



ONDERNEMINGSPLAN

DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

1	OMGEVINGSANALYSE.....	1
1.1	DE INTERNE OMGEVING EN DE BELEIDSKADERS WAARIN HET DEPARTEMENT MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN OPEREERT	2
1.2	EXTERNE OMGEVINGSANALYSE'	8
2	PROCESSEN VAN HET DEPARTEMENT.....	10
2.1	TOONAANGEVEND IN BELEID	11
2.2	TOONAANGEVEND IN TECHNISCHE EXPERTISE: DE TECHNISCHE ONDERSTEUNENDE DIENSTEN.....	12
2.3	UITVOERING	15
2.4	ONDERSTEUNING VANUIT MANAGEMENTEXPERTISE	16
2.5	MANAGEMENT-ONDERSTEUNENDE PROCESSEN	17
3	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN HUN VERTALING IN DE INHOUDELIJKE WERKING.....	18
3.1	SD 1: WE VERPLAATSEN ONS TIJDS- EN KOSTENEFFICIËNT: NAAST INSPANNINGEN OM DE MOBILITEITSVRAAG MAXIMAAL ONDER CONTROLE TE HOUDEN EN TE SPREIDEN, WORDEN ALLE SCHAKELS IN ONS VERVOERSNETWERK OPTIMAAL BENUT EN VERKNOOPT	19
3.2	SD 2: WE VERTREKKEN VAN STERKE EN BETROUWBARE NETWERKEN DIE ELKE DEELNEMER GARANTIE GEVEN OP EEN BETROUWBARE REISTIJD EN EEN KWALITEITSVOLLE, VEILIGE VERPLAATSING	25
3.3	SD 3: IK BOUW AAN EEN VOORUITSTREVENDE VLAAMS VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID	38
3.4	SD 4: INVESTEREN IN MENS EN LEEFOMGEVING OM BIJ TE DRAGEN TOT EEN LEEFBAARDER, GEZONDER EN GROENER VLAANDEREN	44
3.5	SD 5: INVESTEREN IN ECONOMISCHE EN LOGISTIEKE NETWERKEN: INTERNATIONAAL EN MULTIMODAAL VERVOERSBELEID	52
3.6	SD 6: IK ZET DAARBIJ OOK IN OP PRAKTISCHE, TRANSPARANTE EN DOELGERICHTE REGELGEVING, EEN GOED FINANCIËEL BEHEER EN EEN ACTIEVE INBRENG IN DE EUROPESE BESLUITVORMING. ER WORDT ONDERZOCHT HOE REGELGEVING KAN WORDEN HERZIEN ZODAT ZE WAAR NODIG SLECHTS OP HOOFDLIJNEN NORMEREN T.A.V. DE LOKALE BESTUREN. EEN PLANMATIGE AANPAK.....	65
3.7	SD 7: WEGEN OP INTERNATIONAAL BELEID.....	66
3.8	SD 8: INTERNE ORGANISATIE: INZETTEN OP EEN SLANKERE EN WENDBARE OVERHEID.....	69
3.9	SD 9: CORRECTE, COHERENTE EN LEESBARE REGELGEVING	73
4	DOELSTELLINGEN VAN DE INTERNE WERKING.....	77
4.1	MATURITEITSINSCHATTING DOOR AUDIT VLAANDEREN	78
4.2	VERHOOGING VAN DE MATURITEIT VAN DE ORGANISATIE	79
4.3	EFFICIËNTIEWINSTEN BOEKEN	88
5	DOELSTELLINGEN WELZIJN, DIVERSITEIT EN GELIJKE KANSEN	90
5.1	RISICOANALYSE OM MAATREGELEN TE TREFFEN DIE HET WELZIJN BEVORDEREN	91
5.2	MAATREGELEN OM PSYCHOSOCIALE BELASTING TE VOORKOMEN	91
5.3	ACTIES OP HET GEBIED VAN DIVERSITEIT EN GELIJKE KANSEN.....	92
5.4	INTEGRATIE EN INBURGERING.....	92
6	INZET VAN MIDDELEN	93
6.1	PERSONEEL	94
6.2	BEGROTING 2015	95
7	BIJLAGEN	99
7.1	GECONSOLIDEERDE PROCESMAP.....	99
7.2	PROJECTEN UIT HET PROGRAMMA ORGANISATIECULTUUR.....	109

Expertise in Beweging



Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken staat voor Expertise in Beweging.

Als expertisecentrum in mobiliteit en infrastructuur staan we voor innovatie en deskundigheid. We willen toonaangevend zijn in diverse domeinen, van beleid tot technische expertise, en van de uitvoering van de maritieme toegankelijkheid tot de management-ondersteunende activiteiten die we aanbieden.

De maatschappelijke verwachtingen zijn hooggespannen als het over de bereikbaarheid van onze regio en de verkeersveiligheid gaat. Samenleving en politiek eisen van ons duurzame en kostenefficiënte investeringen die zuinig en transparant zijn – en dat is maar terecht ook. Met de zesde staatshervorming krijgt ons departement er bovendien extra bevoegdheden bij.

Maar hoe groot de verwachtingen ook mogen wezen, de middelen zijn beperkt. Daarom stellen we in dit Ondernemingsplan 2015 prioriteiten en maken we duidelijke keuzes. In dit plan beschrijven we de strategische en operationele doelstellingen die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in de legislatuur 2014-2019 wil realiseren. U leest meer over de projecten en processen die daarvoor nodig zijn, met inbegrip van de randvoorwaarden in mensen en middelen.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft de vaste ambitie om open en transparant te communiceren. We willen de dialoog aangaan met interne én externe belanghebbenden. Ik besef dat de realisatie van dit ondernemingsplan veel vraagt van elk van ons. Maar ik weet ook dat we samen een prachtig verhaal kunnen schrijven door duidelijk te maken wat we willen bereiken en welke bijdrage iedere medewerker hiertoe kan leveren. Dit Ondernemingsplan 2015 zal daartoe een belangrijke stap zetten.

Filip Boelaert
Secretaris-generaal

Opzet van het Ondernemingsplan

Dit Ondernemingsplan 2015 biedt een overzicht van de strategische en operationele doelstellingen, projecten en processen die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in de loop van 2015 wil uitvoeren. Dit is het eerste ondernemingsplan van de regeerperiode 2014-2019. Bij de doorvertaling van projecten en processen wordt zoveel mogelijk een strategische meerjarencomponent in rekening gebracht. De ondernemingsplannen voor de komende jaren zullen telkens actualisering en bijsturing geven.

Een ondernemingsplan vormt de basis voor de planning en de evaluatie van de leidende ambtenaar. Het ondernemingsplan is een managementinstrument dat het kader kan vormen voor de persoonlijke doelstellingen van iedere medewerker van het departement.

Structuur van het Ondernemingsplan 2015

Het Ondernemingsplan 2015 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is opgebouwd uit:

1. Omgevingsanalyse
2. Processen van het departement
3. De strategische doelstellingen en hun vertaling in de inhoudelijke werking
4. Doelstellingen van de interne werking
5. Doelstellingen in welzijn, diversiteit en gelijke kansen
6. Inzet van middelen
 - 6.1. Personeel
 - 6.2. Begroting
7. Bijlagen
 - 7.1. Geconsolideerde procesmap
 - 7.2. Projecten uit het programma Organisatiecultuur

1 OMGEVINGSANALYSE

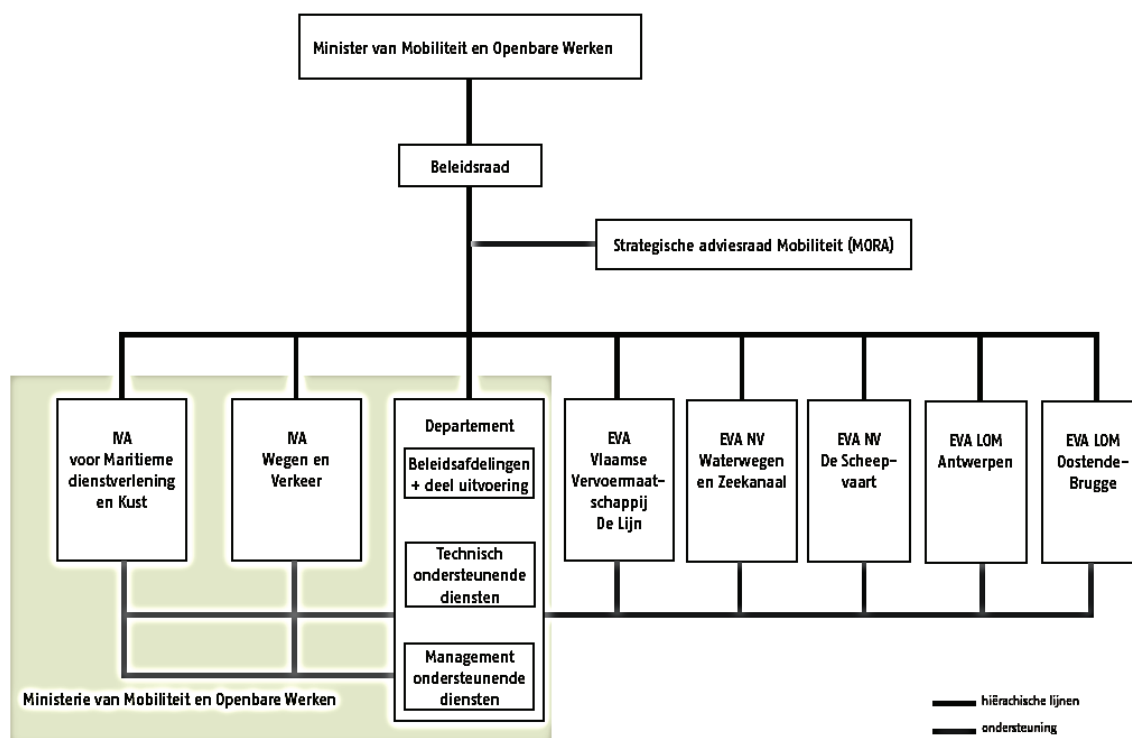


1.1 De interne omgeving en de beleidskaders waarin het Departement Mobiliteit en Openbare Werken opereert

1.1.1 Situering van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (verder ook geheten: 'het departement') is op 1 april 2006 opgericht in het kader van het project Beter Bestuurlijk Beleid en binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid.

Het departement vormt samen met twee intern verzelfstandigde agentschappen - het Agentschap Wegen en Verkeer en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Samen met de extern verzelfstandigde agentschappen De Lijn, De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal, en de Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen Antwerpen en Oostende-Brugge vormt dat Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken op zijn beurt het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.



1.1.2 Beleidskaders

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft het volgende beleidskader, geformuleerd door de Vlaamse overheid en andere overheden:

1. Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014 -2019: Vertrouwen - Verbinden - Vooruitgaan
2. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014 – 2019
3. Decreten
 - Mobiliteitsdecreet
 - Havendecreet
 - Decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen
 - Decreet Integraal Waterbeleid
 - Decreet Eigen Vermogen 'Flanders Hydraulics'
 - ...
4. Beleidsplannen
 - Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en de noodzakelijke bijstelling ervan op basis van het MORA-advies en de motie van het Vlaams Parlement
 - Beleidsplan Ruimte (in opmaak)
 - De Waterbeleidsnota
 - ...
5. EU beleid: richtlijnen, verordeningen
 - Witboek Transport 2011-2020 (ook review dit jaar)
 - TEN-T + CEF-verordening
 - Clean Power for Transport-richtlijn
 - Richtlijnen 2014/45-46-47
 - ...
6. Diverse verdragen, onder meer de Scheldeverdragen
7. Diverse beheersplannen, onder meer de Stroomgebiedbeheersplannen.

1.1.3 Opdracht en taken van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is opgericht door een besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005¹. Dit besluit bedeeft het departement een beleidsondersteunende taak toe, d.w.z. de opdracht om de minister te ondersteunen:

- bij de uitwerking van diens beleid: daartoe heeft het departement een beleidsvoorbereidende en een beleidsevaluerende opdracht
- bij de aansturing en de opvolging van de beleidsuitvoering, die in de regel wordt toevertrouwd aan agentschappen.

Dit betekent dat het departement het beleid van de minister inhoudelijk moet ondersteunen bij de beleidsvoering, inzake mobiliteit en verkeersveiligheid en inzake investering, beheer en exploitatie van de transport- en de haveninfrastructuur. Hiertoe behoren onder meer:

- de opmaak van adviesnota's, beleidsvoorstellen en regelgeving
- de verspreiding van informatie
- beleidsverkenning, trendwatching, contextanalyse
- follow-up van Europees en internationaal beleid en regelgeving
- follow-up en evaluatie van de beleidseffecten
- informatie en communicatie in het beleidsdomein
- technische, en juridische adviezen in het kader van de beleidsvoorbereiding.

Daarnaast vervult het departement de rol van beleidscoördinator in het beleidsdomein voor de begroting, de beantwoording van parlementaire vragen en kabinetsnota's, en de voorbereiding van beleidsnota's en beleidsbrieven van de minister.

Op 24 maart 2006 zijn de taken en opdrachten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beschreven in het Operationaliseringsbesluit. Dit besluit gelast het departement behalve met beleidsondersteunende taken ook met:

- het verstrekken van *management-ondersteunende diensten* en *juridische ondersteuning* aan het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, de diensten voor Afzonderlijke Beheer in het beleidsdomein en het departement zelf²; de management-ondersteunende en juridische dienstverlening wordt vastgelegd in samenwerkingsakkoorden tussen het departement en deze agentschappen
- de coördinatie ten behoeve van het hele beleidsdomein van *rapporteringen* aan de minister in personeelsaangelegenheden, facilitair management, informatie- en communicatie-technologie, boekhouding, begroting en juridische aangelegenheden

¹ De feitelijke start vond plaats op 1 april 2006.

² Sinds de LOM-LEM-hervorming van het beheer van de Vlaamse regionale luchthavens verstrekt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken deze ondersteuning niet langer aan de DAB Luchthaven Antwerpen en de DAB Luchthaven Oostende, maar wel aan de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge.

- het verstrekken van *technisch ondersteunende diensten* aan het beleidsdomein; het departement is ook gemachtigd om technisch ondersteunende diensten te verlenen aan andere beleidsdomeinen en aan derden; de samenwerking van het departement als aanbieder van technisch ondersteunende diensten met de agentschappen als aanvragers is vastgelegd in samenwerkingsakkoorden; deze technische ondersteuning houdt geen overdracht in van bevoegdheid, noch van verantwoordelijkheid
- het beheer en de exploitatie van de *maritieme toegangswegen* tot de Vlaamse zeehavens
- toezicht op de uitrusting en de uitbating van de *Vlaamse regionale luchthavens*³
- het beheer van het *Vlaams Infrastructuurfonds*
- het beheer van het Eigen Vermogen *Flanders Hydraulics*.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is volgens artikel 4§2 van het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid van 18 juli 2003 ook belast met de taken van beleidsuitvoering die niet zijn toevertrouwd aan een agentschap in het beleidsdomein.

In het kader van de zesde staatshervorming (de Bijzondere Wet van 6 januari 2014) zijn verschillende bevoegdheden van de federale staat overgedragen naar de gemeenschappen en gewesten. Voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken resulteert dit in de inkanteling van: wegcode; Verkeersveiligheidsfonds; homologatie; technische keuring; rijopleiding; rijbewijsexamen; Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid; het transport van gevaarlijke goederen over de weg (ADR); het transport van gevaarlijke goederen per binnenschip (ADN); de binnenvaart; de toegang tot het beroep in de luchtvaartsector.

Het departement neemt de reglementering en verwante aspecten op zich. Omdat het Agentschap Wegen en Verkeer bij de meeste van deze bevoegdheden betrokken is, komt er een samenwerkingsakkoord tussen departement en agentschap over reglementering en beleidsvoorbereiding.

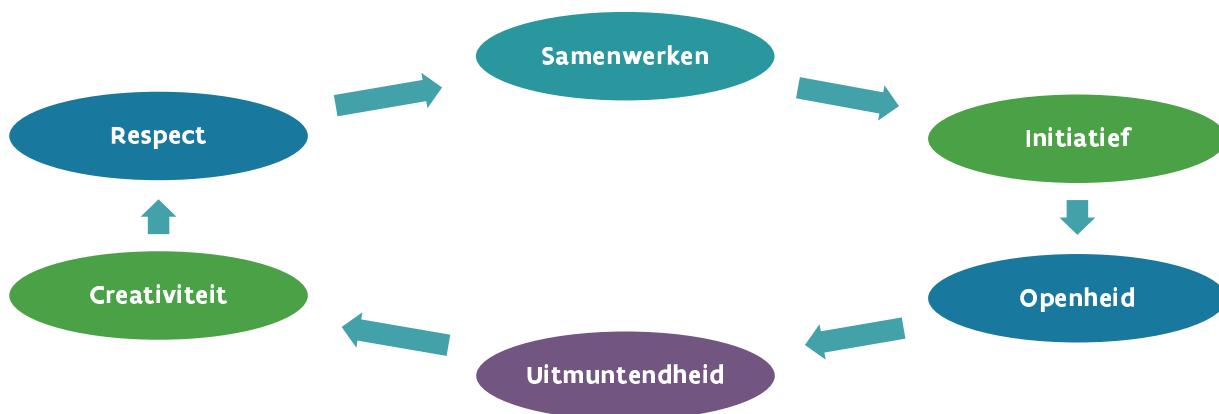
Voor de technische controle en de handhaving inzake ADR, ADN en binnenvaart worden afspraken gemaakt in de samenwerkingsovereenkomsten tussen departement en agentschappen. Inspectie en handhaving voor ADN en binnenvaart worden per samenwerkingsovereenkomst toegewezen aan de agentschappen De Scheepvaart en Waterwegen & Zeekanaal.

³ T.g.v. de LOM-LEM-hervorming van het beheer van de Vlaamse regionale luchthavens belast de LOM Oostende-Brugge en de LOM Antwerpen met deze taak. Het departement staat evenwel in voor de ondersteuning van deze luchthavenontwikkelingsmaatschappijen.

1.1.4 Missie en waarden: Expertise in Beweging

Als het expertisecentrum op het vlak van mobiliteit en infrastructuur willen wij innovatie en deskundigheid bieden. Wij leveren vlotte en efficiënte diensten aan hoog kwalitatieve voorwaarden en willen de netwerkpartner ter voorbereiding, coördinatie en operationele uitvoering van het beleid zijn. Hierdoor bouwen wij een sterk imago op als betrouwbare partner en dienstverlener.

Aanvullend op de waarden van de Vlaamse overheid, namelijk: 'vertrouwen', 'openheid', 'wendbaarheid' en 'daadkracht' heeft het departement zijn eigen waarden gedefinieerd. Al deze waarden sturen ons dagelijks handelen.



Samenwerken

Wij werken samen met collega's en partners op basis van loyaliteit en onderling vertrouwen. Wij bundelen onze inspanningen en stellen het algemeen belang voorop. Wij ontwikkelen een goede werksfeer en nemen beslissingen in team.

Initiatief

Wij nemen initiatief en benutten kansen. Wij geven ruimte voor zelfsturing en investeren in betrokkenheid. Wij kijken vooruit en handelen proactief.

Openheid

Wij delen kennis en gaan transparant te werk. Wij zorgen voor heldere informatie en communicatie. Wij voelen ons verantwoordelijk en zijn betrouwbaar in het nakomen van onze afspraken.

Uitmuntendheid

Wij ontwikkelen kennis en brengen unieke talenten samen. Wij spelen snel en flexibel in op maatschappelijke vragen. Wij werken planmatig en klantgericht. Wij streven naar voortdurende verbetering en dragen kwaliteit hoog in het vaandel.

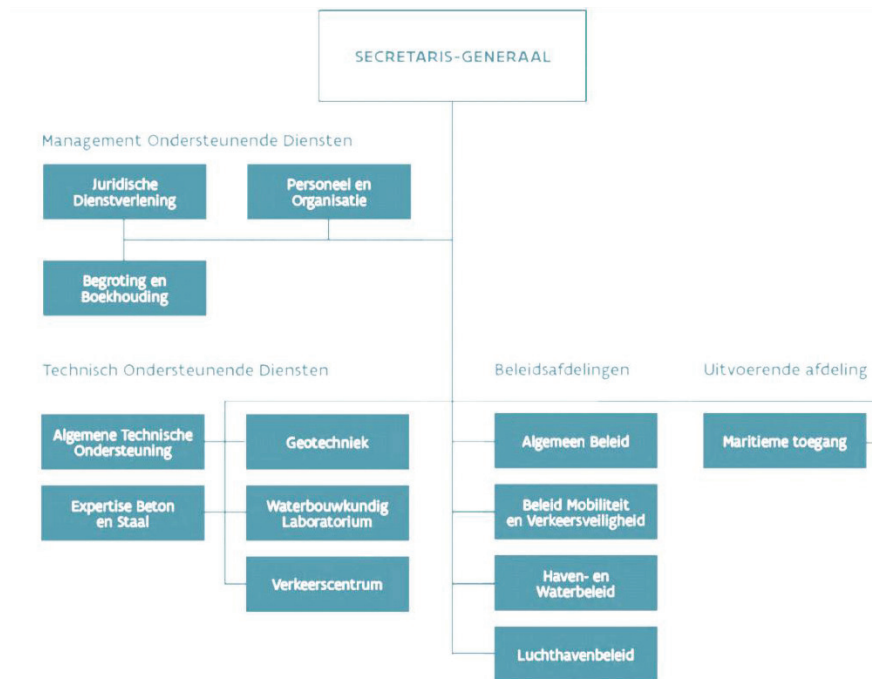
Creativiteit

Wij bieden visie en maken samen plannen om de toekomst te creëren. Wij dagen uit en bedenken innovatieve oplossingen. Wij durven verantwoorde risico's nemen.

Respect

Wij staan als mens tussen de mensen. Wij moedigen collega's en partners aan en waarderen elke inspanning. Wij benutten elkaars ervaring, kennis, netwerk en competenties.

1.1.5 Organisatiestructuur



1.1.6 Partners en belanghebbenden

Samen met tal van andere partners en belanghebbenden werkt het departement aan de invulling van de doelstellingen. Bij dit proces ligt de klemtoon op transparantie en participatie. Het departement houdt op deze manier zo veel mogelijk rekening met de verschillende rollen van partner, uitvoerder en klant van alle spelers.

Overzicht van partners en belanghebbenden:

- de voogdijminister en de Vlaamse Regering
- het Vlaams Parlement
- internationale en Europese overheden
- federale, provinciale en lokale overheden, met inbegrip van de havenbedrijven
- Vlaamse administraties
- middenveldorganisaties en belangengroepen
- onderwijs- en onderzoeksinstellingen
- zakelijke doelgroepen en privépartijen
- pers en media
- klanten
- vakbonden
- personeelsleden
- burgers
- ondernemingen
- andere partners.

1.2 Externe omgevingsanalyse⁴:

Externe omgevingsfactoren sturen mee het beleid. In deze omgevingsanalyse gaan we in op drie aspecten van onze omgeving.

Als logistieke draaischijf in Europa ligt Vlaanderen op een cruciaal knooppunt. Dat maakt de multimodale connectie met andere Europese knooppunten uiterst belangrijk. Logistieke poorten zoals zeehavens en luchthavens zijn cruciaal voor de welvaart in Vlaanderen. Een performant transportsysteem is ook van levensbelang voor het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer. Daarnaast is een goede mobiliteit een noodzakelijk voorwaarde voor zorgverlening, handel, sociale contacten, toerisme en recreatie, cultuurbeleving en welzijn.

Maatschappelijke uitdagingen en externe omgevingsfactoren oriënteren het beleid inzake mobiliteit en openbare werken. We moeten daarom als organisatie deze uitdagingen en omgevingsfactoren nauw volgen zodat we snel kunnen inspelen waar nodig en wenselijk.

1.2.1 Maatschappelijke uitdagingen

In de maatschappelijke context doen zich tendensen voor in de manier waarop burgers en publieke opinie naar mobiliteitsvraagstukken en infrastructuur kijken.

Verkeersdrukke

Er is een grote mobiliteitsvraag in Vlaanderen. Aangezien deze in grote mate wordt ingevuld met particuliere auto's en bedrijfsvoertuigen leidt dit tot files en aanzienlijk tijdverlies op snelwegen en ringwegen maar ook op tal van andere wegen en bedreigt het de leefbaarheid van woonkernen. Daarom investeren we in Vlaanderen in de eerste plaats in maatregelen voor de meest filegevoelige regio's.

Combimobiliteit

Veruit de belangrijkste transportmodi zijn respectievelijk de auto voor het personenvervoer en de vrachtwagen voor het goederenvervoer. Ze lijden aan capaciteitsproblemen op het wegennet. Toch zijn er vaak alternatieve transportmodi beschikbaar. Daarom moeten we voor elke verplaatsing op zoek gaan naar de meest aangewezen combinatie van transportmodi. We moeten de verschillende transportnetwerken versterken en bijzondere aandacht besteden aan de verknoping van deze netwerken.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid blijft een thema met een zeer groot maatschappelijk belang. Inzake verkeersveiligheid is de afgelopen jaren een belangrijke vooruitgang geboekt. Toch scoort Vlaanderen in vergelijking met onze buurlanden nog steeds slecht. Vooral voor voetgangers, bromfietzers en motorrijders is het risico op ongevallen met blessure of dodelijke afloop erg hoog. Daarom moeten we inzetten op sensibilisering, opleiding en handhaving en de infrastructuur veiliger maken.

⁴ Een uitgebreide omgevingsanalyse vindt u in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014 - 2019

Bereikbaarheid

Bij het uitwerken van infrastructuuringrepen en mobiliteitssturende maatregelen vertrekken we van sterke en betrouwbare netwerken met een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing. Tevens moeten we er over waken dat personen met mobiliteitsbeperkingen voldoende oplossingen hebben voor hun mobiliteitsbehoeften.

Toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens ten opzichte van de omliggende landen te behouden en te versterken, is het van levensbelang dat alle Vlaamse zeehavens bereikbaar zijn en blijven. Daartoe moet de maritieme toegang tot de Vlaamse havens gevrijwaard worden, zowel qua nautische als qua morfologische toegankelijkheid. Ook de zeesluizen en de aansluiting op het hinterland, binnen de Vlaamse, nationale en internationale logistieke netwerken, zijn daarbij cruciaal.

De prijs van de mobiliteit

Momenteel houdt de kostprijs van personen- en goederenmobiliteit slechts in beperkte mate verband met de werkelijke kosten. Door de externe kosten van de mobiliteit aan de gebruiker door te rekenen, kunnen we de algemene maatschappelijke kost terugdringen. De lage kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer is niet langer houdbaar. De eigen inkomsten van De Lijn liggen immers veel lager dan de interne kosten.

Vlaanderen beschermen tegen overstromingen en watertekort

Als beheerder van de Vlaamse waterwegen en de Vlaamse Kust heeft het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken belangrijke instrumenten in handen om Vlaanderen te beschermen tegen overstromingen. Samen met alle andere actoren tekenen we een integraal en geïntegreerd waterbeleid uit.

1.2.2 Naar een slagkrachtige overheid

De Vlaamse Regering wil een kleinere, slagkrachtige overheid met minder administratieve lasten en meer klantvriendelijkheid. Elke entiteit moet hiertoe een kerntakenplan opmaken. Het kerntakenplan geeft aan welke van de huidige activiteiten meer en minder essentieel zijn om de beleidsdoelstellingen te bereiken en de dienstverlening verzekeren. Het resultaat van het politieke overleg zal doorwerken in de omschrijving en verankering van de interne werking van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De extra bevoegdheden vanwege de 6^{de} staatshervorming bieden mogelijkheden om eigen accenten te leggen in de beleidskeuzes van de Vlaamse Regering. In het kader van de 6^{de} staatshervorming krijgt het beleidsdomein nieuwe bevoegdheden: onder meer inzake de rijopleiding, het rijbewijs en de autokeuring.

Zowel de budgettaire middelen als het ambtenarenapparaat staan onder druk. Het adagium *meer doen met minder* blijft ook in deze regeerperiode van kracht.

2 PROCESSEN VAN HET DEPARTEMENT



WWW.MOBILITEITSPLANVLAANDEREN.BE



Toonaangevend in



Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wil toonaangevend zijn in beleidsondersteuning, kennisdeling, expertise en dienstverlening aan burger, partners en overheid. We willen eerste dienstverlener en aanspreekpunt zijn voor de minister en zijn kabinet.

Het departement ondersteunt de minister bij de beleidsvoering en –evaluatie in mobiliteit, verkeersveiligheid en goederenlogistiek, maar ook bij de investeringen, het beheer en de exploitatie van de transport- en de haveninfrastructuur in Vlaanderen.

In het kader van het kerntakenplan heeft het departement zijn dienstverlening gedocumenteerd aan de hand van de kernprocessen. Hieronder volgt een beknopt overzicht van de kernprocessen in de verschillende *clusters* van het departement: beleid, technisch ondersteunende diensten, managementondersteunende diensten en uitvoering. De kernprocessen zijn kort toegelicht en waar mogelijk is een schematische VTE-verdeling aangegeven.

2.1 Toonaangevend in beleid

In zijn beleidsvoorbereidende rol vertrekt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken altijd van een brede analyse van de maatschappelijke behoeften. Agentschappen zijn in de eerste plaats gericht op de beleidsuitvoering en op een specifieke transportmodus. Vanuit zijn centrale plaats en als beleidsondersteunende entiteit is het departement echter niet gebonden aan één specifieke transportmodus. Daarom is het Departement MOW goed geplaatst om het algemene beleid van de minister, met name het beleid inzake verkeersveiligheid, personenvervoer en logistiek beleid, en het ruimer algemeen belang te bewaken. De taken en processen van het departement in dit verband zijn divers, maar hun gemeenschappelijke deler is onze coördinerende rol. Vanuit zijn coördinerende opdracht heeft het departement een goed zicht op het eigen beleidsdomein en op andere beleidsdomeinen.

Er wordt strategisch, langetermijnstudiewerk gedaan en strategische beleidsplannen opgemaakt. Belangrijk daarbij is niet alleen de inhoudelijke kennis van de eigen beleidsopdrachten, maar ook, en vooral de transversale kijk naar andere beleidsdomeinen. Denk aan het Mobiliteitsplan, de Beleidsnota, Vlaamse Baaien en andere. Dat krijgt vervolgens een vertaling in de beleidsvoorstellen op kortere termijn. Dossiers worden voor de Vlaamse Regering gebracht en beslissingen voorbereid ten behoeve van de minister.

Vaak leidt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de implementatie van deze goedgekeurde beleidsplannen en beslissingen, of is er bij betrokken. We trekken na of de implementatie overeenstemt met het goedgekeurde beleid, dragen onze expertise aan wanneer dat nodig is, overleggen met de betrokken spelers of nemen zelf het programmamanagement op.

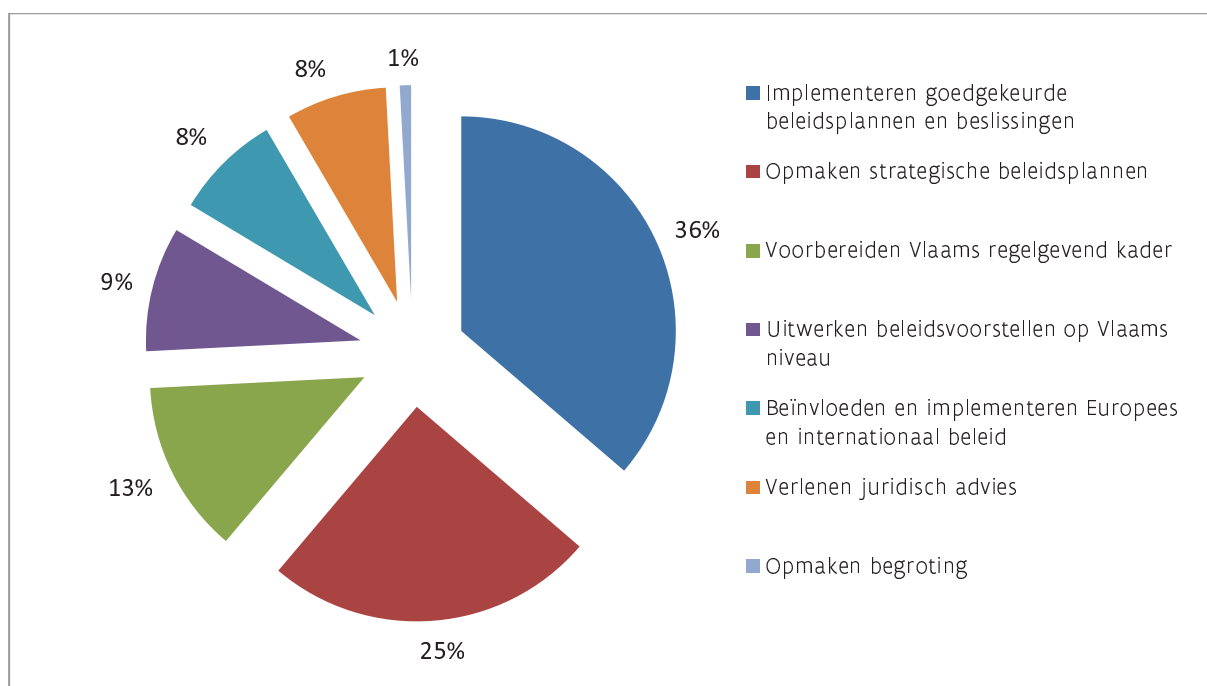
Maar daarnaast speelt het departement zelf ook een rol in het Europese en internationale beleid. Het is belangrijk om proactief invloed te hebben op het Europese beleid. Zodra het Europese beleid gevormd is, zorgen we voor een correcte omzetting. Europa heeft financiële programma's die we aanspreken wanneer onze projecten daarvoor in aanmerking komen. We hebben op dit vlak een expertise opgebouwd waar ook de andere entiteiten van het beleidsdomein hun voordeel mee kunnen doen.

Decreetgeving en uitvoeringsbesluiten zijn een belangrijk beleidssturend instrument en krijgt bijgevolg ruim aandacht. We zorgen zelf voor de opmaak van de regelgeving voor onze bevoegdheidsdomeinen en werken actief mee aan de regelgevende initiatieven van andere entiteiten: de opmaak of de aanpassing van decreten, besluiten, omzendbrieven.

Vaak worden we betrokken bij de opmaak van regelgeving door de federale overheid en de EU die onze bevoegdheid raakt. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beschikt over een juridische dienst die de beleidsafdelingen (en bij uitbreiding andere entiteiten) bijstaat met advies over allerlei juridische problemen. De juridische dienst wordt bij beleidsinitiatieven betrokken en kan zo zijn expertise bijdragen.

Ook het begrotingsproces is belangrijk voor de sturing van het beleid. Beleidscyclus en begrotingscyclus moeten goed op elkaar afgestemd worden. Het departement leidt en coördineert de beleidscyclus voor het hele beleidsdomein, maar zorgt ook voor de coördinatie van de begrotingsopmaak en de begrotingscontrole en voor de bijhorende rapporteringen van het beleidsdomein aan de minister.

De kernprocessen van de cluster Beleid en een schematisch overzicht van inzet van personeel:



Bron: kerntakenplan 2014

Deze kernprocessen lopen vaak in overleg met de agentschappen en / of andere entiteiten van de Vlaamse overheid.

2.2 Toonaangevend in technische expertise: de Technisch Ondersteunende Diensten

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wil toonaangevend zijn in de verwerving van technische kennis en expertise en ze ter beschikking stellen, in de eerste plaats aan het eigen beleidsdomein.

De Technisch Ondersteunende Diensten (TOD) vormen het operationele dienstencentrum en het studie- en kenniscentrum van het departement. Zij leveren op vlotte en efficiënte wijze diensten

die beantwoorden aan hoge kwaliteitsstandaarden - aan het departement zelf, aan agentschappen binnen en buiten het beleidsdomein en aan derden. De Technisch Ondersteunende Diensten zijn de netwerkpartner die het beleid voorbereidt, coördineert en uitvoert. De domeinen van technische dienstverlening zijn: burgerlijke bouwkunde (kaaimuren, sluizen, stuwen en bruggen); geotechniek; topografie; fotogrammetrie; waterbouwkundig onderzoek; strategisch onderzoek rond mobiliteit en verkeer; dynamisch verkeersbeheer; standaardbestekken en technische voorschriften; cost engineering; interne ICT-ondersteuning; interne kwaliteitszorg. Elk van de TOD-afdelingen is hét kenniscentrum in zijn vakgebied. Daarbij worden nieuwe technieken, inzichten en instrumenten verkend en onderzocht op hun mogelijke toepasbaarheid.

We toetsen onze dienstverlening continu op verbetermogelijkheden, de kwaliteit verbeteren is immers onze rode draad. De samenwerkingsovereenkomsten met onze voornaamste klanten (Wegen en Verkeer; Maritieme Dienstverlening en Kust; Waterwegen & Zeekanaal; De Scheepvaart; Maritieme Toegang; Vlaamse Milieumaatschappij; BAM ...) worden jaarlijks geëvalueerd zodat de geleverde diensten altijd sporen met veranderende behoeften.

Een eerste belangrijke groep van processen omvat de onderzoeken, proeven en metingen die we in eigen beheer uitvoeren of coördineren. Het gaat dan om onderzoek en ontwikkeling in de waterbouwkunde, geotechnische proeven, topografische metingen, en zo meer. Zij dragen bij tot de realisatie en het onderhoud van duurzame en economische infrastructuurprojecten, die een optimale mobiliteit en veiligheid mogelijk maken: bruggen, tunnels, kaaimuren, sluizen, dijken, kustverdediging, en dergelijke.

De processen met betrekking tot studie en advies vormen een tweede groot takenpakket van de Technisch Ondersteunende Diensten. Deze studies en adviezen worden voornamelijk verstrekt in opdracht van de entiteiten van het eigen beleidsdomein. Ze resulteren in rapporten en gegevenssets in verband met verkeer en vervoer, kosten en prijzen, geotechnische en bouwkundige aspecten en waterbouwkundige technische ondersteuning.

Bovendien heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een controlerende functie. Daartoe behoren onder meer keurings- en certificeringsactiviteiten, de vergunning van vervoersorganisaties, het beheer en de keuring van kunstwerken. In dit verband stellen we technische voorschriften op of werken we mee aan hun opmaak: normen en normatieve documenten, standaardbestekken, de werkzaamheden van normcommissies, en zo meer.

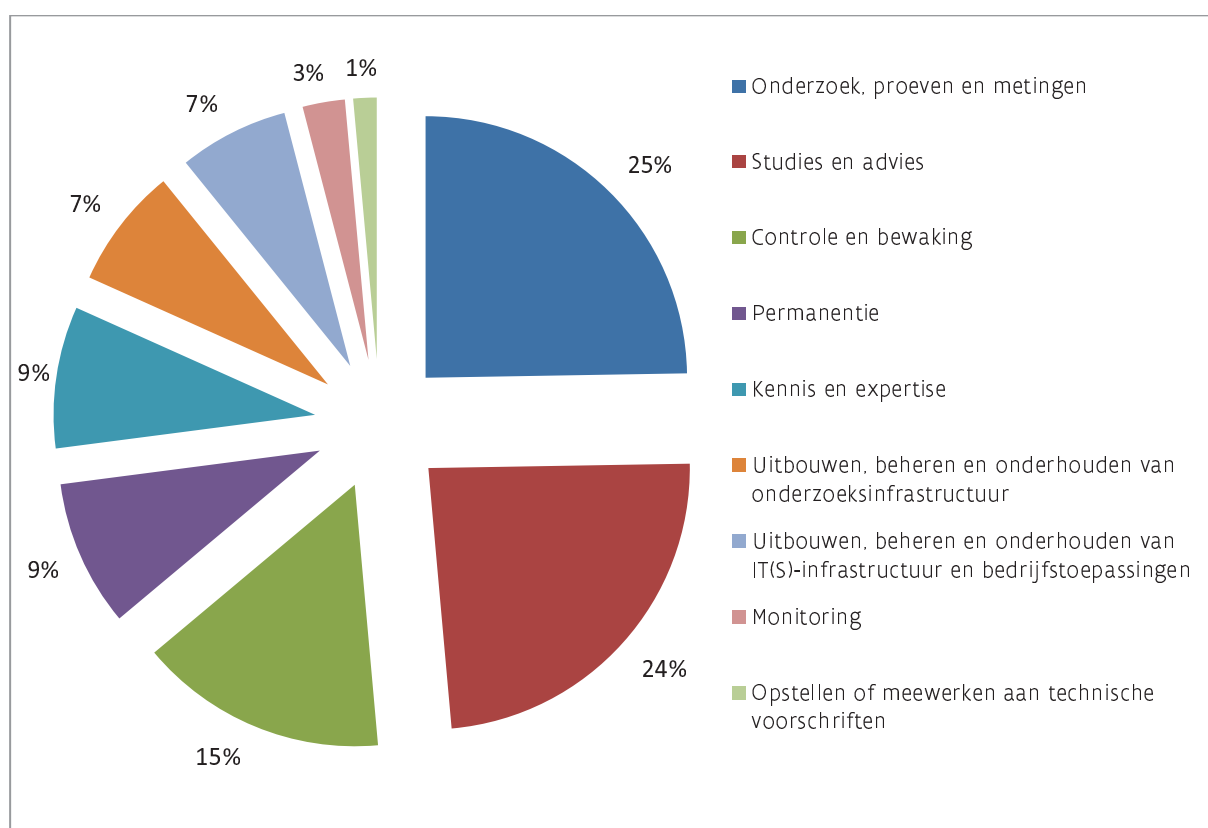
Centraal staat de opbouw van kennis en expertise. We moeten onze kennis structureel op peil houden, een degelijk kennis- en informatiebeheer opzetten, en op de hoogte blijven van de innovaties in onze vakgebieden. Kennisdeling en kennisontsluiting staan daarbij voorop. We nemen deel aan de overlegorganen in de vakgebieden, ontsluiten informatie (economische informatie en data, referentieprijzen, kengetallen kostmodellen, ...), geven cursussen en infosessies. Kortom: we spelen voluit de rol van kenniscentrum.

Continue monitoring draagt daartoe bij: monitoring van verkeersdata en waterstanden; meting van debieten en sediment; validering, actualisering en verspreiding van data via (web)portaalsites; beheer van kunstwerken (Bryggia); de bouw van de Databank Ondergrond Vlaanderen: ze dragen stuk voor stuk essentiële informatie aan voor de uitbouw en het onderhoud van de mobiliteitsinfrastructuur. De monitoring levert tegelijk belangrijke evaluerende informatie op.

Om de kernprocessen rond onderzoek, studie, advies en monitoring effectief en efficiënt te doen verlopen moet een geschikte onderzoeks- en modelinfrastructuur gebouwd, beheerd en onderhouden worden, voorzien van de nodige informatica en bedrijfstoepassingen.

Tot slot verleent het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ook 24-uurs permanenties, zeven dagen op zeven. Het verzorgt de verkeerscontrole en –sturing op de hoofdwegen en verschaft actuele verkeersinformatie, in overleg en nauwe samenwerking met wegbeheerders, hulpdiensten en ITS-serviceproviders. Het departement biedt ondersteuning bij calamiteiten aan bruggen, de klok rond. Ook het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) heeft een permanentie met het oog op overstromingen en droogte.

De kernprocessen van de cluster Technische ondersteuning en een schematisch overzicht van inzet van personeel:



Bron: Kerntakenplan 2014

2.3 Uitvoering

Binnen de cluster uitvoering van het Departement MOW hebben we het over de maritieme toegang en de luchthaveninfrastructuur. De maritieme en uitvoering gerelateerde aspecten zijn niet concurrentieel met de andere vervoersmodi (allen aan landzijde) en laten tegelijk toe om verkoking of te strikte splitsing tussen die modi te voorkomen. Om die reden worden ook deze processen als kerntaak gezien.

De LOM's (als verzelfstandigde entiteiten) staan o.a. in voor het investeren en onderhouden van de basisinfrastructuur van de luchthavens en de controle op de taken van de LEM's inzake de luchthaveninfrastructuur. Voor het vervullen van deze taken doen de LOM's beroep op het Departement MOW.

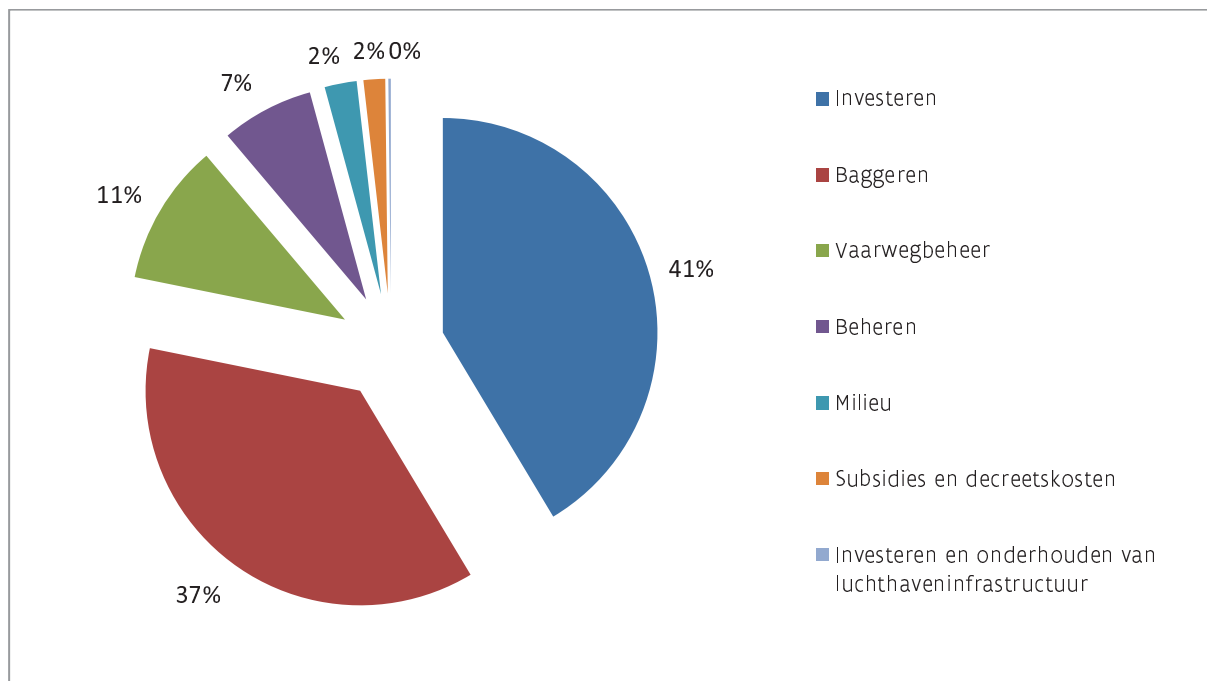
Voor wat betreft de maritieme toegang staan we volgens het havendecreet in voor de aanleg en het onderhoud van de basisinfrastructuur van de Vlaamse havens. Sinds het havendecreet in voege is, investeert Vlaanderen jaarlijks een 70 miljoen euro in de verbetering van de basisinfrastructuur van de Vlaamse havens. Ook het verzekeren van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is een belangrijke taak. Substantiële budgetten worden jaarlijks vrijgemaakt voor onderhoudsbaggerwerken op de (Wester)schelde en op de vaarpassen in de Noordzee.

Die basisinfrastructuur moet aangelegd en onderhouden worden. De nodige vergunningstrajecten moeten worden gevolgd. Voor het uitvoeren van deze taken dienen steeds de nodige milieuvergunningen- en MER procedures gevolgd te worden. We hebben op dit vlak dan ook een grondige expertise opgebouwd.

Daarnaast staan we niet enkel in voor het vaarwegbeheer, dit is het technisch vaarwegbeheer (denk aan drijfvuil of wrakken die moeten verwijderd worden, gevaarlijk vervoer op de Schelde, ... en het – in overleg met Nederland – gezamenlijk beleid en beheer van het Schelde-estuarium), maar ook voor het patrimoniumbeheer in de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende, dat tot het eigendom van de Vlaamse overheid behoort.

Tot slot staan we in het kader van onze uitvoerende taken ook in voor het analyseren en desgevallend toekennen van subsidies aan de havenbedrijven – binnen het kader van het havendecreet – voor infrastructuur en baggerwerken en voor de exploitatie en het onderhoud van de zeesluizen. Ook de LEM's (luchthavenexploitatie maatschappijen) Antwerpen en Oostende-Brugge verkrijgen, binnen het kader van het LOM-LEM decreet en de subsidieovereenkomsten, subsidies voor hun veiligheids- en beveiligingstaken. Het gaat hier vooral over het opmaken van overeenkomsten / administratieve dossiers, contractbeheer en controles uitoefenen.

De kernprocessen van de cluster Uitvoering en een schematisch overzicht van de tijdsbesteding:



Bron: kerntakenplan 2014

2.4 Ondersteuning vanuit managementexpertise

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wil zich ten volle inzetten voor effectief, efficiënt, ethisch en kwaliteitsvol werken. Deugdelijk overheidsbestuur vormt daarbij ons richtsnoer. Dat houdt in dat alle activiteiten van de beleids- en beheerscyclus met de nodige openheid, integriteit en verantwoordingsplicht verlopen: sturen – beheersen – verantwoorden – toezicht houden.

De Leidraad Organisatiebeheersing is hierbij ons referentiekader.

Het departement wil toonaangevend zijn in organisatiebeheersing en organisatieontwikkeling. Wij hebben de ambitie om de werking van onze organisatie te optimaliseren qua organisatiestructuur, werkingsprocessen, dienstverlening en kwaliteitsbewaking. Daarnaast willen we de verschillende thema's verder uitwerken volgens de PDCA-cyclus: doelstellingen – proces- en risicomanagement – belanghebbendenmanagement – monitoring – organisatiecultuur – organisatiestructuur – human resources management – informatie en communicatie – financieel management – facility management – ICT.

Verder geven de resultaatgebieden van de leidende ambtenaar en het afdelingshoofd richting aan onze managementprocessen. Vooreerst moet de entiteit aangestuurd worden. Leiding geven betekent coördinatie van beleidsvoorbereiding en follow-up, maar ook aansturing, ontwikkeling en evaluatie van medewerkers.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wil verkokering tegengaan en neemt vanuit dit oogpunt een voortrekkersrol op om de samenwerking binnen het beleidsdomein en tussen verschillende beleidsdomeinen te stimuleren en te coördineren.

Door externe vertegenwoordiging en netwerking draagt het departement bij tot een goede informatie-uitwisseling, betrokkenheid van stakeholders en versterking van het imago van de Vlaamse overheid.

De kernprocessen van de cluster Managementprocessen:

- aansturing van de entiteit
- organisatieontwikkeling
- synergie en samenwerking
- externe vertegenwoordiging en netwerking
- secretariaat.

2.5 Management-ondersteunende processen

Management-ondersteunende processen zijn processen die niet tot de primaire opdracht van de Vlaamse overheid behoren, maar die wel moeten worden vervuld om die opdracht te kunnen uitvoeren. Zij zorgen ervoor dat kern-, management- en ondersteunende processen zelf over de nodige middelen en kwaliteit kunnen beschikken.

De Vlaamse overheid wil haar middelen zo veel mogelijk inzetten voor haar kerntaken. De beperking van het aandeel aan management-ondersteunende functies is daarom een belangrijk issue. Het gaat daarbij dus niet enkel over de taken die door een management-ondersteunende dienst (MOD) als organisatorische eenheid worden uitgevoerd, maar ook over taken die in alle entiteiten van de Vlaamse overheid voorkomen. De ondersteunende diensten hebben betrekking op processen als financiën en begroting, personeel en organisatieontwikkeling, ICT, facility management, communicatie en juridische zaken.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ondersteunt niet enkel de eigen entiteit (de management-ondersteunende functies of MOF) maar levert ook management-ondersteunende dienstverlening voor heel het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, dus ook voor het Agentschap Wegen en Verkeer en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. De management-ondersteunende dienstverlening wordt aangestuurd via het managementcomité van het ministerie.

De kernprocessen van de cluster Management-ondersteuning (MOF + MOD):

- financieel beheer
- facility beheer
- personeelsbeheer
- ICT-beheer
- juridische ondersteuning
- communicatie.

3 STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN HUN VERTALING IN DE INHOUDELIJKE WERKING

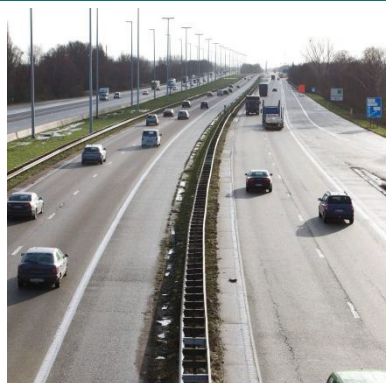


Deel 3 gaat in op de wijze waarop het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal bijdragen aan de realisatie van de strategische en operationele doelstellingen uit de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019. De focus ligt op de acties die in 2015 worden gerealiseerd of starten.

In vele gevallen is het departement niet de enige entiteit die deze doelstellingen wil realiseren. Om een volledig beeld te krijgen van de manier waarop de beleidsdoelstellingen uit de beleidsnota gerealiseerd worden, is het aangewezen om de ondernemingsplannen van alle relevante entiteiten te raadplegen.

Voor zover vandaag mogelijk geven we tevens een doorkijk naar de acties die gepland zijn voor later in de legislatuur. Ook de processen die in het voorgaande hoofdstuk beschreven zijn, dragen rechtstreeks of onrechtstreeks bij aan strategische en operationele beleidsdoelstellingen.

EEN VLOTTE BEREIKBAARHEID VAN SCHOOL EN WERK



3.1 SD 1: We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt: naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal benut en verknoopt

3.1.1 OD 1: Antwoorden geven op de mobiliteitsvraag

Via sensibilisatie willen we de Vlaming aanzetten om korte verplaatsingen vaker te voet of met de fiets te maken.

Actie	Timing
De promotie van duurzame mobiliteit moet mensen sensibiliseren om vaker te voet te gaan, de fiets te nemen of het openbaar vervoer te gebruiken. Verschillende verenigingen organiseren deze sensibilisaties, het departement zal coördineren en stroomlijnen om de resultaten te optimaliseren. Concreet: selectie, opvolging, controle en evaluatie van het geheel van de activiteiten.	2015, Jaarlijks

Actie	Timing
In het kader van het Decreet tot vaststelling van de algemene regels voor de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten d.d. 13.02.2004, zorgen we – in samenspraak met de minister - voor een structurele financiële ondersteuning van organisaties die de verplaatsing te voet, het gebruik van de fiets of het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.	Permanente opdracht
In het kader van Fietsgemeente/Fietsstad 2015 (VSV) voert het departement een quick scan (audit) uit van het fietsbeleid van de negen genomineerde gemeenten.	2015
Financiële ondersteuning van het Fietsberaad Vlaanderen en de Fietsersbond. Conform het regeerakkoord en de daarin voorziene timing (2016) evalueren we de werking van het Fietsberaad Vlaanderen.	Jaarlijks

Bij de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet een geschikte locatie gekozen worden, waar een goede ontsluiting voorhanden is of kan opgezet worden, rekening houdend met de ruimtelijke ordening. Nieuwe projecten met een belangrijke mobiliteitsimpact bekijken we tijdig en we spreken met alle betrokken actoren duidelijk af hoe die impact zal worden opgevangen en wie instaat voor de realisatie en de financiering van de maatregelen.

Actie	Timing
In het kader van MER-, RUP- en vergunningsprocedures zorgen we er met een deskundige, oplossingsgerichte en geïntegreerde adviesverlening voor dat bij de vaststelling van een RUP en de verlening van een vergunning rekening kan worden gehouden met de bereikbaarheid van verkeer-genererende activiteiten en inrichtingen zoals bedrijventerreinen en andere. Bij deze adviesverlening hebben we aandacht voor de belangen van de verschillende verkeersdeelnemers (multimodaliteit). Het departement maakt werk van één geïntegreerde adviesverlening op het niveau van het beleidsdomein waarbij nog slechts advies wordt verleend voor de voor ons beleidsdomein relevante dossiers. Bij projecten met een belangrijke mobiliteitsimpact bekijken hoe die impact kan worden opgevangen en wie instaat voor de realisatie en de financiering van de maatregelen.	Permanente opdracht
Adviseren van brownfieldconvenanten om betrokkenheid, advisering en samenwerkingsovereenkomsten mogelijk te maken.	Permanente opdracht
Evaluatie - aanpassing regelgeving RO en LNE, e.a. om betrokkenheid, advisering en convenants/samenwerkingsovereenkomsten mogelijk te maken.	Permanente opdracht

We moedigen de bedrijven aan om aandacht te hebben voor het woon-werkverkeer en voor plaats- en tijdsafhankelijk werken. Zo nemen we de druk weg van de ochtend- en avondspits. Medefinanciering hiervan verloopt bv. via het Pendelfonds of een toekomstig Shuttlefonds.

Actie	Timing
We informeren werkgevers over de mogelijkheden van plaats- en tijdsafhankelijk werken, in samenwerking met het Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie.	Permanente opdracht
We doen een nieuwe thematische oproep Pendelfonds 2015, gericht aan de bedrijven.	2015
In overleg met alle actoren evalueren we de werking van het Pendelfonds en het Pendeldecreet en doen voorstellen tot bijstelling.	Permanente opdracht

We stimuleren de invoering van het *mobilitéitsbudget* om werknemers een keuze te geven tussen de verschillende vervoersalternatieven, in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte.

Actie	Timing
Het principe van het mobiliteitsbudget is er opgenomen in de beleidsverklaring van de bevoegde federale minister. Zodra de nodige federale maatregelen zijn genomen, zal het departement in samenwerking met andere actoren een promotiecampagne naar de bedrijven starten.	2015

3.1.2 OD 2: Netwerken verknopen voor een betere combimobiliteit, zodat voor elke verplaatsing de geschikte transportmodi gebruikt kunnen worden

We benadrukken de complementariteit van de verschillende transportmodi en we sturen aan op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik. Daarom besteden we extra aandacht aan de ontwikkeling van de knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. Dankzij voldoende park and rides (P+R's) en dankzij transitzones die zo dicht mogelijk aansluiten bij de woon- en werkplaats zorgen we voor vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers. Een goede dienstverlening is essentieel om de ketenmobiliteit te versterken.

Actie	Timing
Op basis van een inventaris van de bestaande P+R en de knooppunten van het openbaar vervoer stellen we een voorstel op van verknoping van de verschillende netwerken op de verschillende schaalniveaus, in overleg met alle spelers.	2015

Actie	Timing
In samenspraak met alle spelers verfijnen we deze aanpak verder tot op het niveau van de ontwikkeling van transitzones, P+R in stadsregio's en centrumsteden. Deze aanpak toetsen we vervolgens af met de centrumsteden aan de hand van een workshop.	2015
Via de mobiliteitsbegeleiding van de gemeenten (onder meer de gemeentelijke mobiliteitsplannen), integreren we deze aanpak op een systematische wijze in het mobiliteitsplanningsproces om zo tot lokale uitrol te komen. Op die manier bereiken we een betere combimobiliteit. We nemen het voortouw om overstappunten uit te bouwen op maat van knooppunt en omgeving, samen met lokale partners en vervoermaatschappijen. Hiervoor werken we een nieuw type van samenwerkingsovereenkomst uit.	Permanente opdracht
Wat de inrichting van de knooppunten betreft, bereiden we een publicatie voor van een tweeledig aanbevelingspakket. De aanbevelingen hebben betrekking op de inrichtingsprincipes van knooppunten. Op dit moment zijn al twee types van stationsomgevingen, twee types van multimodale knooppunten en een P+R-knooppunt getest op gebruikskwaliteit. Momenteel worden nog vijf lokale projecten gevolgd met het oog op de implementatie van schakelmobiliteit. We evalueren ook best practices uit andere landen. Op basis van de gewonnen inzichten komen we tot aanbevelingen voor de inrichting van knooppunten. Hierbij hebben we voldoende aandacht voor de bereikbaarheid van deze knooppunten voor mindervaliden. De verspreiding en de verankering van het aanbevelingspakket is gepland voor 2016 en 2017 (zie overige acties OD 2).	Na 2015
Wat de uitrol van het transitplan voor Brussel en de Vlaamse rand betreft, bestaat er al een overzicht van de stations en hun bereikbaarheidsprofiel (spoor, metro, tram en weg). Op basis hiervan is een overzicht van kansrijke stations opgesteld. Deze projecten zullen beoordeeld worden op hun realisatiemogelijkheden op korte en middellange termijn, in overleg met de betrokken actoren. Deze beoordeling zal ook rekening houden met financiële en ruimtelijke overwegingen. De evaluatie wordt in 2015 afgerond. Daarna kan de stapsgewijze, lokale uitrol starten.	2015

We zorgen ervoor dat de knooppunten van het openbare vervoer goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers. We besteden bijzondere aandacht aan hun toegankelijkheid voor mindermobielen. Op deze knooppunten en P+R's zorgen we voor voldoende en veilige fietsenstallingen en voldoende parkeerplaatsen. Deelfietsen en deelauto's kunnen het voor- en natransport (van woning naar station en van station tot werkplaats) verbeteren. In de stadsrand kunnen parkings bij haltes van het openbare vervoer een goede oplossing vormen. In een goed verknoopt netwerk horen ook carpoolparkings thuis. We versterken tot slot de complementariteit van trein, metro, tram en bus met de fiets.

Actie	Timing
We volgen de projecten op die geïnitieerd worden door de NMBS (zie acties pagina 25) of de lokale besturen en starten waar nodig zelf overleg en samenwerkingen op (zie ook OD 7 pagina 38).	Permanente opdracht
Projecten voor deelauto's en deelfietsen van privé partijen en overheidsinstanties worden opgevolgd, geëvalueerd en verder ondersteund.	Permanente opdracht
We monitoren en evalueren het gebruik van deze deelsystemen (auto- en fietsdeelsystemen, carpoolparkings, P+R's enzovoort), onder meer met oog op hun verdere uitrol.	Permanente opdracht
Met de collega's van het facilitair management onderzoeken we of deelautosystemen met bedrijfsauto's van de Vlaamse overheid mogelijk zijn.	2015
In kader van de uitvoering van lokale mobiliteitsplannen en van de gebiedsevaluaties tot een betere ketenmobiliteit. Het is daarbij belangrijk om op lokaal niveau te voorzien in (fiets)parkeerplaatsen aan haltes. We onderzoeken of de regelgeving aangepast moet worden om een betere ketenmobiliteit te realiseren op lokaal niveau.	Na 2015
We onderzoeken samen met de lokale besturen de noodzaak en de wijze waarop tot meer uniformiteit kan gekomen worden in het parkeerbeleid ter ondersteuning van deze ketenmobiliteit (bijvoorbeeld via een parkeerdecreet, parkeren als onderdeel van het mobiliteitsplan, en zo meer.	Na 2015
We overleggen met de NMBS en Blue Bike over de uitrol van extra fietspunten in de stations.	Permanente opdracht

We maken werk van een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk met het spoor als ruggengraat en gegarandeerde aansluitingen van het stads- en streekvervoer. We zorgen voor een meer vraaggestuurd aanbod.

Actie	Timing
We zetten overleg op tussen de NMBS en De Lijn over de afstemming van de dienstverlening, een geïntegreerd ticketing- en tariefsysteem en de afstemming van vervoersplannen, in het bijzonder met het oog op de opmaak van het nieuwe vervoersplan van de NMBS van december 2017 en om optimale frequenties en aansluitingen te realiseren.	Permanente opdracht
Het departement werkt op basis van <i>best practices</i> concepten uit die bijdragen tot de realisatie van bovenvermelde doelstellingen	Na 2015

Actie	Timing
Na volledige uitrol van Retibo en in het kader van de gebiedsevaluaties zullen de mobiliteitsproblematiek en de verplaatsingsstromen in beeld worden gebracht, om de dienstverlening van de openbare vervoersaanbieders hierop te kunnen afstemmen (vraaggestuurde visie). Dat zal gebeuren i.s.m. De Lijn, de gemeenten en de gebruikersverenigingen van het openbaar vervoer. Concrete afspraken worden gemaakt om deze data te gebruiken voor beleidsevaluatie en –ontwikkeling.	Permanente opdracht
We volgen de studie en de uitbouw van de Voorstedelijke Vervoersnetwerken zoals (GEN) te Antwerpen en Gent en binnen de Vlaamse Ruit (zie ook OD 7).	Permanente opdracht

3.1.3 OD 3: Ik voer een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoek een slimme kilometerheffing voor personenvervoer

De Vlaamse Regering zal in 2016 een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren, in overeenstemming met het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 met de andere gewesten.

Actie	Timing
We zorgen tijdig voor de nodige decretale omkadering van de operationalisering van de slimme kilometerheffing, inclusief de handhaving, die coördinatie en afstemming van de procedures tussen de drie gewesten vereist.	2015
We zorgen voor een tijdige notificatie 'afzien inkomsten' om de Eurovignet-heffing voor het eigen netwerk op nul te zetten. We optimaliseren de tariefmethodologie in het samenwerkingsakkoord; in overleg met de andere gewesten. We voeren tariefsimulaties uit. Op deze basis starten we het overleg met de sector en evalueren (en implementeren) we de flankerende maatregelen.	2015
We vragen de goedkeuring van de Europese Commissie over de te hanteren tarieven.	2015
In samenwerking met Viapass starten we tijdig de bredere communicatie op over de principes en werking van de slimme kilometerheffing, de te volgen procedures en de gehanteerde tarieven.	2015
Na de invoering van de slimme kilometerheffing monitoren we de wegen met tarief = 0 en evalueren we de uitrol, om het tolnetwerk en regelgeving zo nodig bij te sturen.	Na 2016

Conform de Tolrichtlijn en om het maatschappelijk draagvlak voor deze maatregel te vergroten en te waarborgen, moeten de inkomsten uit het rekeningrijden ingezet worden ten voordele van de vervoerssector en de kwalitatieve versterking van het vervoerssysteem.

Actie	Timing
Inzet van de opbrengsten uit kilometerheffing ten voordele van de kwalitatieve versterking van het vervoersnetwerk. Zodra een accuraat beeld van de verwachte opbrengsten beschikbaar is, werken we hier een voorstel voor uit.	Na 2015

We onderzoeken of (en onder welke voorwaarden inzake mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven ...) op termijn een slimme kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd. Ze kan ook in de plaats treden van de vaste verkeersbelastingen.

Actie	Timing
In samenwerking met het Beleidsdomein Financiën en Begroting onderzoeken we of (en onder welke voorwaarden) op termijn een slimme kilometerheffing voor personenwagens ingevoerd kan worden. Internationale cases worden opgevolgd teneinde ook hieruit nuttige beleidsaanbevelingen te kunnen doen. Ten einde het onderzoek op te starten stellen we de onderzoeksvragen op.	2015

3.2 SD 2: We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

3.2.1 OD 4: Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken die optimaal functioneren

Vlaanderen beschikt over een uitgebreide weginfrastructuur en een breed netwerk van openbaar vervoer. Een goed onderhoud en een efficiënte exploitatie vormen de beste investering omdat we zo de bestaande netwerken optimaal kunnen laten functioneren en kunnen voorkomen dat onderhouds- en andere kosten oplopen.

De exploitatie en het onderhoud van de transportinfrastructuur is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de agentschappen van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en in mindere mate van het departement (rol van de afdeling Maritieme Toegang). Daarnaast stelt het departement zijn technische expertise ter beschikking voor het onderhoud en de exploitatie van de transportinfrastructuur.

Actie	Timing
De Commissie Beheer van de Kunstwerken (CBK) faciliteert en coördineert het overleg tussen de beheerende entiteiten en de entiteiten die als beheercentrum of als gespecialiseerde dienst betrokken zijn bij het beheer van de kunstwerken. De commissie vergadert geregeld en komt ook in bijzondere gevallen samen. Ze verzekert de goede werking van het beheer van de kunstwerken. Ze legt de krachtlijnen van het beheer vast, volgt de status van de kunstwerken, evalueert de resultaten van de inspecties, bespreekt problemen, stelt oplossingen voor, wisselt ideeën en bedenkingen uit.	Permanente opdracht

Incidenten vormen een belangrijke oorzaak van verminderde doorstroming. Bovenop de sowieso al hoge belasting van het netwerk leiden ze tot aanzienlijke filevorming. Met een snelle verkeerscommunicatie over verschillende kanalen (onder meer door Verkeerscentrum; verkeersinformatie op de radio; RSS-borden) informeren we de weggebruikers en sturen we verkeersstromen om de verkeershinder te beperken.

Actie	Timing
We optimaliseren het proces 'technische exploitatie' van het Verkeerscentrum, en bouwen, in nauwe samenwerking met het Vlaams Tunnel en ControleCentrum van de afdeling Elektromechanica en Telematica, een instrument uit dat de betrouwbare werking van de operationele ITS-systemen te allen tijde garandeert. Het zorgt ervoor dat de verkeerskundige werking van het Verkeerscentrum zo weinig mogelijk gehinderd kan worden door verstoringen. Het Verkeerscentrum heeft een project lopen om de exploitatie van zijn ITS-componenten op technisch niveau volwaardig te beheren. De focus ligt sterk op de dienstverlening aan de weggebruiker. Medewerkers van het Verkeerscentrum werken processen uit en bouwen ondersteunende systemen uit die ervoor moeten zorgen dat defecten, onderhoud en aanpassingen aan de ITS-infrastructuur beter kunnen worden opgevangen. Dit project zal in 2015 nog geen volledige maturiteit bereiken. Omdat ook AWW een structuur heeft voor de technische bewaking van elektriciteitscomponenten en datanetwerken, lijkt een afstemming in de nabije toekomst wenselijk. Voorziene mijlpalen: • Uitschrijven deelprocessen • Uitbouw ondersteunende informatica-omgeving • Start integratie met VTC Andere acties betreffende ITS worden beschreven bij OD 6 op pagina 35 - 36.	2015 en verder 09/2015 10/2016 11/2017
Permanentie in het kader van calamiteiten met bruggen ter ondersteuning van de beheerder is gewaarborgd.	Permanente opdracht

We evalueren de wegcategorisering van de secundaire wegen om ook deze wegen maximaal in te schakelen in het vervoersnetwerk. Hierbij zien we erop toe dat dit de verkeersveiligheid en de leefbaarheid niet in het gedrang brengt.

Actie	Timing
De overheveling van provinciewegen naar gewest en gemeenten is grotendeels op basis van de categorisering gebeurd. Daarbij is een gelegenheid gemist om het wegbeheer volledig uit te puren op basis van categorisering. Om de secundaire wegen beter in te schakelen in de vervoersnetwerken brengen we eerst de 'as is'-situatie in beeld, d.w.z. de verkeersfunctie die deze netwerken momenteel al vervullen. We verkennen vervolgens het potentieel om deze wegen in te schakelen in het wegennet van hogere of lagere orde. Het departement neemt het voortouw om deze evaluatie uit te voeren in overleg met de lokale besturen, AWV en RWO. Resultaat: voorstellen voor een mogelijke bijstelling van de wegcategorisering.	Na 2015

De uitwerking van het begrip 'basisbereikbaarheid' biedt het Vlaamse mobiliteitsbeleid de kans om het openbare vervoernetwerk te herdenken. Het Decreet Personenvervoer wordt hiertoe herzien.

Actie	Timing
Het departement werkt een sneuvelnota over de basisbereikbaarheid uit, op basis van het regeerakkoord, de beleidsnota, de discussienota van De Lijn en het advies van de MORA. Deze visie wordt verder uitgewerkt in het perspectief van de politieke beleidskeuzes van het Vlaams Parlement. Dit nieuwe principe zal moeten worden bekeken in zijn relatie tot de gewenste structuur van het openbaar vervoer en het vraagafhankelijk of doelgroepenvervoer. De lokale besturen moeten hierin zeker een partnerrol opnemen.	2015
Het departement werkt zijn rol als mobiliteitsregisseur verder uit.	2015

Actie	Timing
De proefprojecten Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer staan momenteel in voor de coördinatie van het fijnmazig aangepast vervoer. Uit de Europese benchmarkstudie is echter gebleken dat kleinschalig vervoer (lees: belbussen, aangepast vervoer, vervanging van busritten, ouderenvervoer, enzovoort) enkel financieel haalbaar is als er een hoge kritische massa is. Om die kritische massa te bereiken, moet dit vervoer samengebracht worden zodat de voertuigen zo goed mogelijk gevuld worden. Dit geldt niet alleen voor het vervoer gefinancierd vanuit Mobiliteit en Openbare Werken, maar ook vanuit andere domeinen of overheden die met hetzelfde probleem geconfronteerd zijn. We moeten ook de toekomstige context voor ogen houden die zal ontstaan als gevolg van de verdere liberalisering (cf. Europese richtlijn in voorbereiding), waarbij we evolueren naar vervoerregio's. Het departement zal deze verschillende aspecten nagaan en de minister ter zake adviseren. Het departement zal, na akkoord, de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer omvormen tot Mobiliteitscentrales Basisbereikbaarheid voor de coördinatie van allerlei soorten vervoer met busjes of wagens. Vanaf 2016 zullen proefprojecten kunnen starten om de kritische massa te verhogen en de kostendekkingsgraad te verhogen. Het departement staat in voor de reglementaire onderbouwing, de financiering, de controle en de evaluatie. Praktisch: uitwerking van visie, strategie en doelstellingen voor de Mobiliteitscentrales; uitwerking van organisatiemodel en business case; uitwerking van een decretale basis, de financiering en de budgettering	Na 2015
Het departement zal instaan voor de legistieke bijstelling van het Decreet Personenvervoer. Zie ook deel 'Interne organisatie, inzetten op en slankere en wendbare overheid' en 'Operationele doelstelling kostendekkingsgraad en kostenreductie VVM De Lijn'.	
De efficiëntiewinsten die geboekt worden dankzij de realisatie van basisbereikbaarheid door middel van Mobiliteitscentrales Basisbereikbaarheid en dankzij de gewijzigde rol van het geregeld openbaar vervoer zullen ingezet worden om de mogelijkheden van het geregeld openbaar vervoer te verruimen. Het departement zal de vraag naar vervoer nagaan en voorstellen formuleren.	Na 2015

3.2.2 OD 5: Volledige netwerken: We voeren de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken.

We geven de hoogste prioriteit aan infrastructuurprojecten die het woon-werkverkeer verbeteren. We richten ons hiervoor in het bijzonder op congestiegevoelige gebieden in de Vlaamse Ruit en in de regio's rond Brussel en Antwerpen, naast de projecten die opgesomd zijn in het regeerakkoord.

Actie	Timing
Coördinatie en opvolging uitvoering van de projecten Masterplan Antwerpen, <i>quick wins</i> en impactmanagement via een maandelijks coördinatie-overleg.	Permanente opdracht
Overleg opzetten in het kader van de vergunnings- en planningsprocedures voor de projecten van het Masterplan Antwerpen met de Beleidsdomeinen LNE en RWO.	Permanente opdracht
Coördinatie van de voortgangsrapportering Masterplan Antwerpen.	Permanente opdracht
In de regio rond Brussel wordt in de schoot van het overleg START/VSGB en met het oog op de herinrichtingswerken aan R0 gewerkt aan een integratie van de verschillende mobiliteitsmaatregelen.	2015

We kiezen voor een planmatige aanpak en we objectiveren de keuze van onze investeringen. Hiervoor vormt de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) een mogelijk instrument. Het effect van de projecten wordt op een wetenschappelijke manier onderzocht, doorgerekend en onderbouwd in studies en adviezen, mede door de inzet van strategische en dynamische verkeersmodellen.

Actie	Timing
Het departement toetst de ontwerp ondernemingsplannen en beheersovereenkomsten, investeringsprogramma's en exploitatieplannen (= dienstregeling van De Lijn) van de agentschappen aan het beleid en aan de verwachtingen van de klanten, bespreekt dit met de agentschappen en formuleert op basis hiervan adviezen voor de minister	Permanente opdracht
Onderbouwde rapporten/adviezen en gegevens opleveren inzake verkeer en vervoer.	Permanente opdracht
Een nieuwe generatie strategische verkeersmodellen uitbouwen voor de wetenschappelijke onderbouwing van het effect van mobiliteitsprojecten: • Strategisch Vrachtmodel Vlaanderen (svrm VLA) versie 4.1.1 • Strategisch Personenmodel Vlaanderen (spm VLA) versie 4.1.1 • Strategisch Vrachtmodel Vlaanderen (svrm VLA) versie 4.2.1 • Strategisch Personenmodel Vlaanderen (spm VLA) versie 4.2.1 • Vijf provinciale verkeersmodellen (pvm) versie 4.2.1	2015 - 2018 05/2015 04/2016 07/2016 10/2016 01/2018
Implementatie standaardmethodologie MKBA na opmaak omzendbrief.	2015

Om grote projecten doelmatig aan te pakken zal de Vlaamse Regering waar nodig een procesmanager aanstellen die zal zorgen voor afstemming, overleg en communicatie met alle belanghebbenden en voldoende draagvlak zal opbouwen.

Actie	Timing
Selectie en aanstelling van een intendant die de overkapping - zowel van het Oosterweeltracé als andere delen van de Antwerpse Ring - verder zal onderzoeken. De intendant zal afhankelijk van het studiewerk zorgen voor maximale uitvoering.	2015

Bij de aanleg van infrastructuur gaan we na hoe we op een kostenefficiënte wijze een meer kwaliteitsvolle invulling van de openbare ruimte kunnen realiseren. We hebben oog voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het ontwerp, binnen de beschikbare budgettaire ruimte.

Actie	Timing
We begeleiden initiatiefnemers die hun project beter willen inpassen in de omgeving, via de procedure Complexe Projecten en starten een aantal pilootprojecten op	2015

De realisatie van grote infrastructuurwerken vergt vele jaren. Het is echter belangrijk dat we ook maatregelen nemen om op korte termijn de files aan te pakken. Daarom onderzoeken we of enkele quick wins de doorstroming voor alle verkeersmodi op korte termijn kunnen verbeteren.

Actie	Timing
We bouwen microscopische en macroscopisch dynamische verkeersmodellen die het mogelijk maken om het effect van de quick wins te berekenen. Dynamische verkeersmodellen worden ingezet om het onderzoek van verkeersmaatregelen (belijningen, spitsstroken, snelheidsbeperkingen, ...) te ondersteunen. Strategische modellen (zie hoger) brengen te verwachten mobiliteitseffecten van geplande investeringen in kaart. Mijlpalen:	Na 2015
• Ontwikkeling Macroscopisch Dynamisch Model Antwerpen	Eind 2016
• Ontwikkeling Macroscopisch Dynamisch Model Brussel	Eind 2018
• Update Microsimulatiemodel Antwerpen	Eind 2016

De fiets kan in verplaatsingen voor het woon-werkverkeer en het schoolverkeer een grotere rol gaan spelen. Daarom investeren we in geïntegreerde fietsnetwerken. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) wordt verder uitgebouwd. We doen dit samen met de gemeentebesturen en de provinciale besturen. Bovendien kiezen we voor de strategische uitbouw van fietssnelwegen of *fietsostrades* in congestiegevoelige regio's. Deze fietsostrades lenen zich uitstekend voor langere afstanden met elektrische fietsen, die we verder zullen promoten. Dit wordt ook op regelgevend vlak verder onderzocht.

Actie	Timing
Het departement is toonaangevend in fietsbeleid uit en komt tot een geïntegreerd fietsbeleidsplan.	2015

Actie	Timing
Het Fietsteam garandeert dat fietsinvesteringen op elkaar worden afgestemd en dat de financiering en de aanleg op de meest efficiënte wijze verloopt.	2015
In nauw overleg met RWO, AWV, de waterwegbeheerders, de provincies en de betrokken lokale besturen verkennen we het potentieel van fietssnelwegen in congestiegevoelige regio's. Projecten met het grootste hefboomeffect krijgen voor hun realisatie een rollend programma, over de periode 2016-2019.	Na 2015
We versterken de rol en de verantwoordelijkheid van de Fietsmanager zodat hij zijn coördinerende rol beter kan waar maken. De taak van de Fietsmanager bestaat uit; • decentrale voorbereiding van fietsinvesteringsplanning en -uitvoering: aanduiding van administratieve aanspreekpunten 'fietsinfrastructuur' in elke provincie • coördinatie van een integraal fietsinvesteringsplan op Vlaams niveau door: ○ ambtelijke coördinatie cel met vertegenwoordigers van het beleidsdomein (AWV, departement, W&Z, DS, MDK, De Lijn), onder voorzitterschap van een leidende ambtenaar; secretariaat: Fietsmanager ○ Fietsteam met beleidsverantwoordelijken van Vlaamse overheid, provincies, gemeenten voor coördinatie van het fiets(investerings)-beleid, onder voorzitterschap van het kabinet; secretariaat: Fietsmanager • Opvolging van fietsinfrastructuurprojecten via Geoloket Fiets: te ontwikkelen module voor het nieuwe geoloket dat recent in productie is gesteld. In overleg met alle betrokken actoren komen we tot duidelijke afspraken en efficiënte instrumenten.	2015
Het Fietsteam zal in overleg met alle betrokken actoren het integraal Fietsinvesteringsprogramma opstellen en vervolgens zijn uitvoering systematisch monitoren.	Permanente opdracht

Actie	Timing
In het voorjaar 2015 wordt het nieuwe Geoloket Fiets in gebruik genomen zodat de BFF-aanpassingen van de voorbije 2 jaar kunnen worden verwerkt en de inventarisatiegegevens bijgewerkt. Het Geoloket Fiets wordt verder uitgebouwd zodat we de realisatie van het BFF kunnen volgen. Alle partners zullen weten welke fietsroutes nog moet worden aangelegd, ongeacht of het om gewest- of gemeentewegen gaat. In het Geoloket Fiets worden instrumenten ontwikkeld om de prioriteiten voor deze investeringen beter te bepalen.	Permanente opdracht
Op basis van de informatie uit het Geoloket Fiets zal de verdere realisatie van het BFF en van de fietssnelwegen opgenomen worden in de lokale mobiliteitsplannen. Via samenwerkingsakkoorden met gemeenten en provincies, en op basis van een rollend investeringsprogramma 2015-2017 worden deze fietssnelwegen en het BFF gerealiseerd.	Na 2015
Federaal minister Galant onderzoekt op dit ogenblik voor welke aspecten van het verkeersreglement het aangewezen is om bepaalde types van elektrische fietsen gelijk te stellen met rijwielen. Dit wordt bekeken in een breed overleg, met de Gewesten, Belgische en Europese instanties en belangengroepen, verkopers en invoerders van elektrische fietsen, de verzekeringssector en het BIVV. In overeenstemming met een nieuwe Europese verordening bereidt de Minister tevens de organisatie voor van het markttoezicht op twee-, drie en vierwielers - waartoe ook snelle elektrische fietsen worden gerekend. Er is al contact opgenomen met de FOD Economie om de communicatie met het publiek over elektrische fietsen te harmoniseren. De FOD staat in voor het markttoezicht op elektrische fietsen met een maximumsnelheid van 25 km/u. Het departement (o.a. de Fietsmanager) neemt deel aan de voorbereidende werkgroepen.	2015

We willen andere gewesten en buurlanden nog actiever betrekken bij het oplossen van grensoverschrijdende mobiliteitsproblemen en bij infrastructuurwerken met nationale en transregionale impact. We gaan in bilateraal overleg met de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest onder meer over dossiers in verband met mobiliteit en ruimtelijke ordening die onze beide gewesten aanbelangen. We zullen samenwerken om concrete uitdagingen aan te pakken.

Actie	Timing
Evaluatie en waar nodig bijsturing van overlegstructuren en samenwerking met buurlanden en buurregio's (o.a. Principeel Akkoord).	2015

Met de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en de NMBS zal nauw worden samengewerkt om tegen begin 2015 een goed gemotiveerde selectie op te stellen van prioriteiten voor spoorinvesteringen. Dit gebeurt op basis van een vooraf gemeenschappelijk

bepaalde methodologie voor de analyse en de vergelijking van de verschillende projectvoorstellen van de drie gewesten.

Actie	Timing
We verstrekken de nodige ondersteuning voor de actualisering van het investeringsplan van Infrabel, met het oog op de opname van de voor Vlaanderen belangrijke spoorinvesteringen (personen- en goederenvervoer).	Permanente opdracht
Om tot een goed gemotiveerde selectie van prioritaire spoorprojecten te komen, werken we mee aan de samenstelling van een gemeenschappelijke methodologie voor de analyse en de vergelijking van de verschillende projectvoorstellen van de drie gewesten.	Permanente opdracht
Vorbereiding van samenwerkingsovereenkomsten tussen de federale overheid, NMBS en Infrabel en de Vlaamse overheid.	Permanente opdracht

3.2.3 OD 6: Slimme netwerken realiseren voor een vlotte en veilige doorstroming

Eén Vlaams ITS actieplan 2015 - 2025 bundelt de geplande ITS-acties. Dit actieplan wordt samengesteld in dialoog met de ITS-federatie; de publieke sector en de regionale en lokale overheden. In de lijn van het algemene beleid zoeken we naar mogelijkheden voor een 'slim' fietsbeleid, waarbij we fietsdetectie voor slimme verkeerslichten of aangepaste verlichting maximaal inpassen in de fietsinfrastructuur.

Actie	Timing
We werken een ITS-visie uit met aandacht voor onder andere slimme verkeerslichten, traffic management, open data, implementatie van ISA, ...	
Samenstelling Vlaams ITS-plan met onder andere acties inzake slimme regelstrategieën voor een betere verkeersdoorstroming, traffic management, aanpak sluipverkeer, open data en implementatie ISA.	2015
Inbreng van expertise voor de verdere uitbouw van DVM en RSS om van het snelwegennet een slim netwerk te maken.	Permanente opdracht
In samenwerking met lokale besturen en AWW bereiden we proefprojecten voor inzake fietsdetectiesystemen aan kruispunten en detectiesystemen voor de verlichting van fietspaden.	Permanente opdracht

Voor het vrachtverkeer zijn kwalitatieve en veilige parkings belangrijk. We vormen een visie over de ITS-uitrusting voor deze parkings en de nevenbedrijven, onder meer met het oog op het vrachtverkeer. Op deze basis kunnen we vervolgens gericht investeren.

Actie	Timing
de visievorming voor de snelwegparkings afronden.	2015

3.2.4 OD 7: Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel

De congestie op de Antwerpse en de Brusselse Ring is nefast voor de economie, de gezondheid en het welzijn. Prioriteit is vereist. Om de mobiliteit in de Vlaamse rand rond Brussel te verbeteren, heeft de Vlaamse Regering na overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, lokale besturen en andere belanghebbenden beslist om de Brusselse Ring (R0) van de zone van E40 Kust tot E40 Leuven te optimaliseren. Er is gekozen voor een grotere verkeersveiligheid en een verbeterde doorstroming door doorgaand en lokaal verkeer te scheiden. We geven ook voorrang aan de bouw van de derde Schelde kruising in Antwerpen. We werken een programma van verantwoorde milderende maatregelen (kosten/baten) uit. We onderzoeken de mogelijkheden om de barrièrewerking van de Antwerpse Ring op te heffen met behulp van overkappingen die de ring ruimtelijk beter integreren en gunstig zijn voor de volksgezondheid.

Actie	Timing
Selectie en aanstelling van een intendant die de overkapping van het Oosterweeltracé en de andere delen van de Antwerpse Ring verder zal onderzoeken. De intendant zorgt voor de maximale uitvoering (idem actie bij OD5 pagina 31), afhankelijk van de resultaten van het studiewerk.	2015
Coördinatie en opvolging uitvoering projecten Masterplan Antwerpen, <i>quick wins</i> en impactmanagement met een maandelijks coördinatie-overleg (idem actie bij OD5 pagina 30).	Permanente opdracht
Overleg met de Beleidsdomeinen LNE en RWO opzetten in het kader van de vergunnings- en planningsprocedures voor de projecten van het Masterplan Antwerpen (idem actie bij OD5 pagina 30) en de projecten in de regio rond Brussel	Permanente opdracht
Coördinatie van de voortgangsrapportering Masterplan Antwerpen.	2015, Jaarlijks

Investerings in ITS-maatregelen optimaliseren de doorstroming van alle vervoerswijzen. Voor de regio's Antwerpen en Brussel wordt het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) op de primaire wegen verder uitgebouwd. We sturen de verkeersstromen via Rijstrook Signalisatie Systemen (RSS) en bieden de weggebruiker real-time informatie aan.

Actie	Timing
In functie van de beschikbare kredieten en in samenwerking met AWW integratie van de volgende investeringen in DVM-infrastructuur binnen de werkomgeving van het Verkeerscentrum: basiswegvakmanagement E19 (Loenhout > Kleine Bareel) + E34 (Vorselaar > Ranst) + E313 (Ranst > Geel-Oost); DMV op R2 Antwerpen rechteroever.	2015

Actie	Timing
Met het oog op de uitbouw van DVM-installaties langs de weg door AWV integratie van de volgende investeringen in DVM-infrastructuur binnen de werkomgeving van het Verkeerscentrum: spitsstrook E314 Wilsele > Aarschot, DMV op R2 Antwerpen rechteroever, verdichting wegvakmanagement E40 (Heverlee > Sint-Stevens Woluwe), E17 (Sint-Niklaas > RSS-zone Kruibeke) en E19 (Wilrijk > Machelen); wegvakmanagement R0 (delen ten oosten van Sint-Stevens-Woluwe en ten westen van Groot-Bijgaarden) + snelwegen die toekomen en vertrekken op/van de R0 (E411, E40 (Leuven), E19, A12 en E40 (Gent)).	Na 2015
In samenwerking met lokale besturen en AWV bereiden we proefprojecten voor inzake fietsdetectiesystemen aan kruispunten en detectiesystemen voor de verlichting van fietspaden.	Permanente opdracht

Om de hinder bij deze infrastructuurwerken te beperken, geven we samen met de stad en de randgemeenten gestalte aan een project-overschrijdend impactmanagement van de vele werven.

Actie	Timing
Selectie en aanstelling van een intendant die de overkapping van het Oosterweeltracé en de andere delen van de Antwerpse Ring verder zal onderzoeken. De intendant zorgt voor de maximale uitvoering (idem actie bij OD5 pagina 31), afhankelijk van de resultaten van het studiewerk.	2015
Deelname aan Task Force Impactmanagement en advisering.	Permanente opdracht

In overleg met Infrabel en de NMBS zullen we nagaan of we het spoornet en het aanbod van treindiensten beter kunnen integreren in het Masterplan 2020. Zo willen we met de NMBS een convenant afsluiten voor een versterkte exploitatie van het treinaanbod van het voorstadsnet rondom Antwerpen tijdens de werkzaamheden aan het Masterplan 2020. Dit convenant moet de aanzet voor een A-GEN vormen.

Actie	Timing
Convenant met NMBS over versterkte exploitatie voorstedelijk netwerk Antwerpen als milderende maatregel.	2015
Uitbouw van permanent GEN Antwerpen als vervolg op Convenant met NMBS over versterkte exploitatie voorstedelijk netwerk Antwerpen.	Na 2015

In het kader van het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling (START) onderzoeken we hoe de geoptimaliseerde infrastructuur in de omgeving van de R0 het onderliggende wegennet kan ontlasten en we stellen een actieplan op van mogelijke maatregelen om ook het sluipverkeer in de regio onder controle te krijgen.

Actie	Timing
Evaluatie/reanimatie START-overleg. Een studie om de verkeersstromen in beeld te brengen is al gestart. 2015 loopt als proefproject in de regio tussen E19 en E40 (en N26). Op basis van de opgedane ervaring kan dan mogelijk verder worden uitgerold. Gemeentebesturen nemen verkeerssturende maatregelen op wegen waar zij doorgaand verkeer willen vermijden of verminderen. Door studie van de gewijzigde fileduur aan de hand van de verkeersdata van Be Mobile wordt dan nagegaan hoe de verkeersstromen reageren op de genomen maatregel(en).	Na 2015

De aanpak van de Brusselse Ring is meer dan alleen een wegenproject. We opteren voor een geïntegreerde aanpak die ook voorziet in de aanleg van het fiets-GEN en drie bijkomende tramverbindingen (Brabantnet).

Actie	Timing
Via het Geoloket Fiets (zie hoger) monitoren we de uitbouw van het fiets-GEN Brussel dat een onderdeel is van het BFF.	Permanente opdracht

Op het vlak van de infrastructuur zal Vlaanderen ook waken over een snelle uitbouw van het GEN Brussel.

Actie	Timing
Het departement speelt een actieve rol in het Principieel Overleg. Dit is het orgaan dat het samenwerkingsakkoord d.d. 17/6/1991 tussen de gewesten i.v.m. het geregeld vervoer van en naar het Brussels Gewest uitvoert en coördineert. Dit overleg wordt om beurten voorgezeten door een Brusselse en een Vlaamse minister. Ook MIVB, De Lijn en de gewestelijke administraties zijn daarbij aanwezig. Met het oog op een betere beleidsafstemming weegt het departement via de Raad van Bestuur van de NMBS op de besluitvorming bij de spoorwegen.	Permanente opdracht

3.2.5 OD 8: Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM)

We optimaliseren de vervoersmogelijkheden, met in het achterhoofd de inclusie in de bestaande vervoersmodi en een eventuele integratie. Dit gebeurt in samenspraak met alle aanbieders van vervoer, met het oog op synergie tussen de verschillende vervoerders en met als doel de totale kostprijs te verlagen en toch zo veel mogelijk vervoer aan te bieden.

We zullen nagaan welke structurele stappen we kunnen zetten om beter tegemoet te komen aan de vraag van de gebruiker, door één centrale voor alle vervoeraanbieders op te richten, voor Vlaanderen of per provincie. We zetten meer in op het vrijwilligersvervoer van de mindermobielen centrales en gaan na of deze diensten mee kunnen ingeschakeld worden in het Vlaamse vervoersysteem.

Actie (zie ook acties opgenomen bij OD4)	Timing
Kwaliteitsadviseurs zien toe op de toepassing van de diverse vademecums voor een betere toegankelijkheid van het openbaar domein en het openbaar vervoer.	Permanente opdracht
In samenwerking met de VVSG sensibiliseren we lokale besturen om hieraan de nodige aandacht te besteden.	Permanente opdracht
In het opleidingsgedeelte voor de professionals (opleiding via VSV) krijgen deze vademecums extra aandacht.	Permanente opdracht

VERKEERSVEILIGHEID



3.3 SD 3: Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

3.3.1 OD 9: Vlaams huis voor de verkeersveiligheid

We bundelen de krachten efficiënter en werken de versnippering in het verkeersveiligheidsbeleid weg via het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid heeft als een van de hoofdtaken de coördinatie van de opmaak van het nieuwe Vlaamse Verkeersveiligheidsplan, en vooral ook zijn uitvoering. De geleverde inspanningen en de bereikte resultaten worden gemonitord. Op basis hiervan krijgt het Verkeersveiligheidsplan een periodieke evaluatie en zo nodig een bijsturing.

Actie	Timing
Oprichting en installatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en ondersteuning van zijn werking.	2015
We werken invulling en scope van evaluatie en monitoring van het verkeersveiligheidsbeleid verder uit in het kader van het op te richten Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en het Verkeersveiligheidsplan (zie ook OD 13).	2015
Opmaak Verkeersveiligheidsplan (zie OD 28).	2015

3.3.2 OD 10: Verkeersveilig ontwerpen

We vereenvoudigen het snelheidsbeleid in Vlaanderen en maken het eenduidiger. Bij de bepaling van de maximaal toegelaten snelheid moeten wegbeeld, omgeving van de weg en wegfunctie meer op elkaar afgesteld zijn.

Actie	Timing
In overleg met steden en gemeenten en de verschillende infrastructuurbeheerders stellen we een richtlijnenkader op voor weginrichting en snelheidsregimes. Op die manier versterken we tegelijk de kennis en kunde van de lokale besturen.	2015: 70 km/u-wegen; na 2015: globale richtlijnenkader
We verlenen adviezen over de maximaal toegelaten snelheid, conform de vigerende wetgeving: Decreet Aanvullende Reglementen van 2008 en bijhorend uitvoeringsbesluit van 2009 en Bijzondere Wet tot hervorming van de instellingen.	Permanente opdracht
Met het oog op de implementatie van ISA (zoals voorzien door de federale regering) stellen we de gegevens van de verkeersbordendatabank als open data ter beschikking voor de opbouw van een digitale snelheidskaart. Samen met de verschillende infrastructuurbeheerders actualiseren we deze gegevens en bewaken we de kwaliteit er van. We concretiseren dit in een uit te voeren stappenplan.	Permanente opdracht
Op basis van het Verkeersveiligheidsplan kunnen bijkomende acties gekozen worden.	2015

3.3.3 OD 11: Opleiding en sensibilisatie voor een veiliger verkeersgedrag

Met de relevante actoren en gecoördineerd door het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid sensibiliseren we zowel de meest kwetsbare weggebruikers als de overige verkeersdeelnemers. Sensibilisatie en educatie moeten afgestemd worden voor een specifiek doelgroepenbeleid. Al naargelang van de doelgroep schakelen we relevante media, actoren en intermediairen in. De VSV staat onder meer in voor de organisatie en de coördinatie van de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming in verkeerskunde.

Actie	Timing
Sensibilisatie van het brede publiek via 'Kijk Uit'. In samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Federale Politie ondersteunen we zowel inhoudelijk als financieel.	Permanente opdracht
We voeren jaarlijks een verkeersveiligheids campagne met aandacht voor de zogeheten 'killers': onaangepaste snelheid; alcohol en andere drugs; het niet- dragen van de gordel; afleiding in het verkeer en vermoeidheid.	Permanente opdracht
We ondersteunen diverse projecten gericht op verschillende doelgroepen en specifieke onderwerpen (cf. dode hoek), in het kader van normenkader en richtlijnen van het Vlaams Huis en het Verkeersveiligheidsplan	Permanente opdracht

Actie	Timing
Op basis van het Verkeersveiligheidsplan worden bijkomende acties bepaald.	Na 2015

In samenwerking met onder meer de Vlaamse Stichting Verkeerskunde bouwen we het systeem van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie verder uit. Dit zowel binnen het reguliere onderwijs als erbuiten, met specifieke programma's en doelstellingen op het vlak van vaardigheden, kennis en attitudes voor elke leeftijdsgroep, elk type weggebruiker en elke vervoersmodus.

Actie	Timing
We ondersteunen en evalueren diverse projecten en programma's inzake permanente verkeers- en mobiliteitseducatie - en sensibilisatie. In het Vlaams Huis worden deze projecten op elkaar afgestemd.	Permanente opdracht
Ten behoeve van de verkeersveiligheidspreventie en sensibilisatie o.a. via verkeersgetuigenissen is er permanent aandacht voor verkeersslachtoffers, hun omgeving en de nabestaanden.	Permanente opdracht
Op basis van het Verkeersveiligheidsplan worden bijkomende acties bepaald.	Na 2015

We kaderen de hervorming van de rijopleiding in een levenslang traject van verkeersopvoeding en mobiliteitsbewustzijn. We zetten in op een gefaseerde rijopleiding met een leerfase, een oefenfase, een vervolmakingsfase en ten slotte een levenslang leertraject. Het systeem van vrije begeleiding blijft behouden mits voldoende omkadering voor de vrije begeleiders.

Actie	Timing
We besteden ook de nodige aandacht aan de opleiding voor het (professioneel) rijbewijs voor vrachtwagen en bus, evenals de verplichte bijscholing. Binnen de nieuwe bevoegdheden maken we werk van een meer op kwaliteit gebaseerde opvolging van rijlesgevers, examencentra en ondernemingen van technische keuring.	2015
Zoals voorzien in het jaarplan van het Steunpunt Verkeersveiligheid, komen we op basis van onder meer de GOCA-gegevens tot een eerste analyse van de effectiviteit van de huidige rijopleiding. Hierbij brengen we ook de effectiviteit van buitenlandse opleidingsmodellen in beeld.	2015

Actie	Timing
Binnen het Vlaamse Huis voor de Verkeersveiligheid komen we tot een doorstart van de werkgroep Rijopleiding. De prioritaire werkthema's voor 2015 zijn een betere omkadering van zowel de vrije begeleiders en een kwaliteitsverhoging van de opleiding en bijscholing van de rijlesgevers. Hierbij baseren we ons op de resultaten van de effectiviteitsstudie (zie hoger) en volgen de parallelle oefeningen op internationaal vlak.	2015
Op basis van het Verkeersveiligheidsplan worden bijkomende acties bepaald.	Na 2015

3.3.4 OD 12: Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

Door in de samenwerking met federale en lokale politie middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds op basis van prestatie-indicatoren gericht in te zetten, kunnen we een bijdrage leveren aan voldoende én efficiënte controles. Een aangepast reglementair kader van leermaatregelen inzake handhaving van het verkeersreglement zorgt voor een bijsturing van problematisch rijgedrag, zeker bij beginnende bestuurders. De Vlaamse overheid ondersteunt de implementatie van het rijbewijs met punten.

Actie	Timing
Oprichting en inkanteling van de Taskforce Handhaving in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.	2015
We maken werk van een reglementair kader voor leermaatregelen binnen de nieuwe eigen bevoegdheden inzake handhaving van het verkeersreglement.	Na 2015
We volgen de correcte en tijdige doorstorting van federaal geïnde bedragen inzake geregionaliseerde overtredingen van het verkeersreglement (onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en penale boetes).	Permanente opdracht
Op basis van het Verkeersveiligheidsplan worden bijkomende acties bepaald.	Na 2015

Doel(groep)gerichte handhavingcampagnes - bij voorkeur gebaseerd op innovatieve slimme oplossingen - verhogen het hele jaar door de objectieve en subjectieve pakkans. Controles moeten focussen op risicomomenten en op risicoplaatsen of risicogedrag.

Actie	Timing
We besteden extra aandacht aan voldoende controles van vrachtwagens langs de weg, onder meer in het kader van de technische keuring en door de inzet van technische hulpmiddelen voor controle van overlading en tussenafstanden. Voor concrete indicatoren met betrekking tot het aantal controles wordt afgestemd op de Europese richtlijnen.	Permanente opdracht

We zorgen voor een duidelijk, consequent en transparant beleid inzake snelheidsbeperkingen. Vanuit de nieuwe bevoegdheid over de plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens kiezen we voor overleg met de wegbeheerders en voor 'minder borden'.

Actie	Timing
Om het aantal verkeersborden te verminderen, verspreiden we best practices en bieden we een richtlijnenkader aan van ontwerpprincipes. Waar nodig zorgen we voor aanpassingen van de plaatsingsvoorwaarden (aanpassing van het reglementair kader).	Permanente opdracht
Door advies te verlenen, kennis te delen en ondersteunende instrumenten aan te bieden (zoals de Interactieve Reglement Generator IRG) versterken we kennis en kunde bij lokale wegbeheerders inzake verkeersreglementering, aanvullende reglementen en de plaatsing van verkeerstekens.	Permanente opdracht

3.3.5 OD 13: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

Een moderne, grondige ongevalregistratie- en analyse, op basis van bindende afspraken met alle betrokken actoren, stelt ons in staat om uit de echte oorzaken van ongevallen te leren. Meten is weten. Zo werken we een objectief onderbouwd, doelgericht en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid uit.

Op basis van onder meer de gegevens uit het GEO-portaal Ongevallen maken we structurele analyses van de verkeers(on)veiligheid voor, tijdens en na de invoering van beleidsmaatregelen. Zo mogelijk maken we daarbij ook gebruik van andere informatie zoals intensiteitsgegevens, infrastructuurgegevens en gedragsgegevens.

Actie	Timing
We zetten in op de verdere uitbouw van het GEO-portaal Ongevallen. De focus ligt vooral op de optimalisatie van de aggregatieprocessen en de uitbreiding van de mogelijkheden om gevaarlijke punten en wegsegmenten (TEN-netwerk) te becijferen. Verder opteren we voor een noodzakelijke jaarlijkse data-input van gelokaliseerde ongevallen.	Permanente opdracht
Een heropstart van de Taskforce Ongevallenregistratie/analyse in het kader van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid zorgt voor een continue verbetering van de kwaliteit van de locatiegegevens en een snellere beschikbaarheid van de ongevalsgegevens.	Permanente opdracht
Op basis van het Verkeersveiligheidsplan worden bijkomende acties bepaald voor de verzameling en de analyse van ongevalsgegevens en de verdere ontwikkeling van indicatoren.	Na 2015

3.3.6 OD 14: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

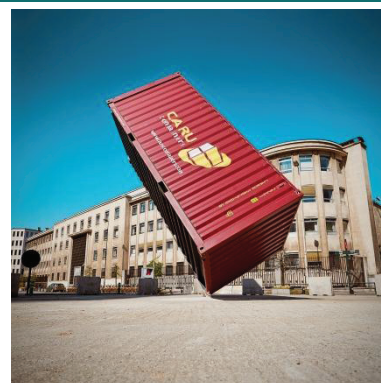
Het verkeersveiligheidsbeleid heeft behoefte aan een veiligheidscultuur en een kwaliteitscultuur. Veilig verkeersgedrag moet de norm worden. Verkeersveiligheid leeft sterk bij bepaalde verenigingen. Zij krijgen daarom de ruimte om eigen projecten en processen te ontwikkelen, afgestemd met de initiatieven van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Actie	Timing
We ondersteunen diverse organisaties om projecten uit te werken die een verbetering van de verkeersveiligheid beogen die zijn gebaseerd op een norm- en gedragsverandering - in het bijzonder als zij verband houden met risicofactoren en risicogedrag die in het Verkeersveiligheidsplan worden onderkend.	Permanente opdracht
Op basis van het Verkeersveiligheidsplan worden bijkomende acties bepaald.	Na 2015

We richten ons in toenemende mate tot bedrijven en de overheden. Gezien het belangrijk aandeel van verkeersongevallen op de weg van en naar het werk in de arbeidsongevallen zijn zij vanuit bedrijfscultuur en mobiliteitsmanagement belangrijke partner in het opnemen van engagementen ten aanzien van verkeersveiligheid. De nieuwe ISO39001-norm biedt kansen om bedrijven en overheden te overtuigen een kader op te zetten en te onderhouden voor een beheerssysteem inzake verkeersveiligheid.

Actie	Timing
In overleg met alle betrokken actoren en in het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid gaan we na hoe we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren, onder meer in het woon-werkverkeer.	Permanente opdracht

INVESTERINGEN VOOR MENS EN ECONOMIE



3.4 SD 4: Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen

3.4.1 OD 15: Maatregelen uitvoeren inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie

Na de vaststelling van de tweede generatie van stroomgebiedbeheerplannen (in uitvoering van het Decreet Integraal Waterbeleid) zullen we maatregelen uitvoeren om de waterwegen in een goede toestand te brengen en om de schadelijke economische en ecologische gevolgen van grote afvoer en hoge waterstanden te beperken.

Actie	Timing
Tegen uiterlijk 22 december 2015 moet de Vlaamse Regering de tweede generatie van stroomgebiedbeheerplannen voor de Schelde en de Maas 2016-2021 vaststellen. De overstromingsrisicobeheerplannen (ORBP's) maken daar deel van uit. De CIW verwerkt de opmerkingen en adviezen uit het openbaar onderzoek in de definitieve ontwerpen. Die zullen ter goedkeuring voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering. Als lid van de CIW levert Mobiliteit en Openbare Werken zijn bijdrage in de eerste helft van 2015 en bewaakt daarbij de budgettaire inpasbaarheid. Deze bijdrage wordt gecoördineerd met W&Z, DS, MDK, aMT, aWL, aAB en aHWB.	2015

We zetten in op de beheersing van het overstromingsrisico en willen watertekort vermijden. De maatregelen worden in samenhang aangepakt.

Actie	Timing
Overleg faciliteren en coördineren om overstromingsrisico te beheersen en watertekort te vermijden.	Permanente opdracht

Actie	Timing
Waterbalansmodellen opstellen en optimaliseren ter ondersteuning van het zoetwaterbeheer in Vlaanderen. In 2015 zal het instrumentarium verbeterd en uitgebreid worden met informatie over het Maasbekken, en zullen de gegevens over het watergebruik geactualiseerd worden. In 2015 zal ook een analyse plaatsvinden van het effect van de klimaatsverandering, waarvan de resultaten in 2016 beschikbaar zullen zijn.	Permanente opdracht
De dienstverlening van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) (data-acquisitie; databeschikbaarheid; kwaliteit van gegevens en voorspellingen) zal de volgende jaren verder geoptimaliseerd worden op basis van jaarprogramma's.	Permanente opdracht
Evaluatie en optimalisatie van waterinfo.be , de portaalsite rond overstromingen en watertekort, in samenwerking met alle waterbeheerders, op basis van concrete jaarprogramma's.	Permanente opdracht
Opmaak van overstromingsrisicobeheersplannen en verfijning en actualisatie van de opmaak van gevaarkaarten en schadekaarten op basis van concrete jaarprogramma's (de ORBP's maken in Vlaanderen integraal deel uit van de SGBP - zie actie hogerop). Voor 2015 - Tegen CIW van mei 2015: meewerken aan een draaiboek voor de kartering van overstromingen, het beheer van deze kartering en de doorvertaling van deze kartering. - Tegen CIW van juli 2015: overwegingsdocumenten en definitieve ontwerpen van de stroomgebiedbeheersplannen Schelde en Maas 2016-2021 opmaken, incl. bekkenspecifieke delen waarin de overstromingsrisicobeheersplannen zijn geïntegreerd (verwerking openbaar onderzoek/adviesronde, opmaak definitieve ontwerpen & opmaak vaststellingsdossier). - Tegen CIW van december 2015: input inzake ORL verzamelen en aanleveren voor de opmaak van het eerste Wateruitvoeringsprogramma.	Permanente opdracht
Opstellen van maatschappelijk gedragen maatregelenprogramma's die volgen uit ORBP's, en desgevallend vervolgtprojecten starten.	2015
Verder uitvoering geven aan het Actieplan Overstromingen 2010.	2015
Tot overeenkomst komen met Frankrijk en Wallonië om waterbeheersing in een breder perspectief te bekijken. Voor 2015 Plan van aanpak en agenda voor overleg met Frankrijk en Wallonië i.v.m. waterverdeling Schelde en Leie.	Permanente opdracht

Actie	Timing
Kwaliteitsvolle Waterbouwkundige Technische Ondersteuning verlenen op basis van concrete vragen van klanten (waterbeheerders en beleid) en conform een onderhandeld projectplan.	Permanente opdracht
Een samenwerkingsovereenkomst (SWO) opzetten tussen de dijkbeheerders in Vlaanderen en Waterbouwkundig Laboratorium en Geotechniek, om de professionalisering van het beheer van waterkerende grondconstructies in Vlaanderen (2015) te ondersteunen. Deze samenwerking vanaf 2015 regelen door middel van jaarafspraken.	2015

We spelen onze opgebouwde, watergebonden know-how internationaal uit als exportproduct en economische troef.

Actie	Timing
De opgebouwde, watergebonden expertise internationaal uitspelen door buitenlandse bezoekers te ontvangen, lezingen te geven op internationale conferenties en internationale projecten uit te voeren.	Permanente opdracht
Expertise rond sedimentbeheer en bagger- en ruimingsspecie wordt verder uitgediept en uitgedragen door de actieve deelname aan Sednet.	Permanente opdracht
Vriendschapsakkoorden aangaan en uitvoeren.	Permanente opdracht
In samenwerking met FIT maakt FITA Vlaamse infrastructurele verwezenlijkingen bekend in het buitenland en stellen we expertise ter beschikking om de deelname van Vlaamse bedrijven aan buitenlandse opdrachten te bevorderen. Volgende acties zijn in uitvoering of staan op stapel voor 2015: • Cambodja: Expert gedetacheerd aan Mekong Riviercommissie (permanent) te Phnom Penh, • Griekenland: Expertise voor studie en bouw van een luchthaven (tender wordt afgewacht, al meermaals uitgesteld t.g.v. financiële situatie Griekenland) • Nicaragua: opbouw van contacten voor het Vlaamse bedrijfsleven voor de realisatie van het Nicaraguakanaal. • Vietnam: Ondersteuning verlenen aan het opstellen van een port authority model • EBRD (European Bank for Reconstruction & Development): uitbouw contacten en registratie van Vlaamse consultants bij EBRD zodat zij kunnen meedingen in de tenders. • Voorbereiding zending minister Ben Weyts naar Brazilië en Chili	Permanente opdracht

We beschermen onze kust tegen overstromingen door een versnelde aanpak van zandopspuitingen. De combinatie van een verdere optimalisatie van de zeewering met de optimalisatie van de maritieme toegang tot de havens levert een win-winsituatie op. We zetten in op een geoptimaliseerde bagger- en stortstrategie voor de instandhouding van de vaarpassen op zee, met inbegrip van de voorhaven van Zeebrugge. We garanderen de toegankelijkheid van de Scheldehavens via de Scheldemonding.

Actie	Timing
Combinatie van de verdere optimalisatie van de zeewering met de optimalisatie van de maritieme toegang tot de havens.	2015 en volgende
Het ontwerp voor de havenuitbreiding in Zeebrugge afronden, rekening houdend met kustveiligheid en natuurlijkheid.	Na 2015
Monitoringprogramma's van de zeebodem uitbreiden om de effecten van projecten als Vlaamse Baaien, energieatollen en geoptimaliseerde bagger- en stortstrategieën te kunnen volgen en zo nodig tijdig bij te sturen.	Na 2015
Op basis van de technische en financiële haalbaarheid, en gelet op de omvang van deze projecten, wordt een gefaseerde strategie uitgewerkt van de meest kansrijke projecten in het kader van Vlaamse Baaien en Agenda van de Toekomst.	Na 2015
Onderzoek naar de financiële onderbouwing van de meest kansrijke onderdelen., eventueel PPS of andere.	Na 2015
De overstromingsrisico's van de kust actualiseren.	2015
De hydraulische randvoorwaarden bepalen en de 'Methodiek Toetsen Kustveiligheid' vastleggen.	2015

We beschermen onze kust tegen overstromingen door een versnelde aanpak van zandopspuitingen.

Actie	Timing
Tegen 2018 zal het onderzoek rond de vooroever- en geulsuppleties als kustbescherming afgewerkt zijn ter ondersteuning van MDK.	2018

Waterbeheersingsprojecten worden integraal benaderd zodat ze meervoudige baten genereren: naast een grotere overstromingsveiligheid ontstaat er ook ruimte voor onder meer actieve en passieve recreatie, natuur, veilig langzaam verkeer en watervoorziening.

Actie	Timing
Coördineren en voorzitten 3-maandelijks overleg integraal waterbeleid in het beleidsdomein.	Permanente opdracht

Actie	Timing
Coördineren en voorzitten 3-maandelijks overleg integraal waterbeleid met de zeehavens.	Permanente opdracht

Het Masterplan Vlaamse Baaien wordt wetenschappelijk onderbouwd. Universitaire experts worden gemobiliseerd rond nieuwe innovatieve ontwikkelingen in de kustzone en op zee. Naast de technische uitwerking van verschillende deelprojecten krijgt ook hun financieringswijze bijzondere aandacht.

Op 9 mei 2014 had de vorige Vlaamse Regering kennis genomen van het Masterplan Vlaamse Baaien. Nu starten de studies voor de planuitwerkingsfase. Daarbij wordt onder meer het alternatief van binnenvaart langs de kust tussen de haven van Zeebrugge en het hinterland via de Westerschelde bekeken en naar lokale ingrepen gezocht die de maritieme toegankelijkheid voor de zeescheepvaart verbeteren.

Actie	Timing
Het ontwerp voor de havenuitbreiding Zeebrugge afronden en daarbij rekening houden met kustveiligheid en natuurlijkheid.	Na 2015
Een plan van aanpak opmaken om binnenscheepvaart op zee mogelijk te maken.	Permanente opdracht
Een financieel uitvoeringsplan en een maatschappelijke kosten/batenanalyse opstellen.	Permanente opdracht
Inventarisatie en aanvullend terreinonderzoek. Specifieke onderzoeksinfrastructuur operationaliseren: creatie van een aparte, geacclimatiseerde ruimte in het laboratorium van Geotechniek om in 2016 <i>advanced testing</i> -apparatuur in onder te brengen. Start van een dossier voor de aankoop en de operationalisering van de benodigde labo-apparatuur voor de uitvoering van cyclische schuifweerstandspoeven voor ontwerpen van <i>off shore en near shore</i> constructies (cf. project Vlaamse Baaien). Bij het opzetten en operationaliseren van de beproevingsapparatuur (2016-2017) zal nauw samengewerkt worden met Deltares (NL).	Na 2015

3.4.2 OD 16: Investeren met aandacht voor de leefomgeving

In het kader van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor Natura 2000-gebieden werkt het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken samen met het Beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie. Hierbij blijven de verkeersfunctie van de wegen en waterwegen en de beschermingsfunctie tegen overstromingen en stormen van de waterwegen, stranden en duinen evenwel primeren. Daarnaast zorgen we waar mogelijk ook voor ontsnipperende maatregelen door leefgebieden van dieren weer aaneen te sluiten.

Langs de waterwegen en in de havens zetten we in op de vergroening van het watergebonden infrastructuurnetwerk en voeren we de noodzakelijke natuurontwikkelingsprojecten uit op basis van de verdere havenontwikkeling.

Actie	Timing
We coördineren de samenwerking van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken met het Beleidsdomein LNE inzake de instandhoudingsdoelstellingen en de programmatorische aanpak stikstof.	Permanente opdracht
Opmaak en uitvoering van de overheidsopdrachten voor de relevante natuurcompensatie- en natuurbeheerswerken voor de 3 relevante zeehavens.	Permanente opdracht
We werken actief mee in het proces van de realisatie van de Instandhoudingsdoelstelling.	Permanente opdracht
Procesmanagement van de Haven van Antwerpen.	Permanente opdracht
De uitvoering van het gezamenlijk Vlaams-Nederlands onderzoeksprogramma Agenda voor de Toekomst onder de VNSC moet leiden tot concrete voorstellen voor aanpassingen aan de bagger- en stortstrategieën en het zoetwaterbeheer in de Schelde, met het doel de Schelde robuuster te maken tegen klimaatwijziging volgens het principe 'werk met werk'.	Na 2015

We werken maatregelen uit om de geluidshinder veroorzaakt door de beleving van winkels in een stedelijke omgeving te beperken.

Actie	Timing
Het onderdeel Stille leveringen van het PIEK 2 –project wordt opgeleverd.	2015
In samenspraak met LNE en de distributiesector zorgen we voor een aanpassing van de Vlare II-milieukwaliteitsdoelstellingen voor geluid veroorzaakt door laad- en losactiviteiten bij supermarkten met eigen laad- en loskaden.	2015

We werken aan een breder kader rond stedelijke distributie en zoeken in samenwerking met de ministers bevoegd voor Economie en Omgeving en met de lokale besturen naar duurzame oplossingen, waarbij ook de inzet van de binnenvaart een meerwaarde kan betekenen.

Actie	Timing
We werken een gedragen en geïntegreerd beleid uit voor de stedelijke distributie dat resulteert in een Vlaams beleidskader Stedelijke Distributie (uitwerking visie en prioriteiten in 2015, richtinggevend kader tegen midden 2017).	2015

We onderzoeken of bij nieuwe woonontwikkelingen en bij de herbestemming van geluidbelaste gebieden tot woongebied de initiatiefnemers milderende maatregelen kunnen nemen om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar peil te brengen.

Actie	Timing
Generiek overleg met Ruimte Vlaanderen.	Permanente opdracht

We werken mee aan de opmaak van een lichtvisie die uitgaat van het principe 'niet verlichten, tenzij waar nodig is en mits de juiste flankerende maatregelen'.

Actie	Timing
We leveren de nodige inhoudelijke input aan het (toekomstige) Beleidsdomein Omgeving om tot een beleidsdomein-overschrijdende beleidsvisie te komen betreffende de aanpak van lichthinder. We besteden hierbij vooral aandacht aan de aspecten verkeersveiligheid, sociale veiligheid, gebruikerscomfort (bijvoorbeeld voor fietsers en voetgangers) en energiebesparing.	Permanente opdracht

3.4.3 OD 17: Investering in luchtkwaliteit en vergroening energie

We dragen bij aan de uitvoering van het 'Luchtkwaliteitsplan NO₂' en van het 'Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen'. Tevens werken we mee aan de opmaak en de uitvoering van het 'Luchtkwaliteitsplan voor de stad en de haven van Gent'

Actie	Timing
Mee uitvoering geven aan het Luchtkwaliteitsplan NO ₂ en bijdragen aan de rapportering.	2015
Mee uitvoering geven aan het Actieplan Fijn Stof en NO ₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen.	Permanente opdracht
Meewerken aan de opmaak van het Luchtkwaliteitsplan voor de stad en haven van Gent (2015 – 2016).	2015
Meewerken met LNE aan standpuntbepaling / opvolging nieuwe EU emissieplafonds (NEC+).	Permanente opdracht

Specifiek voor de scheepvaart ligt de focus op de facilitering van emissiereducerende technologieën, walstroom, waterstof en LNG.

Actie	Timing
Nagaan welke innovatie in verband met alternatieve brandstoffen nuttig kan zijn voor de binnenvaart en een kader creëren voor de toepassing van alternatieve brandstoffen.	Na 2015

Actie	Timing
Verder ontwikkelen van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart. Voor 2015 • Uniform walstroombeheersysteem ontwikkeld hebben • Uniform tarief voor walstroom hanteren • Visie ontwikkelen voor uitbreiding van het walstroomnetwerk	2015

We faciliteren de Lage Emissie-Zones en we pakken de hot spots in agglomeraties aan.

Actie	Timing
Bij de actualisatie van de gemeentelijke mobiliteitsplannen besteden we aandacht aan het aanpakken van hot spots die toe te schrijven zijn aan verkeer. Dit kan door de invoering van o.a. Lage Emissie-zones (bevoegdheid lokale besturen), vergroening van de stedelijke logistiek (zie ook OD 16) en het voertuigenpark (zie verder), en het autoluw maken van stedelijke kernen.	Permanente opdracht

We dragen bij aan de omzetting van de EU-richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen door mee te werken aan een nationaal beleidskader.

Actie	Timing
We dragen bij aan de opmaak van een nationaal beleidskader waarin onder meer targets en doelstellingen voor de opbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden opgenomen.	Na 2015
We stellen op de snelwegparkings ruimte ter beschikking voor alternatieve energie.	2015

We dragen bij aan de uitrol op het openbaar domein van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Actie	Timing
Bij de toewijzing van nieuwe concessies voor nevenbedrijven wordt in laadpalen voorzien.	Na 2015

We werken constructief mee aan de zoektocht naar geschikte locaties voor windturbineparken maar hebben tegelijk ook oog voor de transportfunctie van onze infrastructuur.

Actie	Timing
De 'Windwerkgroep' geeft pré-adviezen over locaties voor windturbineparken langs transportinfrastructuur en in havens. In de planningswerkgroep Fast Lane werken we mee aan de opmaak van door de werkgroep gedragen kaarten met windturbinezones volgens diverse ambitieniveaus samen met een toelichting van de gehanteerde randvoorwaarden en wegingsfactoren.	Permanente opdracht

3.4.4 OD 18: Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken

We maken werk van een maatschappelijk verantwoord en multifunctioneel waterweg- en kustbeleid dat aandacht besteedt aan de recreatief-toeristische functie van waterwegen en de kust in het algemeen en aan de uitbouw van een netwerk van recreatieve voorzieningen langs of op de waterweg en aan de kust in het bijzonder.

We onderzoeken mogelijke samenwerkingsverbanden met andere beleidsdomeinen en entiteiten. Zo zullen we samenwerken met Toerisme Vlaanderen.

Actie	Timing
We berekenen de relatieve economische bijdrage van de sector waterrecreatie.	Na 2015
We organiseren een jaarlijkse Algemene Vergadering en kernteamvergaderingen met de waterrecreatiesector. We onderzoeken of deelname van andere beleidsdomeinen en entiteiten via het kernteam de samenwerking kan verbeteren.	Permanente opdracht

3.5 SD 5: Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

3.5.1 OD 19: Investerings inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk

Vlaanderen zet in op het verkrijgen van maximale Europese cofinanciering voor onze belangrijkste infrastructuurprojecten.

Actie	Timing
We dienen tijdig projecten in op het TEN-T netwerk in het algemeen en langsheen de corridors in het bijzonder, met het oog op het verkrijgen van maximale Europese cofinanciering.	Permanente opdracht
We besteden voldoende aandacht aan opvolging en kwaliteitsvolle rapportering van de nog lopende TEN-T projecten en nieuwe CEF-projecten.	Permanente opdracht
Binnen budgettaire mogelijkheden werken we mee aan de realisatie van de nieuwe sluis in Terneuzen.	Permanente opdracht

3.5.2 OD 20: Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen

We proberen de transportbehoefte te sturen door een goed vestigingsbeleid en een degelijke gegevensdeling en door onze economische poorten uit te spelen, elk op zijn sterktes (zie ook OD 27 pagina 67 en verder voor actie betreffende het Mobiliteitsplan Vlaanderen, wat hier ook relevant is).

Actie	Timing
Globale evaluatie van de Flanders Logistics-consulenten, die advies verlenen aan bedrijven met het oog op CO ₂ - en kostenreductie.	2015
We onderzoeken in 2015/2016 hoe een multimodaal/synchromodaal promotiebureau eruit zou kunnen zien en hoe dit kan worden gerealiseerd.	Na 2015
We maken een visienota Flanders Logistics met voorstellen voor stroomlijning van het logistiek beleid en het multimodaal vervoer.	2015

Het doel is een vlotte verkeersdoorstroming en een zo milieuvriendelijk mogelijk transportsysteem dat elke modus op zijn sterktes aanwendt en zorgt voor een kostenefficiënte overslag van de ene op de andere modus.

We proberen distributiecentra en bedrijventerreinen in de eerste plaats te situeren aan de multimodale overslagpunten om zo efficiënt mogelijke transportstromen te realiseren.

Actie	Timing
Evaluatie/ondersteuning stedelijke distributiecentra Hasselt - Antwerpen - Gent.	2015

De ervaringen van het Kaaimurenprogramma voor goederenstromen via de binnenvaart worden als inspiratie gebruikt om gelijkaardige regionale overslagpunten te ontwikkelen voor het spoor.

Actie	Timing
Studie business model regionale overslagpunten spoorvervoer start eind 2015.	2015

We maken werk van een gedragen en geïntegreerd beleid rond stedelijke distributie, dat vertaald wordt in een Vlaams beleidskader Stedelijke Distributie als leidraad en inspiratiebron voor steden en gemeenten die een lokaal beleid van stedelijke distributie willen opstellen.

Actie	Timing
We leggen de basis voor een objectieve onderbouwing van het beleid stedelijke distributie door data over de stedelijke distributie te verzamelen.	2015
Zie OD 16 beleidskader	

De klemtoon ligt op duurzame en rendabele oplossingen voor de levering van goederen in stedelijke omgevingen.

Actie	Timing
Stedelijke distributie over de waterweg onderzoeken/stimuleren.	Permanente opdracht
PIEK-project: conclusies naar algemene uitrol.	2015
PIEK-project: aanpassing VLAREM waar nodig.	2015
We werken mee aan de opmaak van een Vlaams geluidskader dat ruimte biedt aan geluidsarme laad- en losactiviteiten.	Na 2015
Beleidskader Stedelijke Distributie (waar opportuun de mogelijkheid van stedelijke consolidatiecentra bekijken die bij voorkeur via binnenvaart en fietscargo's beleverd worden).	2015

We proberen in te spelen op nieuwe trends zoals e-commerce om onze achterstand tegenover de buurlanden weg te werken.

Actie	Timing
In samenwerking met departement economie ontwikkelen we een visie over e-commerce, de link met Europese distributiecentra (EDC's) en stedelijke logistiek. Het ontwerp van visietekst zal in 2015 geschreven worden.	2015

3.5.3 OD 21: Duurzame logistiek met oog voor innovatie

Bij de Vlaamse overheid, in de kennisinstellingen en bij de grotere bedrijven in Vlaanderen zit zeer veel logistieke en transportkennis. In samenwerking met de minister bevoegd voor economie en innovatie bundelen en consolideren we deze kennis en laten we ze doorstromen naar de bedrijven in Vlaanderen, mede door transport- en logistieke consultants in te zetten. De transport- en logistieke consultants van de Vlaamse overheid laten zo veel mogelijk Vlaamse bedrijven kennismaken met de mogelijkheden van alle vervoersmodi.

Actie	Timing
Evaluatie/bijsturing logistieke consultants.	2015

We ondersteunen de vergroening van de vloot. We leggen het accent op de vermindering van het energieverbruik en de emissies en we stimuleren het gebruik van alternatieve brandstofbronnen en aandrijfsystemen in de scheepvaart. We zetten in op onderzoek en op de verspreiding van onderzoeksresultaten, de facilitering en implementatie van proefprojecten, economische en regelgevende incentives en steunmaatregelen.

Actie	Timing
Inzetten op onderzoek en verspreiding van onderzoeksresultaten, facilitering en implementatie van proefprojecten, economische en regelgevende incentives en steunmaatregelen.	Permanente opdracht

We zetten in op de verdere ontwikkeling van walstroomvoorzieningen voor de scheepvaart.

Actie	Timing
Zie ook OD 17.	

3.5.4 OD 22: Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen

De uitbouw van de havens en de haveninfrastructuur, als vlotte en veilige schakels in het logistieke netwerk, moet bijdragen tot het optimaal functioneren als economische poorten die zuurstof geven aan de Vlaamse economie.

Actie	Timing
We onderzoeken de rol van de maritieme toegankelijkheid in de Scheldemonding, in het bijzonder de haalbaarheid van een alternatieve vaargeul en de creatie van natuurlijke habitats ten westen van Hansweert.	Na 2015
Opmaak en uitvoering van de overheidsopdrachten voor de relevante sluisprojecten voor de 3 relevante zeehavens, voor zover budgettair inpasbaar • Deurganckdoksluis • Terneuzen • SHIP Zeebrugge: nog niet beslist	2015
Door Sleptankproeven, wiskundige modellering, vaarsimulaties, studie en expertise bijdragen tot de bevaarbaarheid van de Vlaamse waterwegen, wat de toegankelijkheid van de Vlaamse havens verbetert - dit in verschillende subprojecten, in samenspraak met de nautische autoriteiten.	Permanente opdracht
Bouwen van een sleptank en golfbak ter ondersteuning van onderzoek naar maritieme toegankelijkheid van havens en kustveiligheid, operationeel tegen 2018 en in samenwerking met de universiteiten, rekening houdend met de financiële mogelijkheden.	2016
We maken werk van een grensoverschrijdende bagger en stortstrategie over het terugstorten van onvervuilde baggerspecie in tijgebonden gedeelten van de Schelde ter hoogte van de Antwerpse haven.	Na 2015

Een gemeenschappelijke strategie inzake de ontwikkeling van de zeehavens, die ook commerciële prioriteiten aangeeft, zal door de havenbedrijven in onderling overleg worden opgesteld. Met de

havens voeren we een prioriteitenoefening uit over de haveninfrastructuur, maar ook op breder logistiek vlak, met het oog op de optimale besteding van de beschikbare middelen.

Actie	Timing
In 2015 wordt een gemeenschappelijke strategie voor de havenontwikkeling gekozen, met als centrale elementen: het subsidiebeleid, de impact van het Europese voorstel van havenverordening op de Vlaamse havensector en de samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens (cf. infra FPA).	2015
In 2015 wordt een plan van aanpak voor de doorstart van Flanders Port Area opgemaakt. De daaropvolgende jaren voeren we het vernieuwd actieprogramma uit en monitoren het op regelmatige basis.	2015
Proces: tweemaandelijks overlegraad havens – Vlaams Gewest.	Permanente opdracht

De Havencommissaris wordt bevestigd en versterkt in zijn rol als bruggenbouwer in de verhoudingen tussen de Vlaamse havens onderling en in de verhoudingen tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse havenbesturen.

Actie	Timing
In de eerste helft van 2015 wordt een nieuwe havencommissaris aangesteld die een versterkte rol krijgt, met tevens de trekkersrol voor sommige onderdelen van het te vernieuwen Flanders Port Area-project.	2015
Er wordt ingezet op continue afstemming tussen de gewestelijke havencommissaris en de administratie.	Permanente opdracht

Voor de efficiënte werking van het havensysteem focust deze legislatuur op enkele kernthema's waaronder een efficiënt subsidiemechanisme, ketenwerking/verknoping van de informatiestromen en samenwerking tussen alle partners in het havenlandschap via Flanders Port Area.

Actie	Timing
In 2015 wordt een gemeenschappelijke strategie voor de havenontwikkeling gekozen, met als centrale elementen: het subsidiebeleid, de impact van het Europese voorstel van havenverordening op de Vlaamse havensector en de samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens (cf. supra FPA).	2015

Het Vlaamse subsidiëringsregime voor de havens wordt waar mogelijk vereenvoudigd en geoptimaliseerd met het oog op efficiëntiewinst en administratieve vereenvoudiging, rekening houdend met de Europese ontwikkelingen rond havenbeleid en staatssteun.

Actie	Timing
Cf. supra ontwikkeling havenstrategie.	2015

Actie	Timing
EU-ontwikkelingen rond havenbeleid en staatssteun worden gevolgd. Zo nodig wordt in overleg met de havens een standpunt opgesteld en verdedigd. We toetsen het Vlaamse financieringsmodel continu aan de Europese ontwikkelingen.	Permanente opdracht

Informatisering en digitalisering van de informatiestromen en administratieve handelingen die met de goederenstromen te maken hebben (inspecties, douane,...) is een must om onze havens als vlotte draaischijven te laten werken.

Actie	Timing
In het kader van de vzw CCS worden de bevindingen van de benchmarkstudie van 2014 vertaald in nieuwe acties.	2015

Wij willen als gewest de werking van de havens sterker ondersteunen en vanuit ons beleidsdomein instaan voor een goede verbinding en proactieve communicatie naar de andere beleidsdomeinen, de federale overheid en Europa.

Actie	Timing
Continu overleg en afstemming via verschillende fora: overlegraad havens – Vlaams Gewest; periodiek overleg havens – Vlaams Gewest; werkgroep Europese Unie van de Vlaamse Havencommissie; ad hoc-overleg indien nodig; overleg met de federale overheid; informele en formele communicatie met Europese instanties. Zo nodig en wenselijk worden gecoördineerde standpunten opgesteld en gecommuniceerd.	Doorlopende opdracht

We maken werk van de optimalisering van de nautische ketenwerking om een veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart naar en vanuit de Vlaamse zeehavens te garanderen.

Actie	Timing
Ontwerp van regelgeving is opgesteld voor de volgende dossiers • Ministerieel besluit Verklaring van vrijstelling (PEC). • BVR loodsbestelregeling • Besluit van de Vlaamse Regering inzake de verscherpte loodsplicht.	2015
We zetten regelmatig overleg op met de verschillende Vlaamse en Nederlandse ketenpartners.	Permanente opdracht

We besteden veel aandacht aan de opbouw van het maatschappelijk draagvlak voor onze havens, door een volgehouden, voortdurende betrokkenheid, participatie en inspraak van de belanghebbenden.

Actie	Timing
Organisatie van een tweejaarlijkse Vlaamse Havendag op zondag 20 september 2015, waarbij de zeehavens hun deuren openzetten voor een breed publiek.	2015

We stimuleren de havengemeenschappen om de discrepantie weg te werken tussen de vraag naar werkpleerplaatsen en het aanbod.

Actie	Timing
Haalbaarheidsstudie naar een digitale leeromgeving/opleidingstool die op verschillende leerniveaus (secundair, SENSE, HBO-5, bachelor, volwassenenonderwijs, in company training) kan dienen.	Na 2015
Uitbreiding kennismakingspakket The Flow (kennismakingspakket met de logistieke sector, gericht op jongeren ter ondersteuning van hun beroepskeuze): scope wordt in 2015 nader onderzocht.	2015

3.5.5 OD 23: Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken

De uitbouw en versterking van het waterwegennet en de binnenvaart krijgt vorm in drie actiepijlers:

- een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt
- een gerichte uitbouw van het waterwegennet
- stimulering van en innovatie in de binnenvaart

Actie	Timing
We bereiden nieuwe regelgeving voor inzake waterwegen, bundelen en actualiseren (scheepvaartdecreet en uitvoeringsbesluiten o.a. Besluit van de Vlaamse regering inzake technische voorschriften voor binnenschepen).	2015
Formulering van voorstel BVR tot invoering van het verplicht gebruik van AIS in de binnenvaart.	2015
Tegen eind 2015 wordt een definitief ontwerp van het Scheepvaartdecreet opgeleverd. Daarna kan het overleg met de belanghebbenden gevoerd worden.	2015
Door Sleeptankproeven, wiskundige modellering, vaarsimulaties, studie en expertise bijdragen tot de bevordering van de bevaarbaarheid van de Vlaamse waterwegen. Dit gebeurt in verschillende subprojecten, in samenspraak met de waterbeheerder volgens projectplan.	Permanente opdracht

Baggerwerkzaamheden worden doelmatig en tijdig uitgevoerd om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te laten benutten. Door de waterwegen op diepte te houden, vrijwaren we de vaarkenmerken en bewaken we de rol die de waterwegen spelen in de berging en de aan- en afvoer van water. Het is belangrijk te voorzien in de nodige bergingslocaties en verwerkingscapaciteit voor baggerspecie.

Actie	Timing
Als voorzitter van de CIW-werkgroep Bagger- en Ruimingsspecie zorgen we samen met alle waterbeheerders voor een opvolging en coördinatie van de problematiek van de verwerking en berging van bagger- en ruimingsspecie.	Permanente opdracht
De mogelijkheid onderzoeken om AMORAS naast vervuild slib uit het havengebied van Antwerpen ook slib vanuit andere plaatsen in Vlaanderen te laten verwerken.	Permanente opdracht
De hergebruiksmogelijkheden van de slibkoek zullen onderzocht en getest worden, zowel op laagwaardige als hoogwaardige wijze.	Permanente opdracht
Uitvoeren van deelprojecten ter ondersteuning van beleid en beleidsondersteuning. Sedimenttransport, erosie en sedimentatie moeten gekend zijn om efficiënt te kunnen mitigeren of economisch verantwoord te kunnen baggeren. Op vraag van het beleid, de waterbeheerders, de havenbedrijven en de afdeling Maritieme Toegang zullen jaarlijks nieuwe deelprojecten worden geformuleerd.	Permanente opdracht

We nemen maatregelen die ervoor zorgen dat binnenvaarttransport concurrentieel kan zijn in een bredere range van marktsectoren en –condities. Vlaanderen werkt in dat verband mee aan de oprichting van een kwalitatief marktobservatorium op Europees niveau en ondersteunt verschillende projecten.

Actie	Timing
Meewerken aan een nieuw Europees marktobservatorium van de binnenvaart, als onderdeel van het Naiades II-programma van de Europese Commissie, in samenwerking met de internationale riviercommissies.	Na 2015

Vanuit een gestructureerd overleg tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid, volgen en ondersteunen we innovatieve projecten, waarbij een beroep kan gedaan worden op Europese middelen.

Actie	Timing
Tijdig indienen van projecten met het oog op het verkrijgen van maximale Europese cofinanciering.	Permanente opdracht

Actie	Timing
Uitvoering van een Europees project om de bestaande numerieke methodes te evalueren en te verbeteren om de stroming en de krachten te berekenen rond schepen die varen en manoeuvreren in realistische condities in havens en toegangsgeulen tot havens. Deze kennis is nodig om de simulatoren te verbeteren die het onderzoek naar de toegankelijkheid van havens ondersteunen en als trainingsinstrument dienen voor de Vlaamse loodsen.	2015

Transport- en logistieke consultants van de Vlaamse overheid gaan op zoek naar nieuwe verladers, nieuwe markten en zij promoten de waterweg.

Actie	Timing
Evaluatie/bijsturing logistieke consultants.	2015
Synergie nastreven tussen de transport- en logistieke Flanders Logistics-consultants met het oog op de meest efficiënte adviesverlening, voor een modal shift en bewustmaking van de multimodale mogelijkheden in het kader van een co-modaal vervoersmodel (2015 – 2016).	Permanente opdracht
Naar aanleiding van de nieuwe allianties bij rederijen (2M) en de infrastructurele vernieuwingen (opening Deurganckdoksluis) en veranderingen werd vorig jaar de werkgroep Geïntegreerd Verkeersmanagement Antwerpen opgericht. Deze heeft enerzijds als doel de bestaande ketenwerking van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied te verbeteren en anderzijds proactief in te spelen op til staande veranderingen en evoluties. De werking van deze taskforce richt zich nu vooral op: • Een gemeenschappelijke werkvloer van alle ketenpartners op het ACC te Antwerpen • Daaronder begrepen de relatie met het GNA te Vlissingen duidelijk is, inclusief de bijbehorende functiebeschrijvingen • Er wordt gewerkt aan het uitwisselen van informatie waardoor een transparantere en beter afgestemde planning in de hele keten wordt bereikt • Door de wijze van werken van de werkgroep en de instelling van een sub-werkgroep (comité ketenincidenten) het blijvend leren en verbeteren vorm gegeven is Op die wijze wordt maximaal aandacht besteed aan de veilige en vlotte scheepvaartafwikkeling van en naar Antwerpen.	2015 2015 2015 – 2017 2015 - ...

Actie	Timing
Geïntegreerd verkeersmanagement op kanaal Gent Terneuzen (Might) De overeenkomst tussen de 4 partijen (haven Gent, MDK, RWS en Zeeland Seaports) is getekend. Frank van Nijnatten is sinds 2 januari 2015 aangeduid als Projectmanager. De werkgroep is bezig startdocumenten op te maken voor alle onderwerpen (baggeren, inzet schepen, enz.). Voor Vlaanderen gaat vooral aandacht uit naar projecten rond Zelzate. Er wordt nog naar 50% medefinanciering bij Interreg gezocht voor dit project, maar indien deze niet gevonden wordt zullen de partners dit deel dragen. Per project zal een business case opgemaakt worden. Deze worden ingedeeld in 3 categorieën: • Verkeer • Haven • Facilitair	2015
Bij de waterwegbeheerders wordt in overleg met de haven van Antwerpen en VEA gewerkt aan een Centraal BoekingsPlatform. Het CBP beoogt in beginsel het vervoer van lege containers van en naar inland containerterminals te beperken en de binnenvaart te stimuleren. Het segment 'Merchant haulage' (regeling voor- en natransport van een container respectievelijk door de verscheper en de ontvanger of door zijn aangestelde) maakt slechts in beperkte mate gebruik van de binnenvaart voor het vervoer van containers. Door de oprichting van het CBP wordt gepoogd een modal shift van de weg naar de binnenvaart te realiseren, nl. het deel naar het Vlaamse hinterland. Er dient nog bekeken te worden in hoeverre dit initiatief verder kan uitgebreid worden naar de andere havens.	2015

Aandacht voor de professionele doelgroepen, maar ook voor het imago bij het bredere publiek, dankzij gerichte promotiecampagnes, uitgebreide stagemogelijkheden en het gebruik van binnenvaartsimulatoren.

Actie	Timing
Binnenvaartsimulatoren worden de komende jaren voort ingezet voor training en ter voorbereiding van de optimalisatie van de vaarwegen.	Permanente opdracht
Aanpassen binnenvaartopleidingen (versoepeling waar mogelijk) mits afstemming met Europese partners.	Na 2015

3.5.6 OD 24: Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken

Het investeringsplan van Infrabel zal rekening houden met de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie. Dit betekent dat de Vlaamse prioriteiten voor het goederenvervoer per spoor meegenomen moeten worden in het Meerjareninvesteringsplan.

Actie	Timing
We verlenen beleidsadvies inzake spoorinvesteringen.	Permanente opdracht

Het is belangrijk dat het project van de 'IJzeren Rijn' en/of andere capaciteitsverhogende ingrepen op de goederenspoorcorridor naar het Ruhrgebied definitief van start gaat. Het Memorandum Of Understanding tussen de federale regering en de Nederlandse regering moet afgewerkt en ondertekend worden. Realisatie van het gedeelte op Belgisch grondgebied. Start van de voorbereiding van de werkzaamheden. Planning van het Belgische aandeel in het geschatte budget op een bijzondere nationale kredietlijn van het Meerjareninvesteringsplan.

Actie	Timing
Start technische werkgroep IJzeren Rijn: eerste bijeenkomst voor 15 juni 2015.	2015
Bezoek minister Weyts aan de minister van Mobiliteit van Noordrijn-Westfalen.	2015
Indienen TEN T studie 3RX: Projectvoorstel 26/02/2015.	2015
Vlaamse prioriteiten Meerjareninvesteringsplan: aanvaarding prioriteiten bij FOD, NMBS, Infrabel e.a.	2015

Er moet een duurzame oplossing komen voor verspreid én intermodaal vervoer. Met de havens en de industriële partners werken we aan een bedrijfszekere en betaalbare oplossing om het goederenvervoer over het spoor te behouden.

Actie	Timing
Samen met de havens en industriële partners werken we een duurzame oplossing uit voor verspreid en intermodaal spoorvervoer, rekening houdend met de federale subsidie-initiatieven.	2015

Een vlotte toegang tot spoorvervoer en een efficiënte aanpak die voldoende goederen bij elkaar brengt om spoorvervoer een kans te geven, zijn beide belangrijk. Daarom zetten we in op de uitvoering van projecten die de organisatorische en fysieke drempels verlagen voor de bundeling van goederenstromen op het spoor.

Actie	Timing
Studie van de verlaging van organisatorische en fysieke drempels voor de bundeling van goederenstromen op het spoor (tegen eind 2015).	2015

3.5.7 OD 25: Wegen als schakels in de logistieke netwerken

Ook het wegennet vormt een cruciale schakel in het logistieke netwerk. Het uitgetekende vrachtroutenetwerk wordt geïmplementeerd. Dit gebieddekkend regionaal vrachtroutenetwerk is uitgetekend in overleg met de lokale spelers.

Vanuit de Vlaamse overheid sturen diverse, betrokken publieke en privé spelers aan: wegbeheerders, lokale overheden, vervoerssector, bedrijvensector, en zo meer.

Actie	Timing
We onderzoeken de mogelijkheden om vrachtroutenetwerk in te passen in de digitale kaarten en voorzien in uitrol.	2015

Het proefproject Lange en Zware Vrachtwagens krijgt uitvoering. Indien grensoverschrijding wettelijk mogelijk is of zich andere opportuniteiten aanbieden binnen het huidige proefproject, breiden we het toepassingsgebied uit. Daarbij moet de regelgeving de inzet van ecomobi's op grotere schaal mogelijk maken, met garanties voor de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers.

Actie	Timing
Samen met AWW volgen we het proefproject Lange en Zware Vrachtwagens en een mogelijk Benelux grensoverschrijdend project mee. Ter voorbereiding van de evaluatiecommissie maken we een interne evaluatie van de doorlopen aanvraagprocedure.	2015
We berekenen de overschrijding van kunstwerken door lange en zware vrachtwagens en adviseren trajecten in het kader van het proefproject.	2015
We voeren aanpassingen door in het reglementair kader en doen een nieuwe oproep	2016

3.5.8 OD 26: De Vlaamse luchthavens als schakels in het logistiek beleid

We voeren samen met de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het Luchthavenplan van 2008 uit, aangevuld in 2010 op basis van het advies van de Vlaamse Regering. Met het oog op een homogeen en coherent beleid over de luchthaven van Brussel-Nationaal, streven we naar een samenwerkingsakkoord met de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) van de luchthavenregio wordt verder verwezenlijkt.

Actie	Timing
Opmaak van een afbakenings-GRUP voor de luchthaven Zaventem (aanbesteding ondersteuningsopdracht in 2015).	2015
Deelname aan het, eventueel bijgestuurde, overleg met betrekking tot START.	Permanente opdracht

Actie	Timing
Adviesverlening in het kader van de opmaak van een samenwerkingsakkoord met de federale staat en het Brussel Hoofdstedelijk Gewest.	Permanente opdracht

Voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem richten de Vlaamse overheid en de lokale partners een NV op die het beheer van de luchthaven op zich zal nemen, incl. de noodzakelijke investeringen.

Actie	Timing
Oprichting NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem.	2015
Overdracht exploitatie van WIV naar NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem.	2015

Om de toekomst van drie Vlaamse regionale luchthavens te versterken, worden de noodzakelijke investeringen in de luchthaven-infrastructuur gerealiseerd, in het kader van de nieuwe beheersvorm, om de vereiste ICAO-certificatie van die internationale poorten te behouden. Ook worden de nodige stappen gezet om de bereikbaarheid van de luchthavens te garanderen.

Actie	Timing
Ondersteuning van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge bij de uitvoering van hun taken.	Permanente opdracht
Technische ondersteuning van de NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem bij de uit te voeren investeringen.	Permanente opdracht

We schakelen onze regionale luchthavens in in de toeristische onthaalinfrastructuur van de Vlaamse kunststeden en het MICE-toerisme en we ontsluiten de regionale luchthavens optimaal via het openbaar vervoer.

Actie	Timing
Adviesverlening in het kader van de ontsluiting van de regionale luchthavens via het openbaar vervoer.	Permanente opdracht

Onze luchthavens blijven beschikbaar voor de opleiding van piloten en voor oefenvluchten.

Actie	Timing
Luchthavens blijven beschikbaar voor de opleiding van piloten en voor oefenvluchten.	Permanente opdracht

SLAGKRACHTIGE OVERHEID



3.6 SD 6: Ik zet daarbij ook 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 zodat ze waar nodig slechts op hoofdlijnen normeren t.a.v. de lokale besturen. Een planmatige aanpak

3.6.1 OD 27: Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt afgewerkt in samenhang met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Een van de concrete actiepunten uit dit mobiliteitsplan is de vorming van een gedragen plan dat de infrastructuurbehoeften voor het beleidsdomein op de middellange termijn (10 à 15 jaar) in kaart brengt.

Actie	Timing
In samenwerking met Ruimte Vlaanderen stemmen we het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en het beleidsplan Ruimte Vlaanderen inhoudelijk op elkaar af.	2015
We passen de teksten van het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen grondig aan, rekening houdend met het regeerakkoord, het MORA-advies en met de moties van het Vlaams Parlement, voor goedkeuring door de Vlaamse Regering.	2015
We werken mee aan de ontwikkeling van een gecoördineerde langetermijnvisie over de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen (inclusief de bijbehorende investeringsagenda).	2015
Na definitieve goedkeuring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen rollen we dit plan uit in overleg met alle spelers. Wat het onderdeel infrastructuur betreft impliceert dit onder meer de opmaak van een Investeringsplan Vlaanderen. We volgen de uitvoering van het Mobiliteitsplan via de monitoring (cf. Mobiliteitsdecreet).	Permanente opdracht

3.6.2 OD 28: Een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Een nieuw, ambitieus Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vormt de grondslag van de doelstellingen op het vlak van de verkeersveiligheid.

Actie	Timing
We coördineren de opmaak van een Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (zie ook OD 9).	2015

3.7 SD 7: Wegen op internationaal beleid

3.7.1 OD 29: Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid

Het is erg belangrijk dat we Europese dossiers nauwgezet blijven volgen en degelijk voorbereiden, in overleg met andere bevoegde ministers en belanghebbenden. Hierbij willen we evolueren naar een meer proactieve rol van Vlaanderen binnen Europa.

Actie	Timing
Maximaal wegen op de Europese agenda en besluitvorming door: - dossiers en belangen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken proactief op het Europese niveau bekend te maken en te verdedigen, in overleg met andere entiteiten - door onze expertise aan te brengen voor de actuele Europese dossiers en de Europese wetgeving.	Permanente opdracht
In overleg met de entiteiten van het beleidsdomein en binnen het EU-Coördinatieforum het Europese beleid voorbereiden en volgen.	Permanente opdracht

We communiceren onze standpunten en visie over Europese dossiers duidelijk en doelgericht. Dit doen we onder meer door zoveel mogelijk rechtstreeks aan de Europese Unie te rapporteren. Omgekeerd vragen we aan de Europese Unie waar mogelijk informatie rechtstreeks aan het Vlaamse gewest te bezorgen.

Actie	Timing
Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken beschikt over een mobiliteitsattaché, verbonden aan de afdeling Algemeen Beleid en werkzaam op de Algemene Afvaardiging bij de Europese Unie, die de link vormt tussen het beleidsdomein en de Europese Unie.	Permanente opdracht

De standpuntbepaling in het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt strategischer en op geïntegreerde wijze aangepakt, d.w.z.: ze komt tot stand in nauwer overleg met andere beleidsdomeinen. Zo krijgt de visie van elk beleidsdomein een betere doorvertaling in de regelgeving van andere sectoren.

Actie	Timing
Voor zogeheten 'interdepartementale dossiers' (waarbij verschillende beleidsdomeinen betrokken zijn), komen er gemengde ambtelijke werkgroepen voor zover zij al niet actief zijn (bv. Clean Power for Transport, Richtlijn 2014/94/EU).	Permanente opdracht

Vlaanderen zal proactief inspelen op de Europese visie en ambities inzake havenbeleid en staatssteun.

Actie	Timing
Opvolging van de voortgang van de eerste lezing van de Havenverordening door het Europees Parlement. Eerste lezing in overeenstemming met Algemene Benadering van de Raad van 08/10/2014.	2015
Verdedigen van het Vlaamse standpunt over de Havenverordening in de Raad naar aanleiding van eerste lezing Raad.	Timing niet gekend
Eventuele tweede lezing EP/Raad: verdediging Vlaams standpunt over de Havenverordening.	Timing niet gekend
Verdediging van het Vlaamse standpunt over de marktpijler van het vierde spoorwegpakket (Verordening 1370/2007).	

We investeren voort in de aanwending van Europese middelen voor de realisatie van onze grootste infrastructuurwerken.

Actie	Timing
Ontwikkelingen inzake core network corridors nauw volgen en de Vlaamse pipeline inbrengen op het Europese niveau.	Permanente opdracht
Namens Vlaanderen deelnemen aan het CEF Comité en de Corridor Fora (meermaals per jaar, eerstvolgende bijeenkomst maart 2015).	Permanente opdracht
Initiatiefnemers informeren over de mogelijkheden van EU-steun en hen begeleiden bij de aanvraag van deze steun en de uitvoering van goedgekeurde projecten.	Permanente opdracht
Mogelijkheden onderzoeken van het European Fund for Structural Investments (EFSI) in nauw overleg met de Vlaamse belanghebbenden.	Permanente opdracht

3.7.2 OD 30: Een actief en gefocust buurlanden- en multilateraal beleid

Vlaanderen voert een actief buurlandenbeleid. De samenwerking met Nederland en Noordrijn-Westfalen is prioritair.

Actie	Timing
Samenwerkingsovereenkomst Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	2015
Structureel overlegstructuur FED-WAL-VL–BX).	Permanente opdracht
Opvolging werkzaamheden in het kader van de Benelux Unie.	Permanente opdracht
Zie ook IJzeren Rijn (OD 24)	

Voor de IJzeren Rijn en/of andere capaciteitsverhogende ingrepen op de goederenspoorcorridor naar het Ruhrgebied zullen we de dialoog aangaan met de bevoegde autoriteiten in Nederland, Duitsland (Berlijn) en Nordrhein-Westfalen (Düsseldorf), ook wat betreft de uitvoering van tussentijdse maatregelen in beide landen.

Actie	Timing
Start technische internationale stuurgroep: eerste bijeenkomst maart 2015.	2015
Indienen TEN T-studie: Projectvoorstel 26/02/2015.	2015
Vlaamse prioriteiten Meerjareninvesteringsplan: aanvaarding prioriteiten bij FOD, Infrabel, NMBS e.a.	2015

Voor wegen- en waterwegeninfrastructuur wordt er samengewerkt met Rijkswaterstaat en het Highway Agency.

Actie	Timing
Organiseren van regelmatig overleg met buitenlandse collega's inzake waterweginfrastructuur.	Permanente opdracht
Organiseren van ad hoc overleg met buurlanden en –regio's over concrete mobiliteitsdossiers.	Permanente opdracht

We onderzoeken hoe we dankzij onze expertise en deskundigheid in de maritieme en portuaire waterwegbeheersector flexibel kunnen inspelen op opportuniteiten in nieuwe, opkomende en snelgroeiende markten of landen. Er wordt ook ingezet op een professionele ontvangst van buitenlandse delegaties, zodat de Vlaamse deskundigheid ook op deze manier internationaal het verschil kan maken.

Actie	Timing
Internationaal uitspelen van opgebouwde watergebonden expertise door ontvangst van buitenlandse bezoekers en door lezingen te geven op internationale conferenties.	Permanente opdracht
Aangaan en uitvoeren van vriendschapsakkoorden.	Permanente opdracht
Zie OD 15 pagina 48 voor acties m.b.t. de werkzaamheden van FITA.	Permanente opdracht
Vlaamse infrastructurele verwezenlijkingen bekendmaken in het buitenland.	Permanente opdracht
Expertise ter beschikking stellen om de deelname van Vlaamse bedrijven aan buitenlandse opdrachten te bevorderen.	Permanente opdracht

3.8 SD 8: Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid

3.8.1 OD 31: Slagkrachtige overheid: uitvoering kerntaken

We maken een Kerntakenplan dat beschrijft welke taken nog door de overheid moeten uitgevoerd worden, welke taken op een andere wijze efficiënter kunnen worden uitgevoerd en eventueel welke nieuwe taken we moeten opnemen.

Op basis van het Kerntakenplan en samen met alle entiteiten van het beleidsdomein zullen we de juiste reikwijdte en de kalender van de reorganisatie van het beleidsdomein afspreken en daadwerkelijk uitrollen.

Actie	Timing
We ronden fase één af van het Kerntakendebat, zoals beslist door de Vlaamse Regering en starten de tweede fase na goedkeuring op het politieke niveau.	2015

We werken mee aan de recent opgerichte Paritaire Commissie Decentralisatie' om samen met de VVSG na te gaan op welke deelterreinen van mijn beleidsdomein de autonomie en de beleidsruimte van de lokale besturen kan worden verhoogd.

Actie	Timing
In de werkgroep Mobiliteit van de Commissie Decentralisatie werken we mee aan de uitvoering van de afspraken die in de Paritaire Commissie Decentralisatie worden afgesproken.	2015

De management- en beheersovereenkomsten worden vervangen door jaarlijkse of meerjarige ondernemingsplannen die een operationele vertaling vormen van de doelstellingen uit de beleidsnota en de beleidsbrieven. We werken een monitoringtool voor het opvolgen van de jaarlijkse ondernemingsplannen.

Actie	Timing
We ontwikkelen en hanteren een monitoringtool voor de opvolging van en de rapportering over ons ondernemingsplan.	2015

3.8.2 OD 32: Grondbeheer

Tijdens deze legislatuur zal onderzocht worden hoe het grondbeheer bij Mobiliteit en Openbare Werken efficiënter georganiseerd kan worden zodat gronden die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de kerntaken tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs op de markt gebracht kunnen worden. Ook zal onderzocht worden hoe de opbrengsten aangewend kunnen worden om investeringen bij Mobiliteit en Openbare Werken te financieren.

Actie	Timing
We maken in overleg met de agentschappen een plan van aanpak voor een efficiënter grondbeheer in het beleidsdomein en voeren het na de goedkeuring uit.	2015
We organiseren een gestructureerd overleg in het beleidsdomein om te komen tot één werkwijze inzake grondbeheer	2015
Activeren van het grondbeleid om de opbrengsten te optimaliseren.	Vanaf 2016

3.8.3 OD 33: Kostendeckingsgraad en kostenreductie De Lijn

We verzekeren de toekomst van het openbaar vervoer door een duurzame verhoging van de kostendeckingsgraad, zodat die vergelijkbaar wordt met buitenlandse voorbeelden.

Actie	Timing
In het ruimere kader van de basisbereikbaarheid mee volgen hoe de operationele doelstelling van De Lijn rond de kostendeckingsgraad en de kostenreductie kan gerealiseerd worden. Het departement geeft via een sneuvelnota een aanzet tot kostenefficiëntie.	Permanente opdracht
Aanpassing oprichtingsdecreet De Lijn.	Na 2015

3.8.4 OD 34: Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zorgt met het eProcurement-programma voor de digitalisering van de bedrijfsprocessen over de plaatsing en de uitvoering van overheidsopdrachten.

We ondersteunen via het e-programma de aanbestedende diensten in het gebruik van de federale applicaties om overheidsopdrachten aan te kondigen (eNotification) en offertes in te dienen en te openen (eTendering). We bieden eveneens instrumenten aan om overheidsopdrachten te beheren (eDelta) en erover te rapporteren (eRIO), facturering te ontvangen en te verwerken (e-Invoicing) en gegevens uit te wisselen met operationele en boekhoudkundige applicaties.

Actie	Timing
In 2015 wordt de applicatie eDelta voort uitgebouwd om het beheer van overheidsopdrachten zonder bekendmaking optimaal te ondersteunen en om alle schuldvorderingen van eDelta-overheidsopdrachten te kunnen volgen. Voorbereidende stappen worden gezet om de interactie met alle partijen zo veel mogelijk elektronisch te laten verlopen (tegen het einde van de legislatuur) en om de gegevensuitwisseling met andere systemen zo veel mogelijk automatisch te laten verlopen.	2015
Ontwikkelen, uitbreiden en in gebruik nemen van het EPM-collaboratieplatform ten behoeve van projectmanagement voor de opvolging van projectdoelstellingen.	2015

Aandacht gaat uit naar het kwalitatief en correct aanbesteden, dit om latere verrekeningen, betwistingen en verwijlinteressen te vermijden. Een euro besteed aan verwijlinteressen is een euro die niet besteed kan worden aan investeringen. Daarom levert de entiteit in samenwerking met de collega entiteiten een continue inspanning om niet-betwiste (delen van) facturen binnen 30 dagen te betalen. Door een dagelijkse uniforme registratie van alle schuldvorderingen en vorderingsstaten en een adequate rapportering kan een tijdige afhandeling van het goedkeuringsproces en dus een tijdige betaling van de niet-betwiste delen van facturen nauwgezet opgevolgd worden. Het opvolgen van de mogelijkheden van e-invoicing kan ook bijdragen aan het onderdeel tijdige betaling.

Voor een optimaal financieel beheer zal in samenspraak met de andere entiteiten één globaal dienstorder (als een soort 'procedurehandboek betalingen') worden opgemaakt dat alle bestaande dienstorders en instructies voor het financieel beheer van overheidsopdrachten integreert. Tevens worden er hierover opleidingen voorzien.

De mogelijkheden die geboden worden via e-procurement worden maximaal benut. Door te werken met meer uniforme typebestekken en gezamenlijke aanbestedingen via eDelta kunnen efficiëntiewinsten worden geboekt. De kwaliteit van de aanbestedingsdossiers en de beoordeling is hierbij een permanent aandachtspunt. Uit het blijven bijhouden van de verrekeningsindex (én de oorzaken van de verrekeningen) wordt geleerd om de bestekken verder te verbeteren.

Voor de meest optimale voorbereiding van een aanbestedingsdossier zal de entiteit nauwgezet bestaande dienstorders en instructies toepassen en deze desgevallend in samenspraak met de andere entiteiten optimaliseren (IKZ-procedure, procedure 'opmaken en opvolgen aanvraagdossier stedenbouwkundige vergunning', toepassing Preetexte, samenwerking TOD en ATO,...). In overleg met de Inspectie van Financiën worden tevens duidelijke richtlijnen opgesteld over de juridische

aspecten inzake verrekeningen waarbij hierover ook opleidingen worden aangeboden aan de personeelsleden van MOW.

Via intensieve samenwerking en gecoördineerde aanpak tussen de verschillende entiteiten binnen MOW, wordt er een globaal plan van aanpak uitgerold waarvan een aantal van de bovenstaande maatregelen onderdeel zullen uitmaken, met de noodzakelijke stappen en indicatoren tot het reduceren van de verwijlinteresten.

De komende jaren dient rekening gehouden met de belangrijke en stijgende budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-projecten. PPS blijft een belangrijk instrument om expertise van private partners in te brengen en biedt de mogelijkheden om tot een correctere risicospreiding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te komen. We moeten ook rekening houden met de steeds strengere Europese regels inzake de budgettaire aanrekening van PPS-contracten. Daarom zal de entiteit alleen voor een PPS opteren waar dit een aantoonbare meerwaarde oplevert.

Inzetten op een transparant financieel beheer en rapportering. De financiële rapportering zal bestaan uit een recurrent deel (o.a. werking en onderhoudscontracten) en een projectmatig deel. De rapportering wordt enerzijds een vertaling van de meerjarige overeenkomsten en recurrente kosten en ontvangsten. Daarnaast wordt er op basis van de goedgekeurde fysische programma's een projectrapportering opgemaakt die een duidelijke koppeling bevat tussen budget en timing. Rapporteringen worden opgebouwd zowel vanuit eenjarig, als vanuit meerjarig perspectief.

Actie	Timing
Monitoren van het financieel proces voor het gehele ministerie MOW met een (bij-)sturende rol van de entiteit met het oog op het beperken van de verwijlinteresten.	2015
Via intensieve samenwerking tussen de verschillende entiteiten binnen MOW, wordt er een globaal plan van aanpak uitgerold, met de noodzakelijke stappen en indicatoren tot het reduceren van de verwijlinteresten.	2015
Toetsen van de opgeleverde aannemingsopdrachten aan de prestatie maatstaven opgenomen in de verrekeningsindex.	2015
Opvolgen en bijhouden van de oorzaken van verrekeningen.	2015
Onderzoek naar het toepassen van innovatieve aanbestedingstechnieken en financiering met meerwaarde in afstemming en delen van expertise met andere MOW entiteiten	2015
Uniforme financiële rapportering over recurrente uitgaven en ontvangsten. Uniforme financiële rapportering met betrekking tot projecten, met aandacht voor planning en betaalkalenders.	2015

We verzamelen, bewerken en ontsluiten economische data zodat aankopers, dossierbeheerders en projectingenieurs overheidsopdrachten accurater kunnen ramen, prijzen nauwkeuriger kunnen beoordelen en allerhande prijstechnische en economische kwesties en trends in verband met de investering in en het onderhoud van openbare infrastructuur beter kunnen analyseren. Daarnaast stellen we digitale instrumenten ter beschikking van de eigen diensten maar ook van onder meer externe adviseurs (advies- en ingenieursbureaus en advocatenbureaus, ondernemingen, andere diensten van de Vlaamse overheid en andere overheden en overheidsinstellingen e.a.) zodat prijstechnische en economische aspecten van de plaatsing en de uitvoering van overheidsopdrachten vollediger, juister en efficiënter kunnen voorbereid, uitgevoerd en beheerd worden.

Actie	Timing
Het departement ontwikkelt in 2015 een online platform (MEDIAAN) met onder meer een prijzendatabank, een applicatie voor prijsherzieningsparameters en parameterwaarden en een applicatie voor de berekening van tarieven volgens kostenschaal CMK 2003. We stellen dit platform ter beschikking aan leidende ambtenaren, projectingenieurs, werfleiders en andere personeelsleden die betrokken zijn bij de plaatsing en uitvoering van overheidsopdrachten voor de realisatie en het onderhoud van openbare infrastructuur.	2015

We zullen alleen voor PPS opteren wanneer dat een aantoonbare meerwaarde oplevert.

Actie	Timing
Voor de eigen potentiële PPS-projecten onderzoeken we de meerwaarde van PPS.	Permanente opdracht
We bundelen de PPS-expertise (incl. ESR) van het beleidsdomein zodat ze optimaal bruikbaar is bij toekomstige projecten.	Permanente opdracht

3.9 SD 9: Correcte, coherente en leesbare regelgeving

3.9.1 OD 35: De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten

Wij zullen onder meer via Vlaamse regelgeving inzake onteigeningen, binnenvaart, rijopleidingen en de technische keuring invulling geven aan deze nieuwe bevoegdheden die we bij de 6^e staatshervorming gekregen hebben.

Actie	Timing
Inhoudelijke elementen 'binnenvaart' opnemen in het Scheepvaartdecreet.	2015
We werken actief mee in de beleidsdomein-overschrijdende werkgroep die een Vlaams onteigeningsdecreet voorbereidt.	2015

Actie	Timing
Wat betreft de bevoegdheden overgedragen in het kader van de 6de staatshervorming wordt het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, aangepast aan de wijzigingsvoorstellen van het wetgevingsadvies. Verdere procedurele stappen worden gezet met het oog op de goedkeuring door de Vlaamse Regering en de publicatie ervan in het Staatsblad.	2015

Om zoveel mogelijk verwervingen van onroerend goed in der minne te realiseren, zetten we de Bemiddelaar in bij grootschalige infrastructuurprojecten.

Actie	Timing
De Bemiddelaar Grootschalige Vlaamse Infrastructuurprojecten zet zich bij grote investeringsprojecten in om zoveel mogelijk verwervingen van onroerend goed in der minne te realiseren.	Permanente opdracht

De Vlaamse overheid schakelt bij steeds meer projecten beëdigde landmeter-experts in voor de opmeting en waardering van projecten met aanzienlijke grondverwerving.

Actie	Timing
We waken erover dat de inzet van beëdigde landmeter-experts voor de opmeting en waardering van gronden vereenvoudigd wordt.	2015

Vanuit een maximale invulling van deze nieuwe bevoegdheid maken we werk van een reglementair kader voor een getrapte rijopleiding, een kwaliteitsverbetering van de opleiding van rijsschoollesgevers (in afstemming met de Europese ontwikkelingen op dit vlak) en een kwaliteitsborging van examinatoren in uitvoering van de Richtlijn Rijbewijs.

Actie	Timing
Via het Vlaamse Huis voor de Verkeersveiligheid voeren we overleg met alle belanghebbenden voor een vernieuwd regelgevend kader voor de rijopleidingen (zie ook OD 11).	2015
We geven stapgewijs vorm aan een gewijzigd reglementair kader: • optimalisaties binnen huidig reglementair kader • beperkte aanpassingen • structurele wijzigingen / nieuwe elementen.	2015 2015 + na 2015 Na 2015

In uitvoering van onze bevoegdheden inzake de technische keuring en de keuring langs de weg zorgen we voor een gepaste omzetting van de Richtlijnen 2014/45 (periodieke technische keuring) en 2014/47 (controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen).

Actie	Timing
Voor de omzetting van de Richtlijnen 2014/45 en 2014/47 wordt overleg gepleegd met de andere gewesten met het oog op de omzetting.	2015
We beschrijven het bestaand wettelijk kader en stellen het gewenst wettelijk kader vast op basis waarvan ontwerp teksten zullen worden opgesteld (medio 2016) zodat het wettelijk goedkeuringstraject in het voorjaar 2017 kan afgewerkt worden. Hierbij denken we aan een decreet periodieke technische controle van motorvoertuigen en hun aanhangwagens (omzetting Richtlijn 2014/45). Aanvullend wordt voorzien in een decreet technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen (mogelijk volstaat een besluit van de Vlaamse Regering).	Na 2015
Voor de omzetting van de Richtlijn 2014/46 (kentekenbewijzen) plegen we overleg met de federale overheid, omdat de richtlijn raakt aan gewestbevoegdheid.	Na 2015

3.9.2 OD 36: Vernieuwende regelgeving

Na goedkeuring van de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten passen we voor een aantal grote infrastructuurprojecten het nieuwe Decreet Complexe Projecten toe.

Actie	Timing
We begeleiden initiatiefnemers bij het doorlopen van de procedures van het nieuwe Decreet Complexe Projecten; wanneer dat aangewezen is, volgen we deze werkwijze ook voor eigen projecten.	Permanente opdracht
Voor de eigen grote investeringsprojecten passen we de procedure Complexe Projecten toe waar dat aangewezen is. we starten een aantal pilootprojecten op.	Wanneer aangewezen

Het mobiliteitsdecreet en het hiermee samenhangend uitvoeringsbesluit worden tijdens deze legislatuur geëvalueerd.

Actie	Timing
We evalueren het mobiliteitsdecreet en doen voorstellen tot bijstelling	2015

We evalueren het decretaal verankerde concept van basismobiliteit en geven inhoud aan het begrip 'basisbereikbaarheid'. We passen vervolgens het Decreet Personenvervoer aan deze nieuwe principes van de basisbereikbaarheid aan.

Actie	Timing
Na inhoudelijke uitklaring van het begrip ‘basisbereikbaarheid’ (zie OD 4 en OD 33) bereiden we de nodige legistieke aanpassingen van het decreet personenvervoer voor. Dit gebeurt in samenwerking met de belanghebbenden.	Na 2015

Er wordt deze legislatuur werk gemaakt van het uitvoeringsbesluit bij het Rooilijnendecreet. Dit decreet is onder meer belangrijk wanneer we fietspaden willen aanleggen of verbeteren, en wanneer we een busbaan aanleggen voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

Actie	Timing
Er wordt samen met AWV werk gemaakt van het uitvoeringsbesluit bij het Rooilijnendecreet dat van belang is wanneer we fietspaden aanleggen of verbeteren, en wanneer we een busbaan aanleggen voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer.	Timing te bepalen in overleg met AWV

4 DOELSTELLINGEN VAN DE INTERNE WERKING



We beschrijven in het Ondernemingsplan 2015 ook hoe het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in de komende vijf jaar gevolg zal geven aan doelstellingen opgelegd door regeringsafspraken.

In dit onderdeel vatten we samen hoe het departement zich als organisatie zal versterken en ontwikkelen. Daartoe behoren acties gericht op het verhogen van de maturiteit en het realiseren van meetbare efficiëntiewinsten. De inschatting die Audit Vlaanderen eind 2014 heeft gemaakt, dient de komende vijf jaar als nulmeting.

4.1 Maturiteitsinschatting door Audit Vlaanderen

Audit Vlaanderen stelt de laatste jaren een procesmatige verhoging en onderbouwing van de maturiteit van het departement vast. Zij geven een schatting van de huidige stand van zaken van onze organisatie, per doelstelling en per thema. In de volgende tabel vindt u de evolutie van de maturiteit samengevat.

Inschatting per doelstelling	2014	2013	2010
Effectiviteit	2	1	1
Efficiëntie	2	2	1
Kwaliteit	2	1	1
Integriteit	2	2	2
Thema-inschatting			
Doelstellingen-, proces- en risicomanagement	3	2	2
Belanghebbendenmanagement*	2	2	1
Monitoring	2	1	1
Organisatiestructuur*	2	2	2
HRM*	2	2	2
Organisatiecultuur*	2	1	1
Informatie en Communicatie*	2	2	2
Financieel Management*	2	1	1
Facilitymanagement*	2	2	2
ICT	2	1	1
Gemiddeld maturiteitsniveau	2,1	1,7	1,5

* Deze thema's waren in 2013 en 2014 niet opgenomen in de tweede validatie-audit en moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. De vermelde maturiteitsscore is gebaseerd op resultaten uit de eerste validatie-audit en de realisatie van door Audit Vlaanderen geformuleerde aanbevelingen. De maturiteitsverhoging voor 2014 door Audit Vlaanderen was beperkt tot een verhoging van 1 maturiteitsniveau t.o.v. 2013.

4.2 Verhoging van de maturiteit van de organisatie

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken verbindt zich ertoe om op een gestructureerde wijze voort te werken aan de uitbouw van zijn interne werking. Om die reden was in 2012 gestart met het in kaart brengen van de bestaande organisatiecultuur en het uittekenen van een gewenste, nieuwe manier van samenwerken. Op dit traject zijn de missie en de waarden herschreven en goedgekeurd door de leden van de directieraad. Terzelfdertijd liep een participatief traject om verschillende acties op te lijsten die bijdragen tot de gewenste organisatiecultuur.

De nieuwe secretaris-generaal heeft zich als programmasponsor achter de cultuurverandering geschaard. In mei 2014 heeft de directieraad beslist om een programmastructuur op te richten die de uitrol en realisatie van 23 projecten begeleidt.

Audit Vlaanderen heeft het programmaoverzicht van die 23 projecten als nieuw actieplan 'Organisatiebeheersing' goedgekeurd. De follow-up van de aanbevelingen uit de verschillende audits is hier opgenomen.

4.2.1 Kerntakendebat

De Vlaamse Regering had elk beleidsdomein gevraagd om tegen 1 januari 2015 een kerntakenplan op te maken. Een kerntakenplan is een plan dat aangeeft welke van de huidige taken en activiteiten kunnen worden versterkt, anders georganiseerd, naar het lokale niveau overgebracht en/of (gedeeltelijk) afgebouwd.

In zijn kerntakenplan heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een groot aantal ideeën rond interne en externe optimalisatiemogelijkheden aan het politieke niveau voorgesteld. In 2015 blijven we proactief meedenken en werken we voort aan acties die hun oorsprong hadden in het kerntakendebat. Bovendien denken we na over een organisatiemodel dat beter is afgestemd op onze doelstellingen en hun realisatie ondersteunt. Op deze wijze proberen we efficiëntiewinsten uit het kerntakenplan op korte termijn binnen de eigen structuur te realiseren.

Daarnaast gaan de inspanningen van de afdelingen door rond het kerntakenplan. We (her)gebruiken de verzamelde informatie, sturen bij, werken een visie uit en trekken de lijn door naar tal van andere strategische projecten.

	Kerntakendebat (fase één)		
	Optimalisatie-mogelijkheden uit het kerntakendebat realiseren (fase twee)		
Project	Scope	Resultaat	Timing
	We ronden fase één af van het kerntakendebat, zoals beslist door de Vlaamse Regering en starten met de tweede fase, na goedkeuring door het politieke niveau.	We streven tegen eind 2015 naar een goedgekeurd kerntakenplan dat aan alle relevante belanghebbenden is bezorgd.	2015

Structuur samenwerking			
Project	Scope Op basis van de resultaten uit het kerntakenplan werken we een nieuw organisatiemodel uit dat is afgestemd op de doelstellingen van het departement en hun realisatie beter ondersteunt.	Resultaat We stellen tegen eind 2015 een nieuw organisatiemodel op.	Timing 2015
Dynamisch personeelsplan			
Project	Scope Op basis van de resultaten uit het kerntakenplan werken we een dynamische personeelsplanning uit die is afgestemd op de doelstellingen van het departement en hun realisatie beter ondersteunt.	Resultaat We stellen een dynamisch personeelsplan op.	Timing Na 2015
Procesmanagement			
Project	Scope We brengen in kaart hoe het departement zijn diensten en producten aan verschillende doelgroepen levert.	Resultaat We stellen een gelijkvormige aanpak voor procesmanagement op.	Timing Na 2015

4.2.2 Geïntegreerd doelstellingenmanagement en bijhorende monitoring

We verscherpen de strategische focus door het doelstellingenmanagement in het departement voort uit te bouwen. We ontwikkelen een geïntegreerd en organisatiebreed doelstellingenkader en werken mee aan projecten die op het niveau van de Vlaamse overheid worden aangestuurd. We herbekijken de methodiek waarmee doelstellingen tot op het individuele niveau worden doorvertaald. De realisatiegraad van deze projecten en processen volgen we aan de hand van de gemeenschappelijke monitoringtool *Traject*.

We koppelen doelstellingen aan indicatoren en denken na over de follow-up van relevante beleidsinformatie. We onderzoeken en ontwikkelen de nodige meet-, monitoring- en rapporteringsinstrumenten en afspraken met onze collega's in het beleidsdomein om samen de nodige initiatieven te nemen.

Vervolgens zetten we binnen het departement in op een gelijkvormige manier van projectmatig werken en starten we met de uitrol van een overkoepelend samenwerkingsplatform. Met dit collaboratief platform willen we de operationele werking van de verschillende afdelingen ondersteunen en de informatie-uitwisseling, de kennisvergaring, de kennisdeling en de algemene samenwerking tussen entiteiten verbeteren.

Operationalisering van de strategie Doelstellingencascade en prestatie-managementsysteem			
Project	Scope We herbekijken de methode om de beleids- en beheerscyclus tot op het individuele niveau door te vertalen en rollen de gemeenschappelijke monitoringtool Traject.	Resultaat We stellen tegen eind maart 2015 een ondernemingsplan op en rollen de gemeenschappelijke monitoringtool Traject uit tegen eind 2015.	Timing 2015
Dataroom Beleidsdomein MOW			
Project	Scope We gaan voort met het centraal en gebruiksvriendelijk ter beschikking stellen van cijfermatige, beleidsrelevante indicatoren in het beleidsdomein. We breiden het aantal indicatoren uit en kiezen in 2015 voor de automatisering van de gegevensinvoer in agentschappen en afdelingen, stellen indicatorgegevens beschikbaar als Open Data en schrijven indicator-gegevens weg naar de monitoringstool Traject.	Resultaat We breiden tegen eind 2015 het aantal indicatoren in de dataroom uit, automatiseren waar mogelijk de invoer van indicatorgegevens vanuit de afdelingen en de agentschappen, stellen indicatoren ter beschikking als Open Data en schrijven indicatorgegevens weg naar de monitoringstool Traject.	Timing Na 2015
Transversale projectwerking Uitwerking van een gestandaardiseerde projectmethodologie			
Project	Scope We willen in het departement op een gelijkvormige manier projectmatig gaan werken. We kiezen voor een overkoepelend samenwerkingsplatform om de afdelingen te ondersteunen, en de informatie-uitwisseling, de kennisdeling en de samenwerking te verbeteren.	Resultaat We stellen een implementatieplan op en werken tegelijk <i>quick-wins</i> uit.	Timing Na 2015
Ontwikkeling van meet-, monitoring- en rapporterings-instrumenten			
Project	Scope We gaan tegen eind 2015 na welke indicatoren moeten worden gevolgd. Hiervoor onderzoeken we welke meet-, monitoring- en rapporteringsinstrumenten beschikbaar zijn en of ze voldoen aan de interne en externe rapporteringsbehoeften.	Resultaat We ontwikkelen geïntegreerde meet- en monitoringsystemen die voldoen aan de volledige rapporteringsplicht van het departement.	Timing Na 2015

Kennisatlas			
Project	Scope We streven naar de keuze, ontwikkeling en uitrol van een toepassing die de kennisdeling in het departement vergemakkelijkt (<i>wie-is-wie</i>).	Resultaat We kiezen tegen medio 2015 een systeem om de kennisdeling te vergemakkelijken en streven naar een wijdverspreid gebruik van de Kennisatlas tegen eind 2016.	Timing Na 2015
Ontwikkeling van een systeem voor risicomanagement			
Project	Scope Wij zetten een systeem voor risicomanagement op en passen het toe op onze kern- en productieprocessen om zo de meest relevante strategische en operationele risico's op te kunnen lijsten. De toepassing van risicomanagement voor de welzijnsrisico's staat beschreven in het onderdeel over doelstellingen 'Welzijn, diversiteit en gelijke kansen'.	Resultaat We stellen een lijst op van relevante strategische en operationele risico's	Timing 2015
Opmaak van een bedrijfscontinuïteitsplan			
Project	Scope We stellen een bedrijfscontinuïteitsplan op als aanzet voor de integratie van bedrijfscontinuïteitsmanagement in het departement.	Resultaat We stellen een bedrijfscontinuïteitsplan op en werken een draaiboek uit voor de bedrijfskritieke processen.	Timing 2015
Expertisenetwerken			
Project	Scope De opbouw van kennis en expertise staat centraal in het departement. We brengen de behoefte in kaart onze kennis structureel op peil te houden.	Resultaat We stellen een plan van aanpak op om expertisenetwerken te organiseren.	Timing Na 2015

4.2.3 Transparante en heldere communicatie

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bouwt een transparant en helder communicatiebeleid uit. We besteden daarbij aandacht aan interne en externe communicatie. De leidende principes zijn: *dialog* (top-down naast bottom-up communicatie) - *openheid* (het wij-gevoel in de organisatie stimuleren) - *expertise* - *kennisdeling* met interne en externe partners.

Daarnaast ontwikkelen we een nieuw websiteplatform dat we in de organisatie uitrollen, en we werken een algemeen websitebeleid voor het departement uit.

Concretisering beleidsnota interne en externe communicatie			
Project	Scope We implementeren het Strategisch Beleidsplan Interne en Externe Communicatie en realiseren een aantal quick wins.	Resultaat Tegen eind 2015 hebben we een gevalideerd beleid voor interne communicatie. We duiden communicatie-aanspreekpunten aan en zetten formele en informele netwerken op.	Timing 2015
Websiteplatform			
Project	Scope We ontwikkelen en rollen een nieuw websiteplatform uit en werken aan een algemeen websitebeleid.	Resultaat We implementeren een websiteplatform en bouwen een nieuw intranet.	Timing 2015

4.2.4 Een modern hrm-beleid

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft recent een nieuw hr-beleidsplan uitgewerkt om toekomstgericht een personeelsbeleid te plannen en personeel aan te trekken, in te zetten en te ontwikkelen. Het beleid rond welzijn en diversiteit is in dit nieuwe hr-beleidsplan geïntegreerd. Het beleidsplan schept het kader voor acties op het vlak van het personeelsbeleid tijdens de komende jaren. We houden hierbij rekening met de algemene krijtlijnen die de Vlaamse Regering heeft uitgezet en besteden aandacht aan specifieke uitdagingen.

In het Departement Mobiliteit en Openbare Werken stellen we de ontwikkeling van onze personeelsleden centraal. We willen de nodige expertise aantrekken en behouden om de doelstellingen te realiseren. We anticiperen op een steeds veranderende omgeving door een brede en flexibele inzetbaarheid van eigen en toekomstige personeelsleden mogelijk te maken.

Daarnaast stimuleren we de arbeidsorganisatie en het arbeidsklimaat met vernieuwende werkvormen om de betrokkenheid en het ondernemerschap van onze personeelsleden te versterken. Nieuwe en bestaande hr-instrumenten en hr-systemen moeten meer en efficiënter kunnen inspelen op maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.

Tot slot zetten we in op een inspirerend leiderschap en begeleiden we leidinggevendens opdat zij hun medewerkers blijvend zouden motiveren en ondersteunen bij de uitdagingen en veranderingen waar onze organisatie voor staat.

Aanpak ontwikkelingsbehoeften			
Project	Scope We brengen de vormingsbehoeften van het Departement MOW structureel in kaart en stellen een geconsolideerd departementaal vormingsplan op.	Resultaat We stellen vormingsplannen per afdeling en een geconsolideerd departementaal vormingsplan op.	Timing Na 2015

Personeelsbewegingen			
Project	Scope We installeren faciliterende werkvormen voor een flexibele en doelmatige inzet van expertise en competenties.	Resultaat We stellen een inventaris op van faciliterende werkvormen en werken een implementatieplan uit	Timing Na 2015
Ontwikkelingstraject leidinggevenden			
Project	Scope We staan onze leidinggevenden bij in hun verdere ontwikkeling en voorzien de komende vijf jaar in gepaste begeleiding en coaching, en nemen ontwikkelingsinitiatieven.	Resultaat We stellen een visie en een programma op voor een ontwikkelingstraject voor leidinggevenden.	Timing Na 2015
Waarderingsbeleid			
Project	Scope Uitwerking van een waarderingsbeleid voor het departement.	Resultaat We stellen een inventaris op van waarderings-mogelijkheden in het departement en werken die uit in een nieuw waarderingsbeleid.	Timing Na 2015
Uitrol <i>Het Nieuwe Werken</i>			
Project	Scope We creëren een aangepaste arbeidsorganisatie met vernieuwende werkvormen. We realiseren deze ambitie door een beleid rond <i>Het Nieuwe Werken</i> op te zetten en hiervoor in de organisatie de nodige voorwaarden te scheppen.	Resultaat We stellen tegen eind 2015 een visie en een implementatietraject op voor de uitrol van <i>Het Nieuwe Werken</i> in het departement. Het implementatietraject moet volgens de omzendbrief PTOW tegen 2020 afgerond zijn	Timing Na 2015
Functiefamiliematrix/ functieclassificatie			
Project	Scope We actualiseren of beschrijven alle functies in het departement en delen ze via de functiefamiliematrix	Resultaat Tegen einde 2016 is een functiematrix voor het Departement MOW opgesteld en bekendgemaakt.	Timing Na 2015

Competentiebeheer			
Project	Scope We zetten in op een competentiebeheerssysteem om de nodige competenties te identificeren, te (ver)werven, te behouden en te ontwikkelen, met het oog op de organisatiedoelstellingen.	Resultaat We introduceren een competentiebeheerssysteem dat de kritische competenties van het departement identificeert. Kalender is afhankelijk van de uitrol van het dynamisch personeelsplan en de functieclassificatie.	Timing Na 2015
Loopbaanmogelijkheden			
Project	Scope We maken de ontwikkelings- en loopbaanmogelijkheden zichtbaar voor de medewerkers. We ontwikkelen een visie om de inzetbaarheid van de personeelsleden in dit verband te verruimen.	Resultaat We inventariseren de ontwikkelings- en loopbaanmogelijkheden en stellen een visietekst op over een departementaal loopbaanbeleid.	Timing Na 2015
Inwerkingstrajecten			
Project	Scope We stellen een gedragen beleid op om nieuwe medewerkers bekend te maken met de functie, de organisatie en gerelateerde aspecten noodzakelijk voor een professionele uitvoering van hun functie.	Resultaat We stellen een visie op voor onthaal- en inwerkingstrajecten van nieuwe medewerkers, toetsen deze af in proefprojecten en sturen bij waar nodig.	Timing Na 2015
Een stimulerend welzijnsbeleid			
Project	Scope We voeren een stimulerend welzijnsbeleid dat iedereen in het departement bereikt en aanzet tot duurzame inzet.	Resultaat Meer informatie over deze doelstelling in deel 5: Doelstellingen Welzijn, Diversiteit en Gelijke Kansen.	Timing 2015
Waarden			
Project	Scope We maken de missie en waarden bekend en leggen de basis voor de gewenste cultuurverandering in het departement.	Resultaat We stellen een plan van aanpak op en werken een communicatieplan uit.	Timing Na 2015

4.2.5 Digitale omgeving

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken stelt jaarlijks een ICT-beleidsplan op dat de IT-doelstellingen vastlegt in het perspectief van een 5-jarencyclus. Een jaarlijks Informatieplan bepaalt de IT-investeringen. Daarnaast zal het departement in de komende jaren meewerken aan het project 'Radicaal Digitaal': de digitalisering van papierstromen en van de interacties met andere partijen.

Het departement schaaft zich achter het principe van Open Data en wil in de komende jaren een partner zijn van de Vlaamse overheid om dit principe te realiseren.

Radicaal Digitaal			
Project	Scope We zetten in op de verdere digitalisering van de processen en de vermindering van de papierstromen. In 2015 staat de implementatie van de digitale handtekening via het proefproject <i>Offertes HBplus</i> op het programma.	Resultaat Via een proefproject doet het departement ervaring op met de digitale handtekening om een stappenplan voor de verdere digitalisering na 2015 uit te werken.	Timing 2015
Open Data			
Project	Scope We bepalen de doelstellingen van het departement inzake Open Data en werken een plan van aanpak uit.	Resultaat De doelstellingen en het plan van aanpak inzake Open Data voor het departement liggen vast	Timing 2015
Cloud			
Project	Scope Het departement zal evolueren naar een <i>hybride cloud-model</i> voor hosting van toepassingen. De migratie naar de cloud wordt onderzocht voor: e-mail; agenda; bureautica-toepassingen; de mogelijkheden voor <i>identity management</i> ; de impact op het netwerkverkeer.	Resultaat De <i>POC identity management</i> wordt uitgevoerd. Het departement zal beschikken over een analyse van de beschikbare netwerkcapaciteit voor een online gebruik van toepassingen (met meer dataverkeer tot gevolg). Het departement zal kiezen welke toepassingen eerst migreren en over een stappenplan beschikken.	Timing Na 2015

IT-veiligheid			
Project	Scope Het departement heeft met de andere entiteiten actieplannen uitgewerkt om de IT-veiligheid te verbeteren: een veiligheids-beleidsplan; fysieke beveiliging; gebruikers- en rechtenbeheer; <i>disaster recovery planning</i> ; wijzigingsbeheer; <i>business continuity management</i> . Het departement zal in 2015 een aantal maatregelen per actieplan uitvoeren	Resultaat De in 2014 gedefinieerde maatregelen per actieplan worden volgens prioriteit en technische randvoorwaarden uitgewerkt en geïmplementeerd.	Timing 2015

4.2.6 Overige projecten

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken volgt ook aanbevelingen van de validatieaudit van Audit Vlaanderen die hoger nog niet zijn vermeld. Ze krijgen een plaats onder de noemer 'Overige projecten'.

Invoering van structurele rapportering			
Project	Scope We volgen de geïnde en openstaande vorderingen in het Vlaams Ministerie MOW en rapporteren hierover structureel aan belanghebbenden, zowel centraal als decentraal.	Resultaat We werken de nodige financiële rapporten uit die gebaseerd zijn op de informatiebehoeften van het management en andere belanghebbenden, en stellen de rapporten structureel ter beschikking.	Timing 2015

Een decentraal facilitybeleid in kaart gebracht			
Project	Scope We inventariseren de facilitaire werking van de afdelingen (materie-gebonden aankopen) en stellen een uniforme en transparante werkwijze op.	Resultaat We stellen een facilitaire beleidslijn op en rapporteren structureel over de uitgaven in het kader van het gevoerde facilitybeleid.	Timing 2015

Activiteiten aan IT – vraagzijde in kaart brengen en evalueren			
Project	Scope We brengen de activiteiten van de IT-vraagzijde in het departement in kaart en evalueren de werking. We doen dit met het oog op de procesrisico's en waarborgen zo de effectiviteit, continuïteit en uniformiteit van de ICT-contractbewaking.	Resultaat We passen tegen eind 2015 de processen voor werkaanvragen en hun bijbehorende tools aan, volgens de ICT-outsourcing contracten. We richten tegen eind 2017 een operationeel projectmanagement office (PMO) op.	Timing Na 2015

Kwaliteitszorg			
Project	Scope We leveren diensten en realiseren doelstellingen op een klantvriendelijke manier, houden rekening met onze stakeholders en streven naar continue verbetering van onze interne processen.	Resultaat Uitwerking van een overkoepelend kwaliteitsbeleid naar het voorbeeld van de TOD-afdelingen om de doelstellingen op een kwaliteitsvolle manier te kunnen realiseren.	Timing Na 2015

4.3 Efficiëntiewinsten boeken

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wil niet alleen zijn maturiteit als organisatie verhogen, we starten bovendien met diverse andere projecten die duidelijke efficiëntiewinsten zullen opleveren.

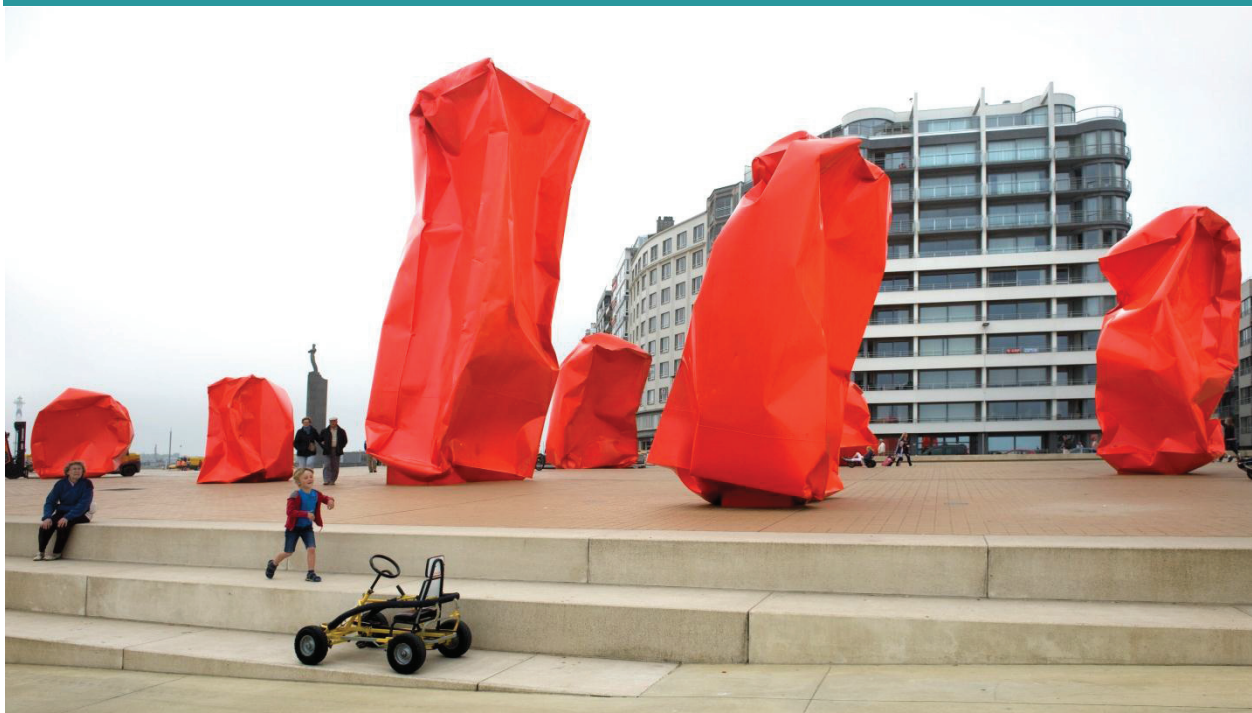
Archiefbeheer			
Project	Scope We actualiseren het Archief(Informatie)-beheersplan van het departement voor een efficiënt informatiebeheer.	Resultaat We actualiseren tegen einde 2016 het archiefbeheersplan en nemen maatregelen rond de informatie in de productieprocessen.	Timing Na 2015

SharePoint			
Project	Scope We organiseren de processen <i>Documentstromen</i> en <i>Overleg/Standpuntbepaling</i> in een departementaal Sharepointsysteem om op een uniforme manier met deze processen om te gaan.	Resultaat We werken een SharePointomgeving met centrale lists voor documentstromen, overleg en standpuntbepalingen uit met diverse sharepointsites (portalen) om de centrale informatie te raadplegen of te verwerken.	Timing Na 2015

MOD MOW Dienstencentrum			
Project	Scope We bereiden de management-ondersteunende dienstverlening (personeel, logistiek, financiën en begroting) van de MOD MOW voor op contextuele evoluties en zetten in op toenemende professionalisering en duurzame dienstverlening.	Resultaat We optimaliseren de processen rond personeel, logistiek, financiën en begroting, en koppelen ze aan heldere en relevante SLA's	Timing Na 2015

Project	Databank Ondergrond Vlaanderen (DOV)		
	Scope Het departement werkt samen met LNE en VMM aan de DOV, een platform dat kosteloos informatie over de ondergrond aanbiedt. Nieuwe toepassingen zullen ter beschikking gesteld worden en de DOV zal verder gestructureerd en beheerd worden.	Resultaat We dragen bij aan de ontwikkeling van nieuwe toepassingen (IPS sonderingen en boringen, en analyse water) en de IPS van de Thematische Verkenner Geotechniek. We werken daarbij nauw samen met de andere DOV-partners.	Timing 2015
Project	Proefproject voor online monitoring van infrastructuur		
	Scope We willen een applicatie inzetten voor het snel, efficiënt en gestructureerd meten en monitoren van belangrijke (bouw)werven. Daartoe starten we een proefproject bij de Vandammesluis in Zeebrugge.	Resultaat We evalueren tegen midden 2016 een online monitoringtool/applicatie die in een proefproject is getest en breiden het systeem uit voor andere toepassingen en andere (specifieke) projecten.	Timing Na 2015
Project	Proefproject monitoring van de infrastructuur en omgeving via INSAR analyse van satellietbeelden. proefproject regio Antwerpen		
	Scope Recente projecten in het buitenland tonen aan dat op basis van satellietmetingen, verplaatsingen tot op millimeterniveau kunnen vastgesteld worden. Dit biedt belangrijke voordelen: eenvoudige analyse van grote gebieden; analyse van moeilijk bereikbare locaties. Dit proefproject monitort een 25-tal infrastructuurobjecten aan de hand van satellietbeelden en terrestrische metingen gedurende 1 jaar.	Resultaat Inwinning van satellietbeelden in 2015. Semi-automatische analyse van de data in 2015. Manuele analyse van aangeduide objecten in 2015 – 2016. Evaluatie van de resultaten en analyse van de complementariteit met terrestrische metingen in 2016.	Timing Na 2015

5 DOELSTELLINGEN WELZIJN, DIVERSITEIT EN GELIJKE KANSEN



5.1 Risicoanalyse om maatregelen te treffen die het welzijn bevorderen

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft een overkoepelende risicoanalyse van zijn welzijnssituatie opgenomen in het Globaal Preventie Plan (GPP). Deze welzijnssituatie wordt door een permanente stuurgroep Welzijn en Diversiteit in kaart gebracht aan de hand van verschillende risicoanalyses op het niveau van functies, taken, werkinstrumenten, processen, ...

Daarnaast volgt het Globaal Preventie Plan de relevante beleidsafspraken, statistieken en resultaten van enquêtes op. Dit Globaal Preventie Plan (GPP) krijgt een jaarlijkse evaluatie en bijsturen, en vormt voorwerp van overleg met de vakbonden.

Het 5-jaren Actieplan 2014-2018 wordt waar nodig bijgestuurd. In de maand november wordt telkens een Jaaractieplan (JAP) vastgelegd met de prioritaire maatregelen voor het volgende jaar.

Het Globaal Preventie Plan werkt op die manier als een dynamisch risicobeheersysteem voor alle projecten en processen die verband houden met welzijn en diversiteit in het departement. Het monitort in welke mate het departement voldoet aan de betreffende regelgeving en wat de effecten hiervan zijn op de veiligheid..

De inspanningen van het departement inzake Welzijn beogen immers meer dan wat verplicht is vanuit de welzijnsregelgeving. In het hr-beleidsplan is de volgende doelstelling opgenomen: “We voeren een stimulerend welzijnsbeleid dat iedereen betreft om zich duurzaam in te zetten.” Daarmee wil het welzijnsbeleid ook bijdragen aan *een slankere en wendbare overheid*.

De acties in het huidige 5-jaren actieplan zijn gegroepeerd rond drie werkpunten:

- A. Verduidelijking van de verplichtingen en het beleid aan de hiërarchische lijn en de werkvloer
- B. Integratie van het welzijnsdenken en het dynamisch risicobeheer in de dagelijkse werking
- C. Samenwerking in het departement rond deze thema's.

5.2 Maatregelen om psychosociale belasting te voorkomen

In het Jaaractieplan 2015 zijn verschillende maatregelen opgenomen om psychosociale belasting te voorkomen.



Er loopt een communicatiecampagne ‘Welzijn is divers’ over welzijn op het werk in het algemeen en psychosociaal welzijn in het bijzonder. Zodra de nieuwe omzendbrief psychosociaal welzijn van kracht is, zal hij in het kader van deze campagne actief aan de leidinggevenden en de werkvloer worden uitgelegd.

Daarnaast zijn vijf nieuwe Vertrouwenspersonen Welzijn aangesteld die gemakkelijker beschikbaar zijn in de verschillende locaties van het departement en onafhankelijker zijn van de personeelsfunctie. Daartoe behoren nu ook twee mannen, wat het team van vertrouwenspersonen diverser maakt. Deze nieuwe vertrouwenspersonen zullen in 2015 opgeleid worden en nadien voorgesteld worden aan alle personeelsleden in het kader van de campagne.

5.3 Acties op het gebied van diversiteit en gelijke kansen

Het diversiteitsbeleid en de acties op het gebied van diversiteit zijn mee opgenomen in het Globaal Preventie Plan. Het departement voert immers een inclusief diversiteitsbeleid dat geïntegreerd is in het welzijnsdenken. In het Jaaractieplan 2015 zijn twee acties op gebied van diversiteit opgenomen.

De communicatiecampagne 'Welzijn is divers' wil het belang onderstrepen van een diverse werkvloer waar ruimte en respect is voor iedereen. De expliciete verwijzing naar de anti-discriminatieregelgeving in het KB Psychosociaal Welzijn zal bijzondere aandacht krijgen bij de communicatie naar de werkvloer.

Zodra er meer duidelijkheid is over de nieuwe definitie van 'personeelslid met migratieachtergrond' en de huidige aanwezigheid van deze doelgroep onder de personeelsleden van het departement, zullen nieuwe realistische streefcijfers afgesproken worden. De resultaten van een eerste nulmeting worden begin 2016 verwacht (status op 31/12/2015).

Daarnaast werkt de diversiteitsambtenaar van het departement actief en loyaal mee aan de acties van de dienst Diversiteit.

5.4 Integratie en inburgering

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken verbindt er zich toe om gedurende de legislatuur de doelstellingen betreffende integratie en inburgering uit te voeren waar relevant voor de aard van de activiteiten van onze organisatie. Hiertoe volgen wij de Commissie Integratiebeleid en de Commissie Gelijke Kansen beter op. Wij zullen intern nagaan hoe deze doelstellingen kunnen meegenomen worden in onze strategische doelstellingen en hun vertaling kunnen krijgen in de inhoudelijke werking.

COLOFON

Het ondernemingsplan is een document
van het Departement Mobiliteit en
Openbare Werken

Verantwoordelijke uitgever

Filip Boelaert
secretaris-generaal
Koning Albert II-laan 20
1000 Brussel

Foto's

Marco Mertens
Luc Deleu:
kunstwerk Rock Strangers
The Container

Interieur VAC Gent:
Het Facilitair Bedrijf
Afdeling Bouwprojecten
copyright Maarten Marchau

Druk

Facilitair Management – Digitale Drukkerij