

Geïntegreerd Investeringsprogramma

Met het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) bundelt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) haar financiële krachten waardoor het efficiënter kan investeren. De vervoerregio's geven advies voor GIP-projecten in hun regio.



DE WERKVENNOOTSCHAP

DE WERKVENNOOTSCHAP

Met het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) bouwt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) aan een vlotte, veilige en slimme mobiliteit. “Het GIP brengt de investeringen van het beleidsdomein in kaart voor de volgende vijf jaar”, zegt GIP-coördinator Tom Willems.

‘Met het GIP kunnen we slimmer investeren’

interview

Wat is het GIP?

“De zeven entiteiten van het beleidsdomein MOW (zie kader) investeren jaarlijks in een groot aantal infrastructuurprojecten voor vracht- en personenverkeer, openbaar vervoer, fietsen, binnenvaart en waterbeheersing. Vroeger had elke entiteit haar afzonderlijk investeringsprogramma. Met het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) maakt het beleidsdomein MOW een overkoepelend overzicht van al die investeringen. Zo krijgen we een beter inzicht in de geplande investeringen voor de volgende jaren.”

Het GIP geeft een overzicht van de investeringen in infrastructuurprojecten van deze zeven entiteiten van het beleidsdomein MOW:

- Het Departement MOW
- Het Agentschap Wegen en Verkeer
- Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
- De Vlaamse Waterweg
- De Lijn
- Lantis (voorheen Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel)
- De Werkvennootschap

Waarom is het GIP ontstaan?

“Om weloverwogen keuzes te kunnen maken bij vraaggerichte investeringen in infrastructuur. Als we basisbereikbaarheid willen realiseren en Vlaanderen willen beschermen tegen overstromingen is het belangrijk om de juiste maatregelen en investeringen te combineren. Dat kan je beter met één geïntegreerd overzicht van alle verschillende investeringen en een vooruitblik op middellange termijn. Dat is precies wat het GIP doet. Daarom is het een onmisbare tool om toekomstige uitdagingen aan te pakken.”

Zijn er nog voordelen?

“Het GIP laat toe om binnen het beleidsdomein MOW een ruime blik te werpen op de ingezette middelen voor infrastructuurprojecten en de koppeling met het beleid te bewaken. Zo kunnen we veel gemakkelijker vaststellen hoeveel we besteden per beleidsdoelstelling, vervoersmodus of vervoerregio. Met die informatie kunnen we de investeringsprogramma's van de entiteiten beter op elkaar afstemmen, de beschikbare middelen efficiënter inzetten en de werken beter plannen. We krijgen dankzij het GIP ook de mogelijkheid om de investeringen van het beleidsdomein te bekijken met een



Tom Willems, GIP-coördinator bij het Departement MOW: “Het GIP is een onmisbare tool om toekomstige uitdagingen efficiënt aan te pakken.”

blik die de modus en het netwerk overstijgt. Dat is nodig voor een mobiliteitsbeleid gericht op basisbereikbaarheid. Het volstaat niet om alleen naar openbaar vervoer, fiets of waterwegen te kijken. Het is de totaalpak die telt. Het GIP biedt dus de kans om synergiën te creëren en samen te werken, bijvoorbeeld tussen vervoersmodi of tussen vervoerregio's. Tot slot is het GIP ook een instrument om onze investeringen beter op te volgen. Ook de uitvoering van het investeringsprogramma wordt immers nauwgezet opgevolgd, via een structurele rapportering.”

Kunnen vervoerregio's input geven?

“Een GIP opmaken duurt net iets meer dan 1 jaar. In verschillende fases is overleg ingebouwd met de vervoerregio's. Tijdens de analysefase wordt bijvoorbeeld verwacht dat de vervoerregio's input en feedback geven over de haalbaarheid, de prioritering en de wenselijkheid van de projecten. De vervoerregioraad moet ook advies geven over projecten op het niveau van de vervoerregio in het ontwerp GIP (zie pagina 2). Belangrijk is dat de realisatie van deze Vlaamse projecten gebeurt in samenhang met de mobiliteitsvisie van de vervoerregio.”

Vervoerregio's hebben adviserende rol in opmaak van het GIP

Tijdens het opmaakproces van een geïntegreerd investeringsprogramma krijgen de vervoerregio's op verschillende momenten de mogelijkheid om feedback en input te geven. Ze zijn actief betrokken bij het overleg over de infrastructuurprojecten binnen hun vervoerregio.

Om te komen tot een volwaardig GIP (jaar x+1) wordt een proces doorlopen dat start in februari van jaar x en een volledig jaar duurt (jaar x+1). Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) werkt hiervoor nauw samen met de agentschappen. Vertrekkende van de toestand van het netwerk en de beleidsprioriteiten wordt stapsgewijs een beleidsdomein-breed geïntegreerd investeringsprogramma op middellange termijn uitgewerkt. De Vlaamse steden en gemeenten krijgen via de vervoerregioraden een formele adviserende rol voor het GIP, zoals vermeld in het decreet van 26 april 2019 over basisbereikbaarheid.

Inspraak tijdens drie fasen

De vervoerregio's spelen een rol in drie fasen

tijdens het opmaakproces: bij fase 1 (de voorbereiding), bij fase 3 (de interne analyse) en bij fase 4 (de opmaak van het ontwerp GIP). In elk van die drie fasen wordt inspraak of advies van de vervoerregio verwacht. Dit maakt deel uit van een breder aftoetsen van het investeringsprogramma met de beleidsdoelstellingen en -prioriteiten. Zowel bij de consultatie als bij de analyse in het voorjaar is een belangrijke rol weggelegd voor het Team MOW van de vervoerregio. Het Team MOW bestaat immers uit de vertegenwoordigers van het departement en de agentschappen van het beleidsdomein die het GIP tot stand brengen. Zij brengen de nodige informatie en feedback vanuit hun vervoerregio aan. Bij de opmaak van het voorstel GIP in het najaar brengt de vervoerregioraad een formeel advies uit.



februari - maart	Fase 1 Voorbereiding	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Het Departement MOW overlegt met de verschillende entiteiten uit het beleidsdomein om de investeringsprioriteiten af te tasten. ✓ Het Team MOW van elke vervoerregio geeft in deze fase informatie om mee prioriteiten te helpen bepalen. Dit gebeurt in overeenstemming met het (nog uit te werken) mobiliteitsplan van iedere regio, in nauw overleg met de vervoerregioraad, en houdt rekening met het GIP van het jaar voorheen en de actuele beleidscontext.
april	Fase 2 Kadernota	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Het Departement MOW stelt een kadernota voor waarin ze investeringsprioriteiten voorstelt. De minister zal finaal de beleidsaccenten voor het komende jaar vastleggen in die kadernota.
mei - augustus	Fase 3 Interne analyse	<ul style="list-style-type: none"> ✓ De verschillende MOW-entiteiten houden rekening met de investeringsnoden en -wensen in de kadernota en doen een eerste voorstel van projecten en prioriteiten. ✓ Het Team MOW van elke vervoerregio geeft, in nauw overleg met de vervoerregioraad, input en feedback over haalbaarheid, maturiteit en wenselijkheid van projecten en prioriteiten zodat de entiteiten hun voorstel kunnen optimaliseren. ✓ Synergieën tussen projecten van verschillende entiteiten worden in deze fase opgespoord en versterkt. ✓ Begin september dienen alle entiteiten hun ontwerp investeringsprogramma in bij het departement.
september - november	Fase 4 Ontwerp GIP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Het Departement MOW consolideert op basis van deze input het ontwerp GIP met een voorstel van alle projecten en prioriteiten. ✓ Het Departement MOW bezorgt het ontwerp GIP eind september aan de 15 vervoerregio's. ✓ De vervoerregioraad geeft voor eind oktober advies op dit geconsolideerd ontwerp GIP.
december - februari	Fase 5 Definitief GIP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ De verschillende MOW-entiteiten verwerken de input en feedback van de vervoerregio's. ✓ Het Departement MOW consolideert op basis van deze input het definitief GIP met een voorstel van alle projecten en prioriteiten. ✓ Het GIP is pas definitief na validatie door de minister. Het GIP krijgt dan pas een formele status. ✓ Afhankelijk van de effectieve uitvoering en begrotingsaanpassingen zijn nog wijzigingen mogelijk.

Twee projecten in de kijker

Alle projecten van het GIP van nabij bekijken in de Mobiliteitsbrief is onbegonnen werk. Daarom kozen we er deze twee uit die duidelijk de grenzen van één vervoerregio overschrijden, maar een multimodale visie op de integratie van de vervoersnetwerken binnen de vervoerregio's mooi illustreren.

Fietssnelweg F3 Leuven - Brussel

- Totale lengte: 25,9 km
- Periode: 2012 - 2021
- Fase: studie en uitvoering

Nieuwe fietssnelweg zorgt voor meer comfort en verhoogt verkeersveiligheid

De Werkvennootschap en de provincie Vlaams-Brabant werken nauw samen om een fietssnelweg van 25,9 kilometer aan te leggen tussen het station van Leuven en de kleine ring van Brussel.



PROVINCIE VLAAMS-BRABANT

De provincie neemt het voortraject en de studiefase voor haar rekening, terwijl De Werkvennootschap vooral zorgt voor de technische kant van de studiefase. "Dit jaar besteden we de werken aan en in het najaar kan de aanleg van de fietssnelweg van start gaan", zegt Jelle Vercauteren, technisch projectleider bij De Werkvennootschap.

Vijf meter breed

Vercauteren: "Vandaag bestaat er geen rechtstreekse fietsverbinding tussen Leuven en Brussel. Op heel wat plaatsen moet je een flinke omweg maken en bovendien zijn meerdere oversteekplaatsen aan de ring niet voorzien op fietsers. Met een directe fietssnelweg tussen Leuven en Brussel lossen we al die problemen in één klap op. Het is ontzettend belangrijk dat we in fietsgevoelige gebieden zoals de rand rond Brussel maximaal inzetten op alternatieven voor de auto. Met de herinrichting van de ring alleen zullen we de files immers niet oplossen! Een comfortabel en gemakkelijk bereikbaar netwerk van fietssnelwegen is dus een grote stap in de goede richting. Ook aan kwaliteit besteden we veel aandacht: de fietssnelweg zal vijf meter breed zijn en naast de hst-lijn (hogesnelheidstrein) wordt het traject bijna volledig vlak gemaakt zodat fietsers er stevig door kunnen rijden."



Jelle Vercauteren,
technisch
projectleider bij
De Werkvennootschap

Verhogen bruggen Albertkanaal helpt fileprobleem verminderen

"Door 62 bruggen tussen Antwerpen en Bilzen te verhogen, stijgt de capaciteit van het Albertkanaal met maar liefst 25%. Een duurzame en economische oplossing voor toenemende files", zegt Stefan Sablon, projectleider bij De Vlaamse Waterweg.

De binnenvaart boomt. Het containerverkeer op het Albertkanaal blijft de laatste jaren groeien, een tendens die alleen maar zal toenemen. Vandaag houdt het Albertkanaal al elke dag 8000 vrachtwagens van de weg, vooral op de E313 die parallel loopt aan het kanaal tussen Antwerpen en Bilzen. De komende jaren zal dat aantal nog verder verhogen.

2000 minder vrachtwagens

"Het Albertkanaal is een prima alternatief voor vervoer via de weg. Maar voor schepen met vier lagen containers zijn sommige bruggen nog veel te laag. Daar brengen we stelselmatig verandering in. Alle bruggen worden verhoogd tot een vrije doorvaarthoogte van 9,1 meter,

een Europese standaard voor vierlaagse containervaart met binnenvaartschepen", vertelt Sablon. "De beslissing voor het verhogen van de bruggen werd al genomen in 2009, maar kwam pas in 2014 in een stroomversnelling. "Er zijn intussen al 31 bruggen verhoogd. In 2021 moet het project helemaal rond zijn. Vanaf 2022 verwachten we dat er dagelijks 2000 minder vrachtwagens op de weg zullen zijn dankzij dit project. Via publiek-private samenwerking kreeg het project al 76 miljoen euro aan Europese subsidies."

Vrijliggende fietspaden

Sommige bruggen worden opgevijseld, maar de meesten worden meteen vervangen. "We

Verhoging 62 bruggen over het Albertkanaal

- 62 bruggen tussen Antwerpen en Bilzen
- Periode: 2014 - 2022
- Fase: uitvoering en aanbesteding

besparen door steeds hetzelfde type brug te bouwen. Bij het ontwerp ging trouwens extra aandacht naar de fietsers. Zo komen er vrijliggende fietspaden en worden de jaagpaden langs het kanaal beter met de brug verbonden", aldus Sablon.



Stefan Sablon,
projectleider bij De
Vlaamse Waterweg

MARCO MERTENS

35 partners voor Green Deal Stedelijke logistiek om steden leefbaar te houden

Om de steden leefbaar te houden en tegelijk de uitstoot van transport te beperken, is werken aan een duurzame én efficiënte stedelijke logistiek cruciaal. Bedrijven, steden en de Vlaamse overheid slaan daarom de handen in elkaar om leveringen in de steden klimaatvriendelijker te organiseren. Maar liefst 35 partners ondertekenden daarvoor de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek. Naast de steden Antwerpen, Gent, Leuven en Mechelen engageren ook bedrijven als Telenet, Colruyt en Schoenen Torfs zich in deze Green Deal. De deelnemers zullen inzetten op het terugdringen van het aantal gereden kilometers en ervoor zorgen dat noodzakelijke kilometers afgelegd worden op gepaste tijdstippen en met milieuvriendelijkere voertuigtypen en zero-emissie voertuigen. Zo wordt er bijvoorbeeld onderzocht hoe bouwerven beleverd kunnen worden door cargofetsen, hoe koerierdiensten gebruik kunnen maken van zero-emissie voertuigen en hoe lokale boeren hun producten vlot in de restaurants en winkels in de buurt krijgen. In steden is de logistiek verantwoordelijk voor minstens een kwart van de CO₂-uitstoot van het transport. Hoewel leveringsvoertuigen slechts 10 tot 20% van de kilometers voor hun rekening nemen, staat deze sector in voor 30 tot 50% van andere emissies zoals stikstof en fijn stof. De Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek is de zevende Green Deal in Vlaanderen. De Green Deals zijn vrijwillige overeenkomsten tussen (privé)partners en de Vlaamse overheid om samen een groen project na te streven.

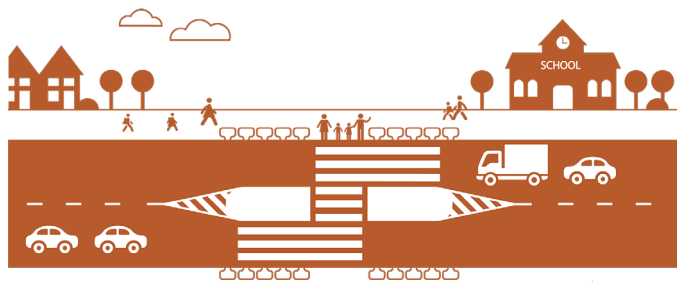
Meer info: www.lne.be/green-deals.

ADR-vervoer zwaarder beboet

Sinds 11 april kunnen wegeninspecteurs van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zware inbreuken bij vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR) strenger beboeten. De boetes voor ADR-inbreuken zijn vastgelegd in de boetecatalogus. De wijzigingen aan de boetecatalogus verschenen op 1 april in het Belgisch Staatsblad. De nieuwe boetebedragen variëren van 55 tot 1.650 euro naargelang de ernst van de overtreding en de impact op de verkeersveiligheid of het milieu. Het team ADR controleerde in 2018 maar liefst 2.103 voertuigen. Daarvoor schreven ze 515 keer een boete uit, stelden ze 6 processen-verbaal op en gaven ze 83 keer een waarschuwing.

Gevleugelde zebrapaden voor minder dodehoekongevallen

De strepen van een zebrapad een stuk langer maken heeft op sommige locaties een positieve impact op de verkeersveiligheid. Dat blijkt uit de nastudie van twee proefprojecten van AWW met gevleugelde zebrapaden in Brugge en Melle. De witte strepen van het zebrapad op de testlocaties werden verlengd tot 8 meter (de normale lengte in een 50 km/u-gebied is 3 m). De bedoeling van de gevleugelde zebrapaden is dat bestuurders verder van het centrale oversteekgedeelte stoppen en zo een beter zicht krijgen. Het centrale oversteekgedeelte wordt ook afgezoomd met een fysieke afscheiding (bv. omegabeugels). Die moeten er voor zorgen dat voetgangers alleen het centrale gedeelte van het zebrapad gebruiken. De zebrapaden op de proeflocaties blijken goed te werken. Bestuurders vertonen defensief rijgedrag en voetgangers steken het zebrapad niet diagonaal over. AWW kijkt nu op welke locaties nog gevleugelde



Vlaanderen
in beweging

zebrapaden aangelegd kunnen worden. Op de website van AWW kan je een ontwerprichtlijn raadplegen met 'criteria voor de aanleg van een gevleugelde voetgangersoversteek t.h.v. schoolomgevingen'.

Meer informatie over de gevleugelde zebrapaden vind je op www.wegenenverkeer.be.

Eerste wildwaarschuwingssysteem geopend

Het Agentschap Wegen & Verkeer (AWV) heeft het eerste wildwaarschuwingssysteem van Vlaanderen geactiveerd op de Kamperbaan (N73) in Hechtel-Eksel (Limburg). Aan beide zijden van de Kamperbaan staat nu een ecoraster over een afstand van 4 km. Dat moet verkeersongevallen met wild vermijden zonder het leefgebied van de wilde dieren te versnipperen. Slimme sensoren sturen dynamische verkeersborden aan die automobilisten een seintje geven bij overstekend wild. AWW werkt voor dit pilootproject samen met het Agentschap Natuur en Bos, het Departement Omgeving en het bos Bosland.

27 mei: Safe2work Netwerkmeeting

Hoe werk ik een mobiliteitsbeleid op maat uit? Wat is een doeltreffend alcoholbeleid? Hoe sensibiliseer ik mijn medewerkers over de speedpedelec en fietsveiligheid? Je ontdekt het allemaal tijdens de Safe2work Netwerkmeeting op maandagnamiddag 27 mei 2019 in de CommunicatieCampus in Gent. Het programma is veelzijdig en focust op verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement. Naast praktijkoefeningen met een speedpedelec kan je ook een speeddate met mobiliteitspartners volgen. Als afsluiter is er een netwerkreceptie. De plaatsen voor de training met een speedpedelec zijn beperkt. Maak dus snel je keuze en schrijf in.

Meer info: www.vsv.be.

Mobiliteitsbrief van juni verschijnt later

De redactie van mobiliteitsbrief bereidt voor juni een dubbelnummer voor over basisbereikbaarheid. Omdat het nieuwe decreet basisbereikbaarheid pas op 26 april 2019 door de Vlaamse Regering werd bekrachtigd en afgekondigd, zal het juninummer iets later verschijnen dan gewoonlijk. Hou je mailbox en postbus dus in de gaten! In het juninummer geven we toelichting bij de nieuwe overlegplatformen, de do's en don'ts bij de opmaak van een regionale mobiliteitsvisie voor je vervoerregio en de nieuwe typologieën in de hiërarchie van netwerken.

Agenda

mei

- 13 en 23** Fundamenten van de verkeersveiligheid
- 20 en 21** Child in the city: kinderen in de duurzame, toekomstbestendige stad
- 21 en 28 + 13 juni** Opstellen verkeersadvies bij wegenwerken en evenementen
- 27** Safe2work Netwerkmeeting

juni

- 3** Oprissing van de wegcode
- 11** Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren
- 11** Congres elektrische vitesse
- 7, 18 en 26** De basisprincipes van de verkeerskunde
- 20** Verkeerstekens en signalisatieplannen
- 20** Inspiratiesessie 'Gedeelde mobiliteit structureel integreren bij nieuwbouwlocaties'

augustus

- 26 t/m 30** European Safety Summer School

september

- 16-22** Week van de Mobiliteit

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.