,56	0,00
Milieu	4,43	5,19	1,25	4,94	5,33	0,00
Andere niveaus						
Europese niveau	5,70	0,72	1,25	2,56	0,44	0,00
Federale niveau	0,63	1,25	0,00	0,18	0,11	0,00
Brussel	0,63	0,72	0,00	0,00	1,00	0,00
Lokale niveau	2,53	5,55	5,01	8,60	6,67	8,81
Andere actoren						
Bedrijven	4,43	1,25	1,25	2,38	1,44	0,00

9.4.5. | MS POWERPOINT SLIDES TER VERDEDIGING VAN DEZE BACHELORPROEF

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN

De evolutie van verkiezingsprogramma tot beleidsbrief na de Vlaamse verkiezingen van 2014 inzake mobiliteit
Veel blabla, weinig vroemvroem?

Tom Etienne
Kriszta Mulu
Willy Miermans

Verkeerskundig project
Academiejahr 2014-2015

OVERZICHT

Het onderzoek Het drieliuk De evolutie De conclusie

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN

2

OVERZICHT

Het onderzoek Het onderwerp Het theoretisch en het toetsingskader De onderzoeksvragen

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN

3

HET ONDERZOEKSONDERWERP

Relevantie

- Politiek als inherent onderdeel van mobiliteit
- Mobiliteit als inherent onderdeel van maatschappij
- Belang voor wetenschapper, politieker en burger

Afbakening

- Keuze voor beleidsniveau o.b.v. bevoegdheden
- Vlaamse verkiezingen, mei 2014
- 6 partijen boven kiesdrempel (alle arrondissementen)

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN

4

HET ONDERZOEKSONDERWERP

Ontwerp

1. Verkiezingsprogramma's	2. Regeerakkoord	3. Beleidsnota
N-VA CD&V Open Vld sp.a Groen! Vlaams Belang	N-VA CD&V Open Vld	Ben Weyts (N-VA)

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN

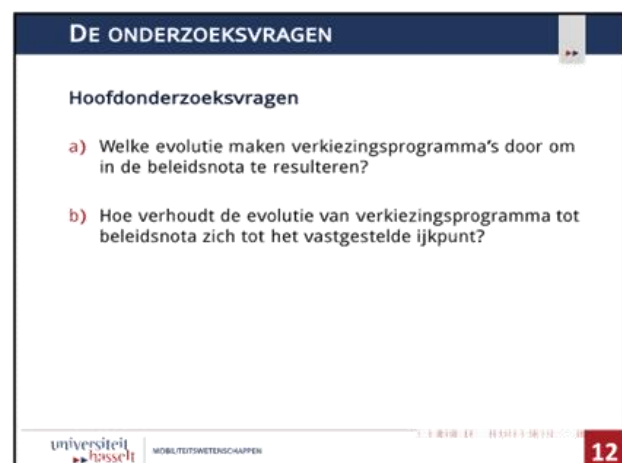
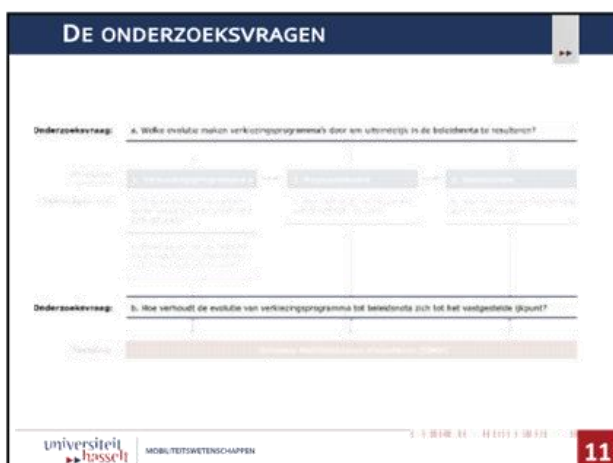
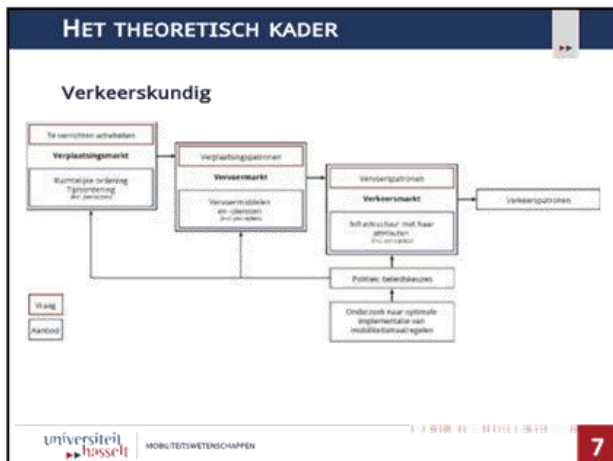
5

OVERZICHT

Het onderzoek Het onderwerp Het theoretisch en het toetsingskader De onderzoeksvragen

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN

6



DE ONDERZOEKSVRAGEN

Deelonderzoeksvragen

1. Hoe verhouden de verschillende verkiezingsprogramma's zich tot elkaar?
2. Waar bevinden de verschillende verkiezingsprogramma's zich in het referentiekader?
3. Hoe verhoudt het regeerakkoord zich tot het OMV?
4. Hoe verhoudt de beleidsnota zich tot het OMV?

OVERZICHT



OVERZICHT



DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Probleemstelling

- Erkenning van het mobiliteitsprobleem door alle partijen
 - Gevolgen voor leefmilieu
 - Gevolgen voor maatschappelijke samenhang
 - Gevolgen voor economische groei
- Maar waar ligt de oplossing?
- Mobiliteit is geen extreem polariserend thema
 - Zelfde onderwerpen
 - Eigen invulling

DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Principiële aandacht voor...

-  Bereikbaarheid en economische winsten
-  De gebruiker met aandacht voor milieu
-  Te beknopt
-  Eerlijke mobiliteit
-  Eerlijke mobiliteit met aandacht voor milieu
-  Strengere vorm van mobiliteit

DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Overeenkomsten

- Veel aandacht voor rechtstreeks aan burger gerelateerde zaken
 - Aandacht voor openbaar vervoer
- Minder aandacht voor onrechtstreeks aan burger gerelateerde zaken
 - Uitzondering: N-VA

Verschillen

- Grote inhoudelijke verschillen ver te zoeken
 - Vracht en logistiek
 - STOP-principe

DE VERKIEZINGSPROGRAMMA'S

Toetsing

- Geen maatregelen lijnrecht tegen doelstellingen in
 - Algemene, amper-gekleurde doelstellingen
 - Positieve formulering vereist kritische kijk en verder onderzoek
 - Afhankelijk van implementatie
- Stellen van prioriteiten in de doelstellingen

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 19

OVERZICHT

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 20

HET REGERAKKOORD

Verbinden om vooruit te gaan

- Een efficiënter en performanter wegennetwerk
 - Economische bereikbaarheid
 - Verkeersveiligheid
- Aandacht voor
 - Het netwerk (en de gebruiker)
 - Samenwerking
 - Objectivering en wetenschappelijke verantwoording

voortgang

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 21

OVERZICHT

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 22

DE BELEIDSNOTA

- Uitgebreide operationalisering van het regeerakkoord
 - Bijkomend detailniveau of diepgang is beperkt
 - Opgedeeld in strategische en operationele doelstellingen

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 23

DE BELEIDSNOTA

- Prioriteit voor investeringen in grootste hefboom voor mens en economie
 - Woon-werkverkeer
 - Woon-schoolverkeer
 - Optimale verknoping netwerken
 - Verkeersveiligheid
- Binnen beperkende omstandigheden

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 24

DE BELEIDSNOTA

Twee belangrijke accenten

1. Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa
 - Bijzondere aandacht voor vrachtvervoer
 - Over het water, spoor en de weg
 - Aandacht voor openbaar vervoer
 - Basisbereikbaarheid vervangt basismobiliteit
 - Beperkte aandacht voor leefbaarheid en milieu
 - Doch erkenning van gevolgen verkeerstoename
2. Verkeersveiligheid
 - Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid
 - Nul doden in 2050 = zelfde doelstelling OMV

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 25

DE BELEIDSNOTA

Toetsing

- Duidelijke prioriteiten in de strategische doelstellingen van het OMV
 - Bereikbaarheidsdoelstelling
 - Verkeersveiligheidsdoelstelling
- Andere doelstellingen in de marge
 - Toegankelijkheidsdoelstelling
 - Leefbaarheidsdoelstelling
 - Natuur- en milieudoelstelling

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 26

OVERZICHT

Het onderzoek



Het drieluik



De evolutie



De conclusie



universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 27

DE EVOLUTIE

- Van verkiezingsprogramma tot beleidsnota
 - = Van ambitie naar realisme
- Weerhouden punten
- Verdwenen punten
- Toegevoegde punten
- Veranderde en verschoven punten

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 28

DE EVOLUTIE

Weerhouden punten

- Verkeersveiligheidsbeleid
- Aandacht voor openbaar vervoer
- Aandacht voor bereikbaarheid
- Belang van samenwerking
- Mobiliteitsbudget

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 29

DE EVOLUTIE

Verdwenen punten

- Probleemstelling
- Uitbestedingen en privatisering

Toegevoegde punten

- Beperkingsvoorwaarden op investeringen
- Aandacht voor objectivering

universiteit hasselt MOBILITEITSWETENSCHAPPEN 30

DE EVOLUTIE

Veranderde en verschoven punten

- Afname in belang
 - Duurzaamheid in de marge
 - Kilometerheffing voor personenvervoer
- Toename in belang
 - ITS
 - Toegankelijkheid

OVERZICHT



DE CONCLUSIE

a. Welke evolutie maken verkiezingsprogramma's door om uiteindelijk in de beleidsnota te resulteren?



- De verkiezingsprogramma's = **maatschappelijk belang**
 - Aandacht voor
 - Netwerken en gebruiker
- Het regeerakkoord
 - Compromissen tussen N-VA, CD&V en Open Vld
- De beleidsnota = **economisch belang**
 - Aandacht voor
 - Netwerken en bereikbaarheid

DE CONCLUSIE



b. Hoe verhoudt de evolutie van verkiezingsprogramma tot beleidsnota zich tot het vastgestelde diktum?

Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (OMV)

Toetsing aan het OMV

- Generiek geformuleerde doelstellingen
 - Onvoldoende toetsingskader voor beleid?
 - Toetsing implementatie en uitwerking van voorstellen biedt meer mogelijkheden

DE CONCLUSIE

Veel blabla, weinig vroemvroem?

- Niet veel blabla
 - Van ambitieuze naar concrete en realistische voorstellen
- Wel veel vroemvroem
 - In al haar vormen



