



Mobiliteit in beweging: 10 gamechangers voor mens, economie en klimaat

Bijdrage van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
aan het regeerprogramma van de Vlaamse Regering 2019-2024



**Vlaamse
overheid**

BELEIDSDOMEIN
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Mobiliteit in beweging: 10 gamechangers voor mens, economie en klimaat

Bijdrage van het Beleidsdomein
Mobiliteit en Openbare Werken
aan het regeerprogramma van
de Vlaamse Regering 2019-2024

Onze inzet

Beste onderhandelaar,
Beste lezer,

De mobiliteit van morgen hangt af van de keuzes die we vandaag maken. De uitdagingen zijn groot, de ambitie ook (zie beleidsdoelstellingen 2030). Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) neemt vanuit zijn expertise graag het voortouw in de mobiliteitsregie en bij het beheer van de netwerken, over de verschillende modi heen: van zee- en luchthavens over binnenvaart, tot collectief vervoer en (fiets)snelwegen.

Verkeer en vervoer gaat iedereen aan. De vraag om onze mobiliteit in beweging te krijgen is groot. Wij willen die uitdaging graag aangaan en onze verantwoordelijkheid maximaal opnemen. Onze initiatieven en projecten vormen dan ook een deel van het antwoord op de vier beleidsuitdagingen die de Vlaamse overheid prioritair naar voor schuift.

1. **We gaan voor een klimaatintelligente samenleving.** We dragen ons steentje bij via een **milieuvriendelijke mobiliteit**. We beheersen ook de risico's op wateroverlast en droogte op een duurzame manier. Zo dragen we bij tot een **klimaat robuust Vlaanderen**. We versnellen daarom de investeringen in infrastructuur, milieuvriendelijk(e) mobiliteit, vervoer en technologie.
2. We moeten iedereen op een evenwaardige en integere wijze betrekken en ervoor zorgen dat elke burger gelijke kansen krijgt in alle levensdomeinen. **We gaan samen voor een sociaal-inclusief welvarend Vlaanderen**. Samen met andere overheden en private partners zal het Beleidsdomein MOW in elke vervoerregio van mobiliteit een service maken. Samen zullen we dorps- en stadskernen versterken tot knooppunten die mensen, àlle mensen, en middelen verbinden. En dat op een kostenefficiënte manier. Zo bouwen we een geïntegreerd vervoersysteem uit dat voor iedereen toegankelijk is.
3. Via gerichte investeringen in ons menselijk kapitaal en in innovatie vergroten we onze economische wendbaarheid. **Daarom zetten we in op een kenniseconomie met een brede arbeidsmarkt.** Dat kan onder andere door de productiviteit te verhogen. Ondernemers moeten kunnen rekenen op een vlotte transportketen zodat goederen snel en veilig hun weg vinden via de verschillende modi. Zo maken we ruimte voor economische groei.
4. **We werken samen aan Smart Vlaanderen als innovatieve en digitale topregio.** Het vermogen om vlot te innoveren en te digitaliseren moet ons een plaats in de internationale kopgroep verzekeren. Vanuit het Beleidsdomein MOW kiezen we daarom resoluut voor intelligente transportsystemen met slimme mobiliteits- en logistieke diensten.

Welke accenten willen wij als mobiliteitsexperten de volgende legislatuur leggen? Onze visie ligt er niet om.

Wij blijven inzetten op goed functionerende internationale knooppunten en op een kwalitatief hoogstaande infrastructuur die vlot, veilig en duurzaam verkeer en vervoer garandeert. Dat is onze core business, ons voortdurend engagement.

Maar daar stopt het niet mee. Wij willen samen met de vervoerregio's het mobiliteits- en logistiek systeem optimaliseren en versterken om tot de beoogde veranderingen (zie beleidsdoelstellingen) te komen. We schuiven daarom volgende tien game changers naar voor:

10 gamechangers

- 1.** Fietsen is gezond, goed voor het klimaat, voor de stedelijke leefbaarheid en het is een duurzaam alternatief in het woon-werkverkeer. Bijna iedereen kan zich een fiets veroorloven of huren. Daarom maken we van Vlaanderen een fietsregio en investeren we in de **uitbouw van veilige, samenhangende en aantrekkelijke fietsnetwerken die we goed onderhouden**.
- 2.** We willen burgers en bedrijven overtuigen om over te stappen op duurzaam vervoer. We bouwen **hoogwaardig openbaar vervoer** verder uit. Dat moet frequent, snel, stipt, comfortabel, toegankelijk en betaalbaar zijn. We investeren in kwaliteitsverbetering en komen tot een vlotte doorstroming op de hoofdassen van ons openbaar vervoer.
- 3.** Onze metropolitane gebieden zijn attractief, maar kreunen onder de filedruk. We pakken de **congestieproblematiek** in de **Antwerpse** en de **Brusselse regio** geïntegreerd aan. Door tegelijk de verkeersinfrastructuur te verbeteren en het vervoersaanbod te versterken, telkens met de nodige aandacht voor de kwaliteit van de woon- en werkomgeving.
- 4.** Elke reiziger moet op elk moment kunnen beschikken over een comfortabele, snelle en duurzame mobiliteitsoplossing. We bouwen daarom binnen de verschillende vervoerregio's een netwerk van goed functionerende **mobi-punten** uit. Voor het goederenvervoer volgen we dezelfde filosofie en bouwen we **(regionale) multimodale logistieke knooppunten** uit die het netwerk versterken en duurzame logistieke oplossingen mogelijk maken.
- 5.** We zetten tegelijk in op **slimme en duurzame oplossingen voor mobiliteit en logistiek**. We gaan op zoek naar/kijken daarbij naar disruptieve innovaties. We bouwen Vlaanderen uit als proeftuin voor geconnecteerde en autonome mobiliteit en logistiek. We zetten in op de ontwikkeling van geïntegreerde mobiliteits- en logistieke diensten en deelsystemen.
- 6.** **Verkeer** moet voor alle modi en alle gebruikers **veilig** zijn, in de eerste plaats voor de meest **kwetsbare weggebruikers**. We werken gevaarlijke punten en wegsegmenten weg, zetten in op fietsinfrastructuur, schoolomgevingen en veilige routes naar de school. Levenslang leren en gericht sensibiliseren blijven cruciaal. Op zowel snelwegen als gewestwegen verhogen we het aantal trajectcontroles.
- 7.** We stellen ons op als een loyale partner. Geen solo slim, maar **samen sterk**. We gaan slimme partnerschappen aan in de vervoerregio's, met onze Europese en federale collega's en natuurlijk ook met alle relevante stakeholders.
- 8.** Gewoontegedrag stuurt ons richting auto en vrachtwagen. Maar het kan ook anders. We willen inzetten op een **gedragsverandering**. We maken reizigers en ondernemers warm voor duurzame modi door ze te laten kennismaken met die alternatieven. Positieve ervaringen smaken immers naar meer. We maken ook werk van een sturende, slimme kilometerheffing.
- 9.** De klimaatsverandering verhoogt niet alleen het risico op **wateroverlast**. Ook periodes met een extreem **neerslagtekort** zullen frequenter voorkomen in de toekomst. We streven daarom naar een klimaat robuuste open ruimte en een klimaat robuust waterbeheer. Met onze maatregelen en plannen verdedigen we zowel de kust, het hinterland (Masterplan Kustveiligheid) als het binnenland (Sigma-plan) tegen wateroverlast. Ook voor de verre toekomst bepalen we een strategie om ons tegen overstromingen te beschermen.
- 10.** Onze infrastructuur moet efficiënter beheerd en onderhouden worden. We werken de onderhoudsachterstand van onze kunstwerken, tunnels, gewestwegen, waterwegen en andere watergebonden assets weg. Zo maken we ons vervoerssysteem bedrijfszeker, betrouwbaar en up-to-date. Met een gezamenlijk **asset management** garanderen we de levensduur en voorkomen we extra kosten voor de instandhouding van ons patrimonium.

BIJHORENDE FICHES

Vlotte , veilige en duurzame netwerken en knooppunten	F10, F11, F14, F15
1. Kwalitatieve fietsnetwerken	F1, F13
2. Hoogwaardig OV	F2
3. Aanpakken congestieproblematiek Antwerpen en Brussel	F5, F6, F1, F2, F4, F7
4. Mobipunten en logistieke knooppunten	F16, F17, F18, F19, F20, F21
5. Slimme oplossingen voor mobiliteit en logistiek	F9, F30, F31
6. Veilig verkeer voor kwetsbare weggebruikers	F1, F13, F23, F26, F27
7. Samenwerken	F32, F33, F34, F35
8. Gedragsverandering	F29
9. Bescherming tegen wateroverlast en droogte	F37, F38
10. Assetmanagement	F12, F13

BELEIDSDOELSTELLINGEN 2030

- We versterken onze economie door de **multimodale bereikbaarheid** van Vlaanderen te verbeteren (Vizier 2030).
- Het aandeel van de **duurzame modi** in het **woon-werkverkeer** moet omhoog tot **minstens 40%**. In de sterk verstedelijkte vervoerregio's van **Antwerpen, Gent** en de **Vlaamse Rand** bedraagt het aandeel van de duurzame modi zelfs 50% (zie ontwerp Klimaatbeleidsplan).
- In het **goederenvervoer** ambiëren we een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometer (over de weg) naar het spoor en de binnenvaart. Zo verhogen we het gezamenlijk aandeel van deze modi tot **30%**. In het realiseren van deze ambitie spelen de zeehavens een belangrijke rol. Daarom willen we het aandeel van de duurzame modi (spoor, binnenvaart en estuaire vaart) naargelang de haven met 5 à 10% optrekken (zie ontwerp Klimaatbeleidsplan).
- In **2030** dringen we het **aantal verkeersdoden terug tot 133. Het aantal zwaargewonden brengen we terug tot 1.000**. Het aantal lichtgewonden en het aantal ongevallen willen we halveren (t.o.v. 2010). Bijzondere aandacht gaat naar de kwetsbare weggebruikers en naar de jonge autobestuurders, waarbij we het aantal doden en zwaargewonden bij deze weggebruikers willen terugdringen met respectievelijk 73 % en 68% (t.o.v. 2010) (zie Vlaams verkeersveiligheidsplan).
- **De broeikasgasemissies in de transportsector** moeten tegen 2030 met minstens 27 % dalen t.o.v. 2005 (maximale uitstoot van 11,5 Mton CO₂-eq in 2030) (zie ontwerp Klimaatbeleidsplan). Daarvoor is niet alleen een transitie naar **zero-emissievoertuigen** en een vergroening van het energiesysteem nodig, maar ook een **daling van de voertuigkilometers (tot maximaal 51,6 miljard)**. Voor de personenwagens en bestelwagens mikken we op een daling met 15% t.o.v. 2015. Voor de vrachtwagens willen we de toename van het aantal voertuigkilometer beperken tot maximaal 14% (zie ontwerp Klimaatbeleidsplan).
- Voor een **gezonde leefomgeving** moeten ook de **NOX emissies van transport** naar omlaag. Vooral in (middelgrote) steden, de Vlaamse rand rond Brussel en langs belangrijke verkeersaders stellen we overschrijdingen van de Europees vastgelegde jaargrenswaarden voor NO₂ vast. We halveren het aantal mensen dat woont op een locatie waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan 20 µg/m³(t.o.v. 2016) (zie ontwerp luchtkwaliteitsplan 2030).
- Om die ambities mee waar te maken hebben we een ambitieus **ruimtelijk beleid** nodig. Dat moet inzetten op ruimtelijke nabijheid en het verdichten rond knooppunten van het openbaar vervoer. In **2030** willen we dat meer dan de helft van de bevolking op goed **bereikbare locaties woont met een voldoende hoog voorzieningenniveau** (in 2013 was dat 47%). Meer dan 60% van de **tewerkstellingsplaatsen is gelegen op goed bereikbare locaties** (in 2013 was dat 58%). Op die manier bieden we niet alleen perspectieven voor een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit, maar ook voor een kostenefficiënte uitbouw van de collectieve systemen (zie ontwerp klimaatbeleidsplan).

Inhoud

ONZE INZET.....	4
VRAAGGERICHT INVESTEREN IN BEREIKBAARHEID	13
Beleidsdoelstelling 1: aantrekkelijke en veilige fietsnetwerken realiseren	15
Beleidsvoorstel: We bouwen een kwalitatief netwerk van fietssnelwegen uit.	15
Beleidsvoorstel: We versnellen de realisatie van bovenlokale functionele fietsroutenetwerken (BFF).	15
Beleidsdoelstelling 2: de aantrekkelijkheid van het collectief vervoer verhogen	15
Beleidsvoorstel: We bouwen een hoogwaardig openbaar vervoer uit.	15
Beleidsvoorstel: We zorgen voor een efficiënte organisatie van het vervoer op maat.	15
Beleidsvoorstel: We zorgen voor een efficiënte organisatie van personenvervoer over het water.	15
Beleidsdoelstelling 3: de congestieproblematiek in metropolitane gebieden aanpakken	16
Beleidsvoorstel: We pakken de congestieproblematiek binnen de Antwerpse Regio aan.	16
Beleidsvoorstel: We pakken de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan.	16
Beleidsvoorstel: We lossen hinder-incidenten sneller op.	16
VERVOERSNETWERKEN KLAARMAKEN VOOR DE TOEKOMST	17
Beleidsdoelstelling 4: een vlotte doorstroming voor elke modus	19
Beleidsvoorstel: We ontwikkelen slimme verkeerslichten.	19
Beleidsvoorstel: We werken aan vlotter openbaar vervoer.	20
Beleidsvoorstel: We zetten in op automatisatie en afstandsbediening.	20
Beleidsdoelstelling 5: robuuste, veilige en kwaliteitsvolle infrastructuurnetwerken uitbouwen	20
Beleidsvoorstel: We voeren een nieuwe multimodale wegencategorisering in.	20
Beleidsvoorstel: We maken werk van beveiligde, aangepaste en technologie-neutrale (weg)infrastructuur. ...	20
Beleidsvoorstel: We werken de knelpunten op het hoofdwegennet weg.	20
Beleidsvoorstel: We bouwen het waterwegennet uit.	21
Beleidsvoorstel: We bouwen het binnenvaartplatform VisuRIS uit.	21
Beleidsvoorstel: We nemen onze nieuwe handhavingsbevoegdheden voor de binnenvaart verantwoord op. ...	21
Beleidsdoelstelling 6: professioneel assetmanagement	21
Beleidsvoorstel: We ontwikkelen een overkoepelende beleidsstrategie en voeren deze uit.	21
Beleidsvoorstel: We werken de onderhoudsachterstand op N-wegen weg.	22
Beleidsvoorstel: We maken een inhaalbeweging voor kunstwerken en tunnels.	22
Beleidsvoorstel: We garanderen de bedrijfszekerheid van de waterweginfrastructuur.	22
Beleidsvoorstel: We onderhouden onze fietspaden.	22
UITBOUW VAN EEN MULTIMODAAL VERVOERSYSTEEM	23
Beleidsdoelstelling 7: vlot en veilig (scheepvaart)verkeer van en naar de havens	25
Beleidsvoorstel: We optimaliseren de nautische keten.	25
Beleidsvoorstel: We optimaliseren de nautische dienstverlening.	26
Beleidsvoorstel: We innoveren de nautische dienstverlening.	26
Beleidsvoorstel: We bouwen een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en Terneuzen.	26
Beleidsvoorstel: We zetten de samenwerking in het Schelde-estuarium verder.	26
Beleidsdoelstelling 8: zeehavens en luchthavens als internationale poort van Vlaanderen uitbouwen ...	26
Beleidsvoorstel: We zorgen voor extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen	26

Beleidsvoorstel: We stellen een visie (inclusief actieprogramma) op voor duurzaam, efficiënt en betrouwbaar vervoer.	26
Beleidsvoorstel: Steunprogramma hinterlandontsluiting.	27
Beleidsvoorstel: We verzakelijken de relatie overheid-havenbedrijven.	27
Beleidsvoorstel: We zetten in op digitalisering voor onze havens.	27
Beleidsvoorstel: We zetten het overleg rond 3RX verder.	27
Beleidsvoorstel: We realiseren een unieke melding voor de binnenvaart.	27
Beleidsvoorstel: We voorzien een evenwichtig exploitatiekader voor Brussels Airport.	27
Beleidsvoorstel: We versterken de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens.	27
Beleidsdoelstelling 9: een gelaagd netwerk van mobipunten en hubs uitbouwen	28
Beleidsvoorstel: We bouwen mobipunten gericht uit binnen de vervoerregio's.	28
Beleidsvoorstel: We bouwen (regionale) logistieke knooppunten uit.	28
Beleidsdoelstelling 10: aantrekkelijke Mobiliteitsdiensten aanbieden	28
Beleidsvoorstel: We waarborgen de transparantie van de dataplatformen en geven het open databeleid verder vorm.	29
Beleidsvoorstel: We werken mee aan een open markt voor aanbieders van mobiliteitsdiensten.	29
Beleidsvoorstel: We zorgen mee voor experimenteerruimte om leerervaring op te doen met nieuwe businessmodellen.	29
Beleidsvoorstel: We werken mee aan inclusieve mobiliteitsoplossingen.	29
EEN SLACHTOFFERVRIJ VERVOERSYSTEEM	31
Beleidsdoelstelling 11: alle weggebruikers gedragen zich op een verkeersveilige manier.	33
Beleidsvoorstel: We gaan voor een holistische visie op rijgeschiktheid.	33
Beleidsvoorstel: We zetten in op levenslang leren.	33
Beleidsvoorstel: We professionaliseren de rijopleiding.	34
Beleidsvoorstel: We sensibiliseren de verkeersdeelnemers.	34
Beleidsdoelstelling 12: verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor kwetsbare weggebruikers ...	34
Beleidsvoorstel: We werken gevaarlijke punten en wegsegmenten weg.	34
Beleidsvoorstel: We richten schoolomgevingen veilig in.	34
Beleidsvoorstel: We pakken subjectieve onveiligheid aan.	34
Beleidsdoelstelling 13: verbeterde controle en handhaving	35
Beleidsvoorstel: We blijven homologatieprocessen verder digitaliseren en automatiseren.	35
Beleidsvoorstel: We breiden de periodieke technische controle uit.	35
Beleidsvoorstel: We bouwen trajectcontrole uit.	35
Beleidsvoorstel: Performant en uniform afhandelings- en verwerkingssysteem.	35
Beleidsvoorstel: We ontwikkelen onze niet-snelheidsgerelateerde verkeershandhaving verder.	35
VERLEIDEN, MOTIVEREN EN PRIKKELEN TOT GEDRAGSVERANDERING	37
Beleidsdoelstelling 14: een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven	39
Beleidsvoorstel: We werken kwaliteitskaders uit.	39
Beleidsvoorstel: We zorgen voor een gelijk speelveld tussen de modi.	39
Beleidsvoorstel: We schalen deelsystemen op.	39
Beleidsvoorstel: We zetten proeftuinen op voor specifieke doelgroepen.	39

Beleidsdoelstelling 15: De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	39
Beleidsvoorstel: We maken het gemakkelijk voor voetgangers en fietsers.	39
Beleidsvoorstel: We voeren actieve promotie voor duurzame modi.	40
Beleidsdoelstelling 16: het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen	40
Beleidsvoorstel: We voeren een slimme kilometerheffing in.	40
Beleidsvoorstel: We sturen de kilometerheffing voor vrachtwagens bij.	40
Beleidsvoorstel: We maken de tarieven waterweggebruik afhankelijk van de dienstverlening.	40
Beleidsvoorstel: Tariefdifferentiatie en -integratie bij het collectief vervoer.	40
VLAANDEREN EEN GANGMAKER MAKEN IN INNOVATIE	40
Beleidsdoelstelling 17: Vlaanderen als proeftuin voor geconnecteerde en autonome voertuigen	42
Beleidsvoorstel: We bouwen het dataplatform "Mobilidata" uit.	42
Beleidsvoorstel: We zetten de stap van proefproject naar commerciële uitbating.	43
Beleidsvoorstel: We werken mee aan omkaderende regelgeving.	43
Beleidsvoorstel: We rollen 5-G netwerken uit.	43
Beleidsdoelstelling 18: Vlaanderen als marktleider in Smart Shipping	43
Beleidsvoorstel: We maken de waterweginfrastructuur klaar voor geautomatiseerde en autonome schepen. ...	43
Beleidsvoorstel: We zetten in op slimme communicatie voor slimme schepen.	43
Beleidsvoorstel: We stimuleren slimme regelgeving.	44
Beleidsdoelstelling 19: de transformatie van Vlaanderen tot digitale supply highway	44
Beleidsvoorstel: We bundelen goederenstromen.	44
Beleidsvoorstel: We digitaliseren de informatie- en de documentenstromen.	44
Beleidsvoorstel: We bouwen het fysieke internet stapsgewijs uit.	44
Beleidsvoorstel: We werken mee aan passende wetgevende kaders.	44
Beleidsvoorstel: We promoten Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa.	45
Beleidsvoorstel: We bieden experimenteerruimte aan.	45
Beleidsvoorstel: We maken werk van flexibele opleidingssystemen.	45
INTEGRALE EN REGIONALE AANPAK	47
Beleidsdoelstelling 20: gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's	49
Beleidsvoorstel: We rollen het kernnet en aanvullend net uit.	49
Beleidsvoorstel: We stemmen mobiliteit en omgeving goed af.	49
Beleidsvoorstel: We zorgen voor een duurzame organisatie van de stedelijke logistiek.	49
Beleidsvoorstel: Opmaken uitvoeringsbesluit(en) basisbereikbaarheid.	49
Beleidsvoorstel: We maken werk van een geïntegreerde investeringsagenda.	49
Beleidsdoelstelling 21: de recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken	49
Beleidsvoorstel: We verhogen de belevingswaarde van de infrastructuur.	49
Beleidsvoorstel: We versterken de waterbeleving in Vlaanderen.	50
Beleidsdoelstelling 22: verminderen van de milieudruk en het energieverbruik	50
Beleidsvoorstel: We gaan voor een geïntegreerde klimaataanpak.	50
Beleidsvoorstel: We dragen bij aan het behoud van de ecologische samenhang en de landschappelijke waarde van de open ruimte.	50
Beleidsvoorstel: We gaan voor zero-emissie openbaar vervoer.	50

Beleidsvoorstel: We vergroenen binnenvaart en zeevaart.	50
Beleidsvoorstel: We verminderen ons energieverbruik.	50
Beleidsvoorstel: We pakken emissiefraude aan.	50
Beleidsdoelstelling 23: Vlaanderen beveiligen tegen overstroming en droogterisico	50
Beleidsvoorstel: We voeren het Masterplan Kustveiligheid uit.	51
Beleidsvoorstel: We werken voor de kustveiligheid een visie op lange termijn verder uit.	51
Beleidsvoorstel: We beheersen en verkleinen het overstromingsrisico.	51
Beleidsvoorstel: We beheersen en vermijden waterschaarste.	51
Beleidsvoorstel: We hervormen de tarifiering op watergebruik.	52
WE DELEN EXPERTISE EN SMEDEN NIEUWE SAMENWERKINGEN.	53
Beleidsdoelstelling 24: de Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten	54
Beleidsvoorstel: We actualiseren het samenwerkingsakkoord tussen de Belgische overheden.	54
Beleidsvoorstel: We pleiten voor een interfederale overlegstructuur voor EU-dossiers.	54
Beleidsvoorstel: We wegen op het Europees en internationaal beleid via versterkte en proactieve partnerschappen.	55
Beleidsvoorstel: We versterken onze visievorming bij grote internationale dossiers.	55
Beleidsdoelstelling 25: bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten	55
Beleidsvoorstel: We ontwikkelen een lange termijn interfederale visie op mobiliteit en logistiek.	55
Beleidsvoorstel: We wegen vanuit Vlaanderen op het spoorbeleid.	55
Beleidsvoorstel: We vragen performante overleg- en beslissingsstructuren tussen federale overheid en gewesten voor het spoorvervoer.	55
Beleidsdoelstelling 26: samenwerken in quadruple-helix verband	56
Beleidsvoorstel: We doen systeemdenken ingang vinden om tot verandering te komen.	56
Beleidsvoorstel: We werken innovatiegericht samen met bedrijven en kennisinstellingen in speerpuntclusters en competentiecentra.	56
Beleidsvoorstel: We moedigen sociale innovatie aan.	56
Beleidsdoelstelling 27: de vinger aan de pols houden	56
Beleidsvoorstel: We werken een monitoringsysteem uit.	56
Beleidsvoorstel: We doen aan dataverzameling.	57
Beleidsvoorstel: We doen aan strategisch onderzoek.	57



BIERBEEK
DE BORRE

5348

van hool

NEWA300

van hool

DE
LIJN

HVB-003

**Vraaggericht
investeren in
bereikbaarheid**

Vraaggericht investeren in bereikbaarheid

Reizigers en goederen moeten op een vlotte, veilige, betrouwbare en duurzame manier op hun bestemming geraken. Daarom verbeteren we de bereikbaarheid binnen de verschillende vervoerregio's. We verzoenen de behoefte aan mobiliteit met onze klimaat-, milieu- en ruimtelijke ambities. We komen tot een efficiënt gebruik van de beschikbare vervoerscapaciteit. Dat vergt niet alleen investeringen in het vervoerssysteem. Maar ook een ruimtelijke organisatie die inzet op nabijheid.

Waar staan we nu:

3 op 4 inwoners was in 2017 (zeer) tevreden over de **bereikbaarheid van het stadscentrum** met de **fiets** (13 centrumsteden op basis van de stadsmonitor). De kwaliteit van de fietsinfrastructuur kan slechts 4 op 10 stedelingen bekoren (2014). In bijna alle steden is men het meest tevreden over het onderhoud van de fietspaden (52% in 2014 en 53% in 2017). Slechts 1 op 3 (30 % in 2014 en 32% in 2017) is tevreden over het aanbod aan fietsstallingen in de buurt. Bijna 1 op 2 inwoners is tevreden over het aanbod van fietspaden of de veiligheid ervan (2014).

Over **de bereikbaarheid van het stadscentrum** met het openbaar vervoer is gemiddeld 71% van de bevrageden (zeer) tevreden. Gemiddeld 80% van de inwoners van de centrumsteden zijn tevreden over het aanbod aan openbaar vervoer in de buurt (Stadsmonitor 2014).

In Vlaanderen (2018) bedroeg de **tevredenheid over het vervoersaanbod van de VVM De Lijn** 62 %. Uit het tevredenheidsonderzoek blijken de factoren stiptheid (40% tevreden), chauffeur (72% tevreden), drukte (41% tevreden), reisinformatie (54% tevreden) en traject (70% tevreden) door te wegen in de klantentevredenheid. Om de stiptheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening van het stads- en streekvervoer te kunnen garanderen is echter een vlotte doorstroming nodig. De negatieve impact van de (op vele plaatsen en vele momenten) structurele congestie laat zich aan de eindhalte sterk voelen. De stiptheid schommelt gemiddeld rond de 50%. In 2018 reed 47% van de voertuigen van De Lijn op tijd (op tijd = aankomen tussen -2 en +5 minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd).

	2016	2017	2018
	% op tijd	% op tijd	% op tijd
Antwerpen	47%	45%	47%
Oost-Vlaanderen	47%	47%	46%
Brabant	41%	38%	40%
Limburg	53%	51%	48%
West-Vlaanderen	49%	48%	52%
Vlaanderen	47%	46%	47%

Tabel 1: stiptheid voertuigen De Lijn (Bron: Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn)

BELEIDSDOELSTELLING 1: AANTREKKELIJKE EN VEILIGE FIETSNETWERKEN REALISEREN

Fietsen is gezond en goed voor het klimaat en de stedelijke leefbaarheid. Daarom maken we van Vlaanderen een fietsregio. We investeren in de uitbouw van veilige, samenhangende en aantrekkelijke fietsnetwerken. Die zijn comfortabel, snel en leuk. Zo maken we van de fiets een belangrijke schakel in de combimobiliteit en in het pakket van toekomstige mobiliteitsdiensten.

Beleidsvoorstel: We bouwen een kwalitatief netwerk van fietssnelwegen uit.

We investeren verder in kwalitatieve fietssnelwegen. Die verbinden stedelijke kernen, tewerkstellingspolen en belangrijke OV-knopen snel, direct en veilig. Jaagpaden schakelen we, waar mogelijk, mee in het netwerk. We nemen deze fietssnelwegen in eigen beheer. We geven prioriteit aan realisaties met een hoog potentieel. We werken de ontbrekende schakels in het netwerk weg. **(F1)**

Beleidsvoorstel: We versnellen de realisatie van bovenlokale functionele fietsroutenetwerken (BFF).

We voeren de investeringen in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) op. We focussen op de centrumsteden omdat daar het rendement het grootst is. Samen met de vervoerregio's onderzoeken we welke ontbrekende schakels in het netwerk prioritair moeten worden aangepakt. **(F1)**

BELEIDSDOELSTELLING 2: DE AANTREKKELIJKHEID VAN HET COLLECTIEF VERVOER VERHOGEN

We willen iedereen overtuigen om over te stappen op duurzaam vervoer. We investeren in de uitbouw van sterk en kwaliteitsvol openbaar vervoer (frequent, snel, stipt, comfortabel, betaalbaar). Zo verhogen we het modale aandeel (16% in 2030) van het openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro). Dat zorgt op zijn beurt voor duurzame bereikbaarheid en een beter klimaat. Reizigers kunnen rekenen op een portfolio van aantrekkelijke en duurzame mobiliteitsdiensten.

Beleidsvoorstel: We bouwen een hoogwaardig openbaar vervoer uit.

We investeren in performante en betrouwbare netwerken. Frequentie, snelheid en stiptheid staan centraal. We focussen op de sterk verstedelijkte gebieden van Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand rond Brussel. Prioritaire projecten zijn: Brabantnet (Ringtrambus, Sneltram A12, Luchthaventram), Vertramming busbundel 7 Gent, uitbreiding tramnet Gent lijn 4: Oude dokken, Muide en Dampoort, Antwerpen (Livan II), HOV Regionet Leuven. Op deze netwerken komen we tot een optimale doorstroming, een hoge frequentie, toegankelijke haltes en een maximaal comfort. We zetten moderne, propere en toegankelijke voertuigen in met voldoende capaciteit op plaatsen waar de vervoervraag groot is. **(F2)**

Beleidsvoorstel: We zorgen voor een efficiënte organisatie van het vervoer op maat.

We bouwen binnen de vervoerregio's het vervoer op maat uit. Zo bieden we een antwoord op de lokale vervoernoden van zowel open gebruikers als doelgroepen. Er bestaan al heel wat initiatieven zoals lokaal vraagafhankelijk vervoer, doelgroepenvervoer, deelinitiatieven (deelfietsen, deelauto's), enz. We integreren al deze services in één mobiliteitscentrale. **(F3)**

Beleidsvoorstel: We zorgen voor een efficiënte organisatie van personenvervoer over het water.

Om de mobiliteitsknoop te ontwarren moeten we creatief zijn. En voor de dag komen met duurzame oplossingen. Vervoer over water komt aan beide uitdagingen tegemoet. Daarom

gaan we verder op de ingeslagen (water)weg. We centraliseren het personenverkeer over water. Daarbovenop nemen we initiatieven om

dit soort verkeer te verbeteren. We beginnen in de vervoerregio Antwerpen en rollen dit concept vervolgens in heel Vlaanderen uit. (F4)

BELEIDSDOELSTELLING 3: DE CONGESTIEPROBLEMATIEK IN METROPOLITANE GEBIEDEN AANPAKKEN

De metropolitane gebieden van o.a. Antwerpen en Brussel zijn attractieve locaties voor internationale instellingen, voor de verdere ontwikkeling van de mondiale kenniseconomie, enz. We zorgen niet alleen dat deze locaties goed bereikbaar zijn. We besteden ook voldoende aandacht aan de kwaliteit van de woon- en werkomgeving.

Beleidsvoorstel: We pakken de congestieproblematiek binnen de Antwerpse Regio aan.

We voeren het Toekomstverbond uit. Zo garanderen we de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Antwerpse regio. Daarnaast maken we een routeplan 2030 op. Dat vertrekt van het visiedocument "Samen Vooruit", goedgekeurd door de Vervoerregio Antwerpen. "Samen Vooruit" zet in op een modal shift richting fiets, collectief vervoer, deelsystemen, water enz. Zo verlichten we de congestie in en rond de Haven van Antwerpen.

We werken concreet aan De Grote Verbinding: we sluiten, overkappen en maken de Antwerpse Ring leefbaar via de Oosterweelverbinding en Knoop Zuid. We voeren stelselmatig de projecten in het kader van het Haventracé uit: we maken werk van een tweede Tijlmanstunnel, we verbeteren de splitsing A12/E19, we pakken de complexen Waaslandhaven Noord, Lillo en Havendok B1/B2 aan. Zo ontlasten we het verkeer en houden we de stadsregio en de haven bereikbaar (via de transitie van een radiaal hoofdwegennetwerk naar een versterkt rasternetwerk). We investeren in de fiets, het collectief vervoer, de deelsystemen, het vervoer over water enz. (F5)

Beleidsvoorstel: We pakken de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan.

De Brusselse regio is filegevoelig. We zoeken oplossingen voor de mobiliteit, voor de bereikbaarheid en voor leefbaarheid van de regio. Daarvoor werken we zowel aan de ring, de fietssnelwegen, het openbaar vervoer, de uitbouw van de mobipunten, enz. Ook de ruimtelijke ontwikkeling helpt om de mobiliteitsuitdaging beheersbaar te houden. We zetten daarom prioritair in op de (her)ontwikkelingskansen rond goed bereikbare knooppunten in de Vlaamse Rand. (F6)

Beleidsvoorstel: We lossen hinder-incidenten sneller op.

Verkeersongevallen, pechgevallen, ladingverlies en andere onvoorziene situaties op de weg verstoren dagelijks het verkeer. Gemiddeld zelfs 41 keer op een werkdag. Gevolg: heel wat oponthoud, onveilige situaties en filekosten. Met een proefproject willen we testen hoe we hinder-incidenten nog sneller kunnen oplossen. We testen en evalueren de 16u/7d inzet van weginspecteurs en de efficiëntie van een centrale incident coördinator die we de nodige beslissingskracht geven. In Nederland kon de congestiekost zo met 200 miljoen euro worden teruggedrongen. (F7)



**Vervoers-
netwerken
klaarmaken voor
de toekomst**

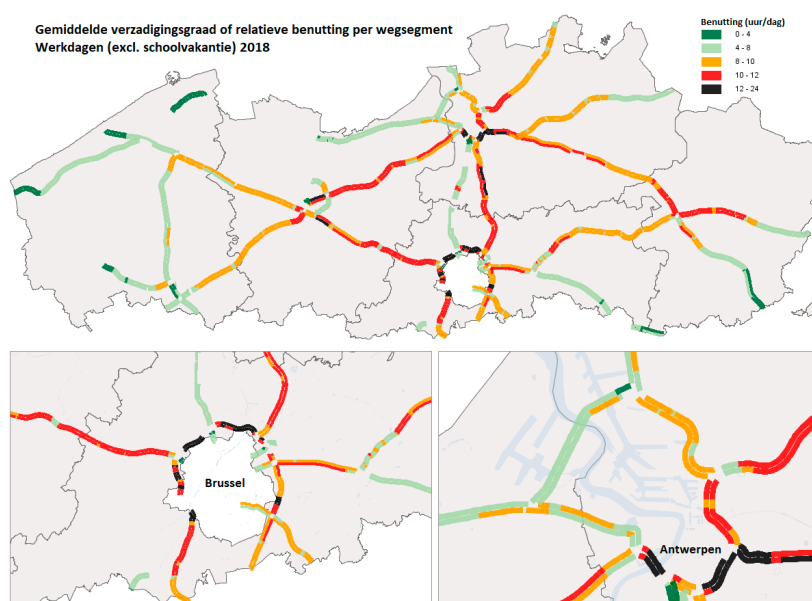
Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst

De verkeers- en vervoersdruk zullen alleen nog maar toenemen. Dat vergt een aangepast netwerk. Een netwerk dat garant staat voor slimme, veilige en duurzame mobiliteit. Daarom investeren we zowel in de capaciteit als de service van onze netwerken. We onderhouden ze vanzelfsprekend als een goede huisvader en maken ze robuust en toekomstbestendig. Onze vervoersnetwerken moeten klaar zijn voor veranderingen in mobiliteit, klimaat, digitale evoluties enz.

Waar staan we nu:

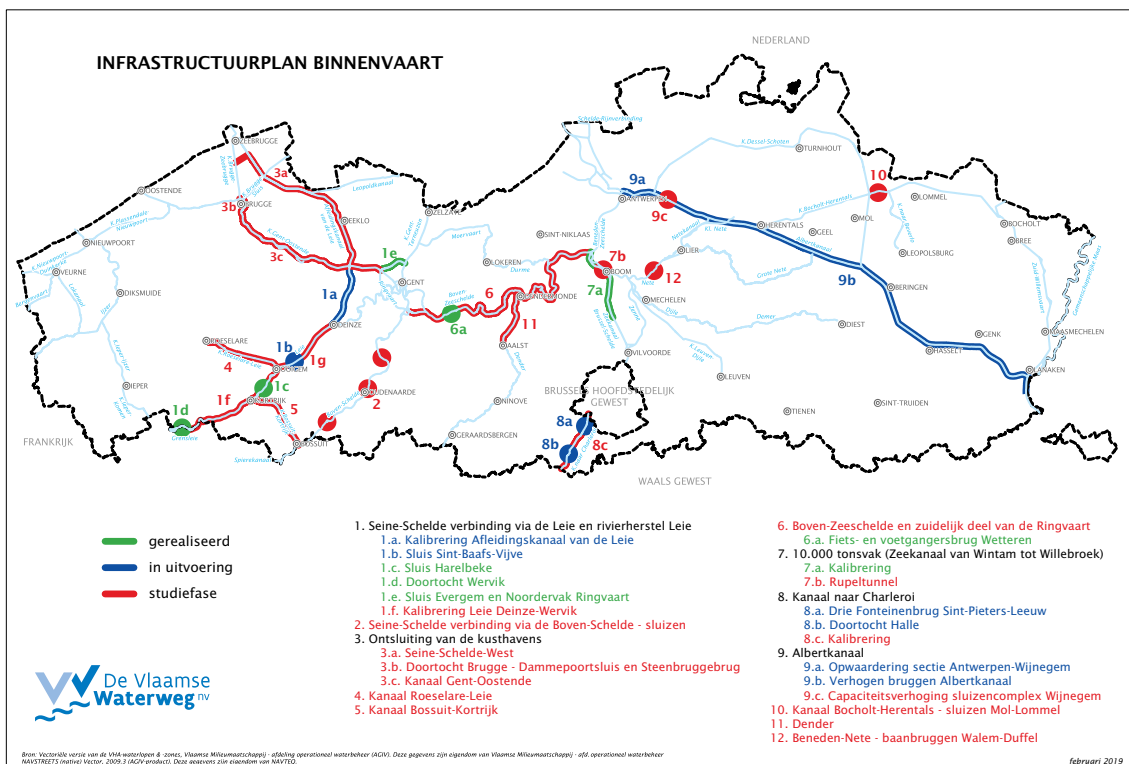
Congestie op het **(hoofd)wegennet** is al lang geen probleem meer van een gebrek aan capaciteit tijdens de piekmomenten. Ook tussen de spitsen in loopt de verzadigingsgraad op. Vooral binnen het centrale deel van Vlaanderen is de congestie op het hoofdwegennet zo hoog op dat er op sommige segmenten/tijdsmomenten sprake is van een structurele ondercapaciteit. Kleine toenames van het verkeer zorgen dan voor een veel sterkere toename van de congestie en incidenten geven dan meteen aanleiding tot ernstige hinder.

Op het **autosnelwegennet** bedraagt de achterstand op vlak van onderhoud 117 miljoen euro, voor wat de N-wegen betreft 660 miljoen euro. Stabiele investeringen in het onderhoud zijn samen met gerichte investeringen in de uitbouw van zowel de capaciteit als de service noodzakelijk om tot een vlot en veilig verkeer te komen. Dit doen we met respect en aandacht voor de omgeving waarbinnen deze netwerken functioneren.



Figuur 1: gemiddelde verzadigingsgraad op werkdagen (excl. schoolvakanties) 2018 (bron: Vlaams Verkeerscentrum)

We bouwen ons **waterwegennet** volledig uit volgens de internationale normen. We plannen daartoe de nodige investeringen. Zo zorgen we voor veilige en vlotte binnenvaart en stimuleren we multimodaal goederenvervoer. We bevorderen daarmee de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid. De waterweg mag dan al over een grote reservecapaciteit beschikken. De capaciteit op bepaalde waterwegen of waterweggedeelten is onvoldoende. Een aantal bottlenecks of knelpunten dienen aangepakt. Bepaalde waterwegen ontbreken zelfs. Die zogenaamde missing links dienen te worden weggewerkt. Zo bouwen we het waterwegennet - met speciale aandacht naar de zeehavens toe - volledig en homogeen uit. Daarom hebben we volgende werken in het infrastructuurmasterplan opgenomen:



Figuur 2: infrastructuurplan binnenvaart (bron: De Vlaamse Waterweg nv)

BELEIDSDOELSTELLING 4: EEN VLOTTE DOORSTROMING VOOR ELKE MODUS

We zorgen voor vlot en veilig privé en collectief verkeer in en rond de stad. Resultaat: attractieve en betrouwbare reistijden bij de verschillende modi. En meer veiligheid, minder sluipverkeer, minder uitstoot en ook minder nodeloos wachten voor een rood licht.

Beleidsvoorstel: We ontwikkelen slimme verkeerslichten.

We zetten in op de (door)ontwikkeling van intelligente verkeersregelingsinstallaties die actief communiceren met de verkeerscentrale en het wegverkeer. We rusten kruispunten uit

met verkeerslichten die dynamischer en flexibeler kunnen inspelen op de actuele verkeerssituatie. We optimaliseren de bestaande lichtenregeling.

Beleidsvoorstel: We werken aan vlotter openbaar vervoer.

We maken het openbaar vervoer in en rond de stad vlotter. Stiptere bussen en trams vergen inspanning en engagement van alle wegbeheerders (lokaal en Vlaams). Via de Task Force Doorstroming volgen we de doorstromingsmaatregelen op voor de gewestwegen. Voor de vlotte doorstroom op lokale wegen hebben de vervoerregio's een belangrijke verantwoordelijkheid.

Beleidsvoorstel: We zetten in op automatisatie en afstandsbediening.

We verbeteren de bediening van de verschillende beweegbare kunstwerken op het waterwegennet. Onder andere door verdere automatisering en afstandsbediening. We passen de bedieningstijden aan. We verbeteren de scheepvaart- en transportplanning. Zo zorgen we voor vlotter en intensiever waterweggebruik.

BELEIDSDOELSTELLING 5: ROBUUSTE, VEILIGE EN KWALITEITSVOLLE INFRASTRUCTUURNETWERKEN UITBOUWEN

Verkeers- en vervoersnetwerken moeten toekomstbestendig en bedrijfszeker zijn. We verhogen daarom de kwaliteit van de verschillende hoofdinfrastructuurnetwerken (capaciteit, comfort, veiligheid, klimaatbestendigheid, ...) en de informatieverschaffing naar de gebruikers. We focussen hierbij op de internationale verbindingen tussen de verschillende internationale (logistieke) knooppunten. We zorgen er via investeringen voor dat deze netwerken veilig zijn en over de nodige reservecapaciteit en veerkracht beschikken. Om na een incident snel te herstellen, veranderingen in vraag en aanbod te kunnen accommoderen, enz.

Beleidsvoorstel: We voeren een nieuwe multimodale wegencategorisering in.

Onze wegencategorisering is helemaal opgebouwd vanuit het oogpunt van de wagen. We zetten daarom in op een nieuwe multimodale wegencategorisering. Die moet het nieuwe kader vormen voor de mobiliteitsplanning, het wegontwerp en het mobiliteitsmanagement maar ook voor de ruimtelijke planning en de uitvoering. Zo zorgen we voor een robuust netwerk, zowel in reguliere als in afwijkende omstandigheden. Dat moet op zijn beurt leiden tot verbeterde doorstroming, efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen, verkeersveilig gebruik en een kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving. **(F8)**

Beleidsvoorstel: We maken werk van beveiligde, aangepaste en technologie-neutrale (weg)infrastructuur.

Samen met de ITS-sector voorzien we de basisinfrastructuur en de verkeerstechnologie die de uitrol van minstens de eerste golf van C-ITS-diensten ondersteunt. Het gaat dan om zowel

meldingen van gevarenczones als de weergave van verkeersborden in het voertuig. **(F9)**

Beleidsvoorstel: We werken de knelpunten op het hoofdwegennet weg.

We leggen spitsstroken aan en werken knelpunten weg. We focussen op de sterk verzadigde wegvakken van het hoofdwegennet. Waar nodig ontvlechten we de doorgaande verkeersstromen en het bestemmingsverkeer.

Prioritaire investeringsprojecten zijn: de herinrichting ring rond Brussel (R0 Noord en R0 Oost), de omvorming N49/E34 naar autosnelweg, de aanleg haventracé (A102, R2, optimalisatie E19 noord/A12), de ombouw A12 tot autosnelweg, de omvorming N 203a tot autosnelweg (A8), de aanleg van de Oosterweel (inclusief overkapping ring), de R4 West-Oost, het project "Rond Ronse" (N60), Noordzuid Limburg en N19, de herinrichting knoop Zuid (spaghettiknoop) en de omvorming N8 Veurneleper. **(F10)**

Beleidsvoorstel: We bouwen het waterwegennet uit.

Op het waterwegennet investeren we verder in de uitbouw van drie hoofdassen die enerzijds bijdragen tot sterke hinterlandverbindingen voor de zeehavens en anderzijds zelf een hefboom vormen voor economische ontwikkeling en een versterkt binnenvaartaanbod in Vlaanderen. Bij de kleine waterwegen vrijwaren we de economische functie.

We focussen hierbij op: upgrade Albertkanaal (verhoging bruggen, verbreding, uitbreiding sluiscapaciteit Wijnegem), upgrade kanaal Bocholt-Herentals, de realisatie van Seine-Schelde (Leie-as, Boven-Schelde, Kanaal Roeselare-Leie, Kanaal Bossuit-Kortrijk, hinterlandontsluiting Zeebrugge, upgrade kanaal naar Charleroi, verbetering bevaarbaarheid Boven-Zeeschelde en ringvaart om Gent, upgrade Dender). We zorgen ervoor dat deze netwerken conform zijn met de Europese richtlijnen inzake het TEN-T kernnetwerk (minimaal klasse IV). Bij modernisering/nieuwbouw waarderen we de betrokken waterwegen op naar klasse Va/Vb of VI. We voorzien voldoende ruimte voor synchro-modale knooppunten en zorgen ervoor dat het waterwegennet voldoet aan de operationele criteria met betrekking tot bevaarbaarheid, verkeersmanagement en binnenvaartfaciliteiten (ligplaatsen, nutsvoorzieningen). FI1

Beleidsvoorstel: We bouwen het binnenvaartplatform VisuRIS uit.

We zetten verder in op de ontwikkeling van VisuRIS als hét binnenvaartplatform om data over de waterweg en het verkeer ter beschikking te stellen van waterweggebruikers en logistieke spelers. Doel is o.a. derde partij ontwikkelaars binnenvaartapplicaties te laten ontwikkelen met een hoge kwaliteit, maar ook om koppelingen met externe dataplatformen op te zetten.

Beleidsvoorstel: We nemen onze nieuwe handhavingsbevoegdheden voor de binnenvaart verantwoord op.

Met de zesde staatshervorming werd Vlaanderen bevoegd voor de regels van de politie over het verkeer op waterwegen, de bemanningsvoorschriften voor de binnenvaart, de minimale technische veiligheidsnormen voor de waterwegen en hun aanhorigheden, de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer. We willen die nieuwe handhavingsbevoegdheden effectief en efficiënt opnemen. We werken daarom een concreet toekomstscenario uit. We focussen ons daarbij op maximale digitalisering en samenwerking met derden.

BELEIDSDOELSTELLING 6: PROFESSIONEEL ASSETMANAGEMENT

Onze infrastructuur moet efficiënt beheerd en onderhouden (incl. baggerwerken) worden. Ook voor (vervangings)investeringen hanteren we het goede huisvaderprincipe. We zorgen voor periodieke monitoring en kwaliteitsbeoordeling van de essentiële infrastructuur (wegen, spoorwegen en waterwegen, bruggen, tunnels, ...). Parallel daarmee voeren we een strikt onderhoudsprogramma uit. Via preventief en curatief onderhoud en gepaste ingrepen op het juiste moment vermijden we onvoorziene (soms ernstige) uitval van een segment in een netwerk. Zo garanderen we ook de (ontwerp) levensduur en voorkomen we extra kosten voor het in stand houden van het patrimonium.

Beleidsvoorstel: We ontwikkelen een overkoepelende beleidsstrategie en voeren deze uit.

We ontwikkelen en implementeren een strategie voor een gezamenlijk asset management om zo de infrastructuur optimaal te onderhouden en te beheren. We verwerven inzicht in

de total cost of ownership van de infrastructuur die we als Vlaamse overheid beheren. Zo komen we tot optimale prestaties van de verschillende assets en kunnen we afgewogen keuzes maken met aanvaardbare risico's, een goede verantwoording naar de diverse stakeholders en dit tegen beheerste kosten. FI2

Beleidsvoorstel: We werken de onderhoudsachterstand op N-wegen weg.

Ook de onderhoudsachterstand op gewestwegen werken we versneld weg. Zo garanderen we beschikbaarheid, veiligheid en gebruikscomfort van onze gewestwegen. We combineren de opwaardering van de weg met de aanleg van geluidsarme toplagen en kleine ingrepen die de leesbaarheid van de weg bevorderen. (F12)

Beleidsvoorstel: We maken een inhaalbeweging voor kunstwerken en tunnels.

We werken de onderhoudsachterstand van onze kunstwerken en tunnels weg. Zo garanderen we hun beschikbaarheid en de gebruikersveiligheid. Om de onderhoudsnoden (onderhoud, herstellingen, vervangingen) correct in te schatten en te prioriteren, werken we met de digitale inspectietool en de assetmanagementtoepassing. (F12)

Beleidsvoorstel: We garanderen de bedrijfszekerheid van de waterweginfrastructuur.

Geen betrouwbare waterweg zonder dito infrastructuur. We verhogen de bedrijfszekerheid van sluizen, bruggen en stuwen door tijdig en gepast onderhoud. We voeren onderhoudsbaggerwerken uit om diepgangbeperkingen te vermijden. (F12)

Beleidsvoorstel: We onderhouden onze fietspaden.

We onderhouden de bestaande fietspaden en trekken de frequentie voor reguliere onderhoudstaken op (cf. vegen, maaien, verwijderen overhangende takken, opruimen van zwerfvuil, enz.). We nemen op Vlaams niveau de onderhoudstaken over van de lokale besturen voor circa 1400 km fietssnelweg. Zo garanderen we een uniform onderhoudsniveau en bieden een gepaste service level aan onderhoud aan. (F13)



**Uitbouw van
een multimodaal
vervoersysteem**

Uitbouw van een multimodaal vervoersysteem

Onze netwerken/modi zijn onvoldoende met mekaar verbonden. Nochtans is dat wat een modern transportsysteem vraagt. We maken daarom werk van een multimodaal en synchronodaal vervoerssysteem. Dat garandeert naadloze verbindingen tussen de verschillende modi. Zo vergroten we de keuzemogelijkheden voor reizigers en ondernemingen/verladers. Om zich milieuvriendelijk te verplaatsen. En om beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit.

Vanuit een “end-to-end” logica werken we de knelpunten in de keten en de schotten tussen de verschillende modi en tussen publiek, gedeeld en privaat transport weg. We vergemakkelijken via gerichte uitbouw van de knooppunten een naadloos schakelen tussen de modi. De internationale knooppunten (zeehavens, luchthavens, HST-stations) en de dienstverleners (maritiem, luchtvaart, ...) spelen hierin een cruciale rol: als de toegangspoorten tot Vlaanderen en als belangrijke schakel van de supply chain.

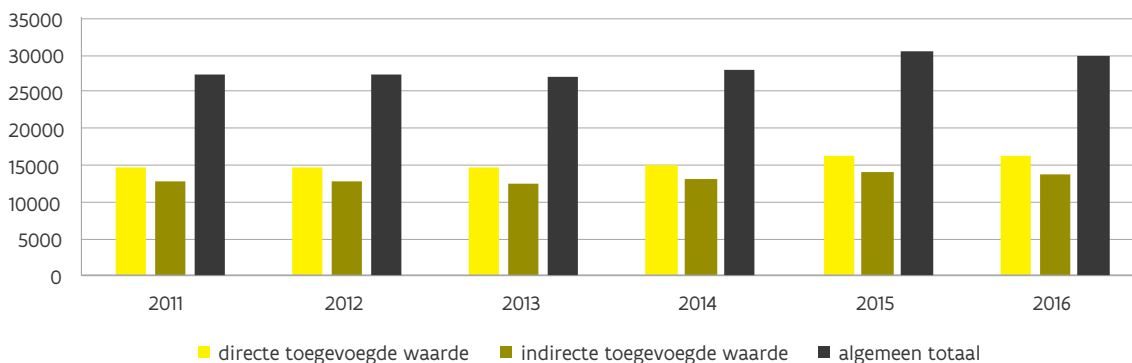
Waar staan we nu:

Multimodale verplaatsingen maken momenteel slechts in beperkte mate deel uit van het verplaatsingsgedrag. Hun aandeel is beperkt tot +/- 6% van het totale aantal verplaatsingen en 19% van het totale aantal afgelegde verplaatsingskilometers (OVG 3). Zowel het stads- en streekvervoer (36%) als de trein (27%) zijn de belangrijkste dragers (hoofdvervoerwijze) van deze multimodale verplaatsingen. Meer dan de helft van de multimodale verplaatsingen wordt dus afgehandeld via de vervoersknooppunten (stations of haltes van het stads- en streekvervoer). Bij multimodale verplaatsingen waarbij de auto het hoofdvervoermiddel is, gebeurt het voor- en natransport vooral te voet.

De **Vlaamse binnenvaart** zette in 2018 de positieve trend van de voorbije jaren verder. Ondanks de uitzonderlijk lange droogteperiode stegen de globale vervoersprestaties op de Vlaamse waterwegen met 1,7 % t.o.v. het topjaar 2017. Met meer dan 853.000 verhandelde TEU-containers werd een stijging van ruim 3,6 % genoteerd. Het palletvervoer steeg met meer dan 42%. 72 miljoen ton goederen vonden in 2018 hun weg over het water: het equivalent van zo'n 3 miljoen vrachtwagens die niet op onze overvolle wegen rijden. En er is nog heel wat potentieel op onze watersnelwegen. Het aandeel van de binnenvaart moet dus zeker nog omhoog. Dat is een must voor mobiel en logistiek Vlaanderen. Naast bulkgoederen en containers vinden ook andere producten meer en meer hun weg naar het water.

Samen waren de vier **Vlaamse zeehavens** (Antwerpen, Gent (North Sea Port Flanders), Zeebrugge en Oostende) in 2017 goed voor een directe toegevoegde waarde van 17,4 miljard euro en 104.612 directe banen (bron: Nationale Bank van België).

toegevoegde waarde Vlaamse zeehavens



Figuur 3: toegevoegde waarde (in miljoen euro) in Vlaamse zeehavens (bron: Vlaamse Havencommissie)

Voor wat de aan- en afvoer van de goederen naar de zeehavens betreft (landzijde) domineert het wegvervoer. Voor de haven van Antwerpen werd het aandeel van het wegvervoer in de modal split (2013) geraamd op 60%. Voor Zeebrugge bedraagt de raming 79%, voor de haven van Gent (nu North Sea Port) 74% (raming op basis van verkeersmodellen).

Brussels Airport genereert een directe toegevoegde waarde van ca. 1,5 miljard euro (1% van het BBP in Vlaanderen) en een directe tewerkstelling van ca. 20.000 werknemers of bijna 1% van de tewerkstelling in Vlaanderen (Mobiliteitsverslag 2018).

BELEIDSDOELSTELLING 7: VLOT EN VEILIG (SCHEEPVAART)VERKEER VAN EN NAAR DE HAVENS

We zorgen dat onze havens vlot bereikbaar zijn voor (zeel)schepen. We bewaken en maximaliseren daarom de maritieme toegankelijkheid. Zo kunnen de havenbesturen samen met de overheid hun haven succesvol uitbaten en havenactiviteiten ontwikkelen. Maritieme toegankelijkheid is meer dan een vaargeul met voldoende diepgang. We bouwen nieuwe sluisen en zorgen voor vaarroutes die veilig en vlot scheepvaartverkeer naar onze havens mogelijk maken. Ook het personenvervoer over het water is van belang. Zo dragen we bij tot de economische ontwikkeling van de havens in Vlaanderen.

Beleidsvoorstel: We optimaliseren de nautische keten.

Hoe sterker de nautische keten, hoe beter voor onze economie. We nemen onze verantwoordelijkheid. We nemen de regie van de nautische keten in handen. We staan in voor de daar bijhorende technische uitrol Met ons

loodswezen blijven we vaartuigen van en naar de Vlaamse havens veilig en vlot beloodsen. Loodsen die op alle trajecten inzetbaar zijn, vergen gedegen opleiding. Ook daar blijven we garant voor staan. Zo tonen we ons een loyale maritieme partner.

Beleidsvoorstel: We optimaliseren de nautische dienstverlening.

We willen de continuïteit van de nautische dienstverlening verzekeren. Daarom werken we aan een structurele oplossing. We hernieuwen het vergunningscontract voor het onderhoud van de Westerschelde. Samenspraak loont. Alle nautische dienstverleners slaan de handen meer in elkaar. Zo komen we tot een optimalere nautische samenwerking.

Beleidsvoorstel: We innoveren de nautische dienstverlening.

Met onze nautische dienstverlening verkennen we nieuwe horizons. Ook in de toekomst willen we veilige en professionele service bieden. Met het project "vervanging SWATH-beloodsingsmiddelen" onderzoeken we innovatieve en alternatieve beloodsingstechnieken. We hebben daarbij oog voor duurzame toepassingen en alternatieve energiebronnen. **(F14)**

Beleidsvoorstel: We bouwen een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en Terneuzen.

De achterhaven van Zeebrugge groeit volop. We bouwen daarom een nieuwe tweede toegang tot de achterhaven. Zo stimuleren we de verdere groei van de haven en stellen de werkgelegenheid in de regio veilig. Ook in en rond Gent werken we aan de maritieme toegang. Samen met Nederland werken we binnen de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie aan de Nieuwe Sluis in Terneuzen (Ingebruikname in 2022 voorzien). **(F15)**

Beleidsvoorstel: We zetten de samenwerking in het Schelde-estuarium verder.

We zetten de vlotte samenwerking met onze noorderburen in het Schelde-estuarium verder. We dragen actief bij aan het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer en de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie om een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium te garanderen.

BELEIDSDOELSTELLING 8: ZEEHAVENS EN LUCHTHAVENS ALS INTERNATIONALE POORT VAN VLAANDEREN UITBOUWEN

Onze zeehavens en luchthavens zijn het kloppend hart van Vlaanderen. Samen met de daar gevestigde bedrijven geven ze heel wat mensen een job en een inkomen. Het gaat niet alleen om directe maar ook indirecte jobs. Het driespan havens, bedrijven en werknemers staat in voor heel wat toegevoegde waarde. Niet alleen in maar ook buiten de havens en bij uitbreiding heel Vlaanderen. Daarom versterken we de positie van onze zee- en luchthavens. We bouwen ze verder uit als toegangspoorten tot Vlaanderen en als belangrijke schakels in de supply chain. We geven ze alle mogelijkheden om te groeien. Zo kunnen ze de internationaal verwachte groei in de (maritieme) trafiek opvangen. Ook op klimaatvlak maken we onze havens toekomstbestendig. We verduurzamen de goederenstromen van en naar onze internationale poorten.

Beleidsvoorstel: We zorgen voor extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen.

Na vaststelling door de Vlaamse Regering voeren we het voorkeursbesluit van het complex project ECA "realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen" uit. Het project is nodig om de verwachte groei in de containertrafiek tot 2030 te kunnen realiseren. **(F16)**

Beleidsvoorstel: We stellen een visie (inclusief actieprogramma) op voor duurzaam, efficiënt en betrouwbaar vervoer.

We willen gaan voor een versnelde uitbouw van duurzaam, efficiënt en betrouwbaar goederenvervoer. Dat doen we samen met alle publieke en private stakeholders. Zo komen we tot een gedragen visie (inclusief actieprogramma) Op die manier valoriseren en versterken we de maatschappelijke en economische meerwaarde van de maritiem-logistieke sector in Vlaanderen. **(F17)**

Beleidsvoorstel: Steunprogramma hinterlandontsluiting.

We willen duurzaam vervoer naar en van de haven stimuleren. Dat kan onder andere via subsidiëring. We maken werk van een regelgevend kader waar ondernemingen onder bepaalde welomlijnde voorwaarden subsidies kunnen ontvangen. (F18)

Beleidsvoorstel: We verzakelijken de relatie overheid-havenbedrijven.

Met de verschillende havens werken we verder aan een vlotte samenwerkingsrelatie. De gezamenlijke doelstellingen, vastgelegd in de koepelovereenkomst, worden doorvertaald en verder uitgewerkt in individuele overeenkomsten per haven. We evalueren het havendecreet en maken een analyse of aanpassingen aan het decreet wenselijk zijn om beter te kunnen inspelen op toekomstige uitdagingen. (F19)

Beleidsvoorstel: We zetten in op digitalisering voor onze havens.

Digitalisering /automatisering kunnen van groot belang zijn voor de positie en toegang van onze havens in de logistieke keten. In overleg met de havenbeheerders en andere relevante stakeholders nemen en sturen we de nodige initiatieven, zoals het Haven Neutraal Platform. Zo kunnen we actief inspelen op nieuwe ontwikkelingen inzake digitalisering/ automatisering.

Beleidsvoorstel: We zetten het overleg rond 3RX verder.

De verbinding met het Ruhrgebied is van groot belang voor de Vlaamse zeehavens. We zetten het trilaterale overleg met Nederland en Duitsland verder rond het 3RX tracé (als alternatief voor de reactivering van de historische IJzeren Rijn). Samen met de federale overheid sluiten we een overeenkomst of verdrag met beide buurlanden rond de realisatie en financiering van 3RX.

Beleidsvoorstel: We realiseren een unieke melding voor de binnenvaart.

Samen met de havens werken we aan een unieke melding voor de binnenvaart. Zo kan een transport vroegtijdig in de informatieketen opgenomen worden. Dat verhoogt de efficiëntie van de vervoersketen in het netwerk

van havens en waterwegen. We stimuleren de samenwerking met private ontwikkelaars. Zo komen we maximaal tegemoet aan de databehoeften van de verschillende logistieke stakeholders, weliswaar met respect voor de privacyregels.

Beleidsvoorstel: We voorzien een evenwichtig exploitatiekader voor Brussels Airport.

We zetten in op de economische ontwikkeling van Brussels Airport. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid van de luchthavenregio garanderen. We voorzien daarom een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader. We doen dat via een samenwerkingsakkoord met de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo verzekeren we de toekomst van onze nationale luchthaven als groei- en banenmotor en als internationaal knooppunt.

Beleidsvoorstel: We versterken de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens.

We zetten verder in op de kerntaken van de Vlaamse regionale luchthavens (Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem). Uiteraard binnen de LOM-LEM beheersstructuur, die voor Kortrijk-Wevelgem wordt opgestart tegen 2024. Met haar investeringen in de basisinfrastructuur komt Vlaanderen via de LOM tegemoet aan de vereisten van het Europees Agentschap voor de veiligheid (EASA-certificatie). Middels de subsidie aan de LEM's garanderen we veilige en beveiligde luchthavens. We waken er over dat de drie Vlaamse regionale luchthavens zich op complementaire wijze verder ontwikkelen. We blijven onze luchthavens maximaal openstellen voor de opleiding van piloten en het uitvoeren van oefenvluchten. De aanvraag voor de nieuwe omgevingsvergunningen wordt opgestart, hierbij wordt bekeken hoe de Vlaamse regionale luchthavens verder kunnen blijven groeien op een evenwichtige manier.

BELEIDSDOELSTELLING 9: EEN GELAAGD NETWERK VAN MOBIPUNTEN EN HUBS UITBOUWEN

Ons vervoer- en verkeerssysteem zal verknoopt zijn of niet zijn. We bouwen daarom een hiërarchisch netwerk van knooppunten uit. Een geïntegreerde beleidsvisie (mobiliteit en ruimte) vormt onze leidraad. Onze knooppunten zijn maximaal ontsloten voor duurzame modi. Hebben aandacht voor de leefbaarheid van de omgeving. En maken spaarzaam en kwalitatief gebruik van de beschikbare ruimte.

We bieden onze reizigers vlotte deur tot deur verplaatsingen aan. Die moeten de vergelijking met de wagen kunnen doorstaan. Efficiëntie staat voorop. Elk knooppunt moet de verschillende netwerken en modi (inclusief deelsystemen) met elkaar verbinden en maximaal op mekaar afstemmen. Elke reiziger moet zo op elk moment kunnen beschikken over een comfortabele en snelle mobiliteitsoplossing. Voor het goederenvervoer volgen we dezelfde filosofie. Een fysiek internet van open en via knooppunten verbonden netwerken vormt de kern. Opslagvoorzieningen, terminals en transportmiddelen worden gedeeld. Goederenstromen kunnen zo gebundeld worden. Zo maken we ook de logistieke keten efficiënter, effectiever en duurzamer.

Beleidsvoorstel: We bouwen mobipunten gericht uit binnen de vervoerregio's.

We rollen de mobipunten binnen de verschillende vervoerregio's uit. Afhankelijk van het mobipunttype richten we de verschillende mobipunten verder in op basis van mobiliteitsaanbod (o.a. regulier openbaar vervoer, deelwagens, deelfietsen, ...), diensten (o.a. wachtinrichting, ticketing, ...), oriëntatie (o.a. zichtbaarheid, herkenbaarheid, ...), ruimtelijke integratie (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ...) en ontwikkeling (cf. wonen en diensten). Waar nodig tillen we het uitrustingsniveau van de

bestaande carpoolparkings of mobipunten naar een hoger niveau. [\(F20\)](#)

Beleidsvoorstel: We bouwen (regionale) logistieke knooppunten uit.

Binnen het kader van de trans-Europese netwerken (TEN-T netwerken) maken we werk van een netwerk van hubs. Die zijn gelegen op locaties die maximaal ontsloten zijn voor binnenvaart of spoor. Zo kunnen goederenstromen gebundeld worden. We vergemakkelijken ondernemen op en langs het water. We voorzien voldoende watergebonden bedrijventerreinen en overslaglocaties/kaaimuren. [\(F21\)](#)

BELEIDSDOELSTELLING 10: AANTREKKELIJKE MOBILITEITSDIENSTEN AANBIEDEN

Digitale, autonome, gedeelde en geconnecteerde mobiliteit biedt uitzicht op nieuwe businessmodellen. Reizigers kopen mobiliteitsdiensten in plaats van zelf te investeren in de aankoop van voertuigen. Samen met de lokale besturen en private spelers maken we werk van de uitbouw van aantrekkelijke mobiliteitsdiensten.

'Aantrekkelijk' omdat die op vlak van comfort, veiligheid, snelheid, betaalbaarheid, enz. de vergelijking met de eigen wagen kunnen doorstaan. Stadsbewoners zullen hoe langer hoe minder geneigd zijn om nog een auto te kopen. Dat zorgt op zijn beurt voor nieuwe markten en kan dus een bron van jobs en economische groei zijn. Vernieuwende mobiliteit verandert het gedrag van de gebruiker. Burgers maken efficiënter en meer gevarieerd gebruik van de verschillende vervoermodi (minder voertuigkilometers). Mobility as a Service (MaaS) is ten slotte een klimaatvriendelijkere en ruimtezui- nigere mobiliteit.

Beleidsvoorstel: We waarborgen de transparantie van de dataplatformen en geven het open databeleid verder vorm.

Verschillende platformen moeten met elkaar kunnen communiceren. We bewaken daarom de interoperabiliteit van de verschillende dataplatformen. We stellen onze eigen gegevens (zowel statische als dynamische) beschikbaar voor alle spelers via deze dataplatformen. Samen met Europa werken we aan een datastandaard voor de uitwisseling van data tussen private spelers. We bepalen hierbij welke de minimale data zijn die gedeeld moeten worden. We leggen ook de spelregels vast rond eigendom, gebruik en kwaliteit van deze data. Hierbij vermijden we te logge procedures. (F9)

Beleidsvoorstel: We werken mee aan een open markt voor aanbieders van mobiliteitsdiensten.

Als overheid en als consument hebben we baat bij een variëteit aan aanbieders van mobiliteitsdiensten die om de gunst van de klant dingen. Daarom maken we werk van standaardisatie van de dataformaten. We komen tot communicatieprotocollen zodat het MaaS ecosysteem in een open markt kan functioneren. We dringen aan op een Europese regeling rond roaming van de mobiliteitsdiensten. (F9)


Beleidsvoorstel: We zorgen mee voor experimenteerruimte om leerervaring op te doen met nieuwe businessmodellen.

Samen met de private spelers en lokale besturen zetten we verder in op de uitbouw van proefprojecten. We focussen daarbij in de eerste plaats op de stedelijke gebieden. We gaan na wat de kritische succesfactoren vanuit gebruikersperspectief zijn. Maar ook welke de voorwaarden zijn om tot leefbare verdienmodellen te komen bij deze nieuwe businessmodellen. (F9)

Beleidsvoorstel: We werken mee aan inclusieve mobiliteitsoplossingen.

We zien erop toe dat alle gebruikers duurzame vervoermogelijkheden kunnen aankopen en combineren. We gaan die uitdaging samen aan met de verschillende betrokken partijen. We onderzoeken daarom hoe we in landelijke gebieden, voor kwetsbare bevolkingsgroepen, enz. tot mobiliteitsoplossingen kunnen komen die toegankelijk, betaalbaar en transparant zijn. We werken op die manier mee aan het sociaal gelaat van mobiliteit. (F9)





**Een slachtoffervrij
vervoersysteem**

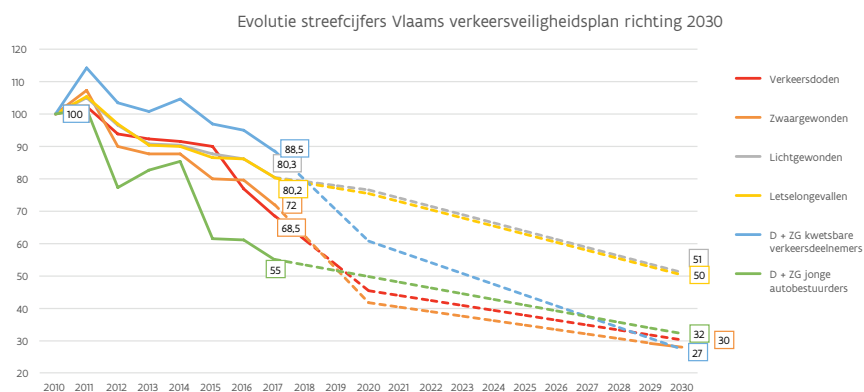
Een slachtoffervrij vervoersysteem

Als tussenstap naar 0 verkeersdoden in 2050 mikken we tegen 2025 op maximaal 167 verkeersdoden, 1.250 zwaargewonden, 21.335 lichtgewonden, 18.200 letselgevallen, 870 dode en zwaargewonde niet-beschermden verkeersdeelnemers en nog maximaal 122 dode en zwaargewonde jonge autobestuurders. Gezien de meest recente ongevallenevolutie gaat bijzondere aandacht uit naar de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Waar staan we nu:

Het aantal **doden en zwaargewonden** op onze wegen ligt, in vergelijking met goed presterende landen, nog veel te hoog. Het aantal verkeersdoden kent de laatste jaren wel een positieve evolutie. In 2017 vielen in Vlaanderen 302 verkeersdoden te betreuren, een daling met 10,9% t.o.v. 2016. In vergelijking met onze buurlanden hebben we, sinds 2010, de sterkste vooruitgang geboekt. Toch liggen de mortaliteitscijfers in Nederland en Duitsland nog heel wat lager dan in Vlaanderen. Het aantal zwaargewonden is tussen 2007 en 2017 geleidelijk afgenomen. Toch blijft het een uitdaging om de streefcijfers op vlak van verkeersdoden en zwaargewonden voor 2020 te behalen.

De evolutie bij de **kwetsbare weggebruikers** vergt bijzondere aandacht. Zo is het aandeel van de dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de kwetsbare weggebruikers in de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers gestegen van bijna 50% in 2010 naar ca. 61% in 2017. Om het streefcijfer voor 2020 te behalen, is een daling nodig die hoger is dan de recent opgetekende dalingen. Hierbij zijn het vooral de fietsers (+1,5% t.o.v. 2010) en voetgangers (-11,7% t.o.v. 2010) die een duidelijke achterstand vertonen richting het te behalen streefcijfer. De stijging van het aantal fietserslachtoffers in vergelijking met de referentieperiode 2010 is hierbij zorgwekkend. Recent (evolutie 2016 – 2017) vallen echter ook de relatief beperkte dalingen van de dode en zwaargewonde motorrijders en bromfietzers op.



Figuur 4: evolutie streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan richting 2030 (bron: FOD Economie Algemene Directie Statistiek/Statbel - infografie: Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid)

Bij de **jonge autobestuurders** wordt de doelstelling van maximaal 165 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers tegen het jaar 2020 al in 2017 (met 137 dode en zwaargewonde jonge autobestuurders) bereikt. Dit dankzij de zeer grote daling tussen 2014 en 2015. Ondanks de positieve evolutie van het aantal ongevallen met jonge autobestuurders is nog steeds bij één op de vijf ongevallen een jonge autobestuurder betrokken. Dit is echter veel hoger dan hun bevolkingsaandeel. Dit betekent ook een status quo t.o.v. 2016.

Het **aantal lichtgewonden en letselongevallen** kent een dalende tendens, met 26.887 lichtgewonden en 23.235 letselongevallen in 2017. Als eenzelfde daling als deze van 2016-2017 aangehouden kan worden, is het streefcijfer voor 2020 haalbaar.

Streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan (juni 2016)	Referentiejaar 2010	Huidige evolutie - jaar 2017 (t.o.v. 2010)		Voorziene evolutie - streefcijfer 2030	
	Aantal	Aantal	Evolutie	Aantal	Evolutie
Verkeersdoden	441	302	-31,5%	133	-69,8%
Zwaargewonden	3.601	2.591	-28%	1.000	-72,2%
Lichtgewonden	33.477	26.887	-19,7%	17.070	-49%
Letselongevallen	28.987	23.235	-19,8%	14.560	-49,8%
Dode + zwaargewonde kwetsbare verkeersdeelnemers	1.978	1.751	-11,5%	540	-72,7%
Dode + zwaargewonde jonge autobestuurders	249	137	-45%	80	-67,9%

Tabel 2: evolutie streefcijfers Vlaams verkeersveiligheidsplan (bron: FOD Economie - statistiek: Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid)

BELEIDSDOELSTELLING 11: ALLE WEGGEBRUIKERS GEDRAGEN ZICH OP EEN VERKEERSVEILIGE MANIER

Menselijk gedrag blijft een zeer belangrijke factor bij verkeersongevallen. We werken aan verkeersveilig gedrag vanuit verschillende invalshoeken. Zo blijven onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid of afleiding belangrijke ongevalsfactoren. Levenslang leren, een verkeersveiligere attitude, engagement en verruimde aandacht voor de rijgeschiktheid zorgen maximaal voor veilige weggebruikers. Kundige en verantwoordelijke weggebruikers helpen ons om het aantal verkeersongevallen in te perken.

Beleidsvoorstel: We gaan voor een holistische visie op rijgeschiktheid.

Met een verruimde visie op rijgeschiktheid benaderen we de weggebruikers zowel vanuit het psychisch, lichamenlijk als sociaal perspectief. We willen daarbij draagvlak creëren voor een genuanceerde, kwalitatieve aanpak van rijgeschiktheidsvragen en het aanbod hierop afstemmen. We verbinden de medische en psychologische evaluatie, de opleiding en de

examinering in het kader van het behalen en/of behouden van het rijbewijs op een effectieve manier. **(F22)**

Beleidsvoorstel: We zetten in op levenslang leren.

We zorgen voor een kwalitatief lesaanbod in het onderwijs. We organiseren bijkomende opleidingen en cursussen voor specifieke doelgroepen. Op die manier wapenen we alle

weggebruikers met de nodige kennis, vaardigheden, inzichten en attitudes. Zo kunnen ze veilig en verantwoordelijk aan het verkeer deelnemen. (F23)

Beleidsvoorstel: We professionaliseren de rijopleiding.

We zetten verder in op de professionalisering van de rijschoolsector. We zetten richtlijn 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad om. Hierbij focussen we op de professionalisering en opwaardering van de nascholing van professionele bestuurders van categorie C en D. We volgen de evoluties op het vlak van rijhulpsystemen (ADAS) en autonome voertuigen nauwgezet op. Dit in functie van de

rijexamen en de nascholing vakbekwaamheid voor chauffeurs van categorie C en D. (F24)

Beleidsvoorstel: We sensibiliseren de verkeersdeelnemers.

Wie weet, voelt en overtuigd is, die doet. We sensibiliseren alle verkeersdeelnemers. We organiseren hiervoor zowel grootschalige verkeersveiligheidscampagnes als doelgroepgerichte initiatieven. Zo zorgen we voor burgers die zich veilig voortbewegen. Dat moet een levenslang engagement zijn. Op termijn mikken we op intrinsiek gemotiveerde verkeersdeelnemers. Verantwoordelijk gedrag kan enkel via de nodige kennis, het juiste inzicht en dito attitude. (F25)

BELEIDSDOELSTELLING 12: VERMINDEREN VAN DE CONFLICTZONES, IN HET BIJZONDER VOOR KWETSBARE WEGGEBRUIKERS

Verkeer moet voor iedereen veilig zijn. En al zeker voor kwetsbare weggebruikers. We identificeren gevaarlijke punten en wegsegmenten en maken ze veiliger. Gevaarlijke conflictzones voor fietsers en voetgangers krijgen bijzondere aandacht. Op korte termijn verminderen we zo de objectieve onveiligheid. Op langere termijn verlagen we het subjectieve onveiligheidsgevoel. De dynamische lijst op gewestwegen telde voor de periode 2014-2016 nog 213 gevaarlijke punten. Dat toont aan dat er nog steeds heel wat locaties verkeersveiliger gemaakt kunnen worden.

Beleidsvoorstel: We werken gevaarlijke punten en wegsegmenten weg.

Gevaarlijke punten pakken we zo snel mogelijk aan. Preventief maar ook ad hoc. Bijzondere aandacht gaat uit naar de geïdentificeerde gevaarlijke punten voor fietsers en voetgangers. Een wegsegment zonder gevaarlijke punten is niet noodzakelijk veilig. Onze aanpak van gevaarlijke wegsegmenten vult die van gevaarlijke punten aan. Een complementaire aanpak garandeert een meer holistische werkwijze. (F26)

Beleidsvoorstel: We richten schoolomgevingen veilig in.

We richten de ruime omgeving rondom de schoolpoort op een fietsveilige en kindvriendelijke manier in. Met extra aandacht voor

vergevingsgezindheid. We zorgen voor veilige en zichtbare oversteekplaatsen, goede fietsgeleiding en gepast snelheidsregime en maximaal conflictvrije kruispunten.

Beleidsvoorstel: We pakken subjectieve onveiligheid aan.

Nogal wat mensen voelen zich al eens onveilig in het verkeer en mijden daarom bepaalde plaatsen of trajecten. We zoeken uit hoe we die subjectieve onveiligheid op het netwerk in kaart kunnen brengen. We spitsen ons voornamelijk toe op fietsers en andere kwetsbare weggebruikers. Een risicoanalyse die enkel gebaseerd is op historische ongevallen geeft immers geen inzicht in de gepercipieerde onveiligheid op het wegennetwerk. (F27)

BELEIDSDOELSTELLING 13: VERBETERDE CONTROLE EN HANDHAVING

Controle en verkeershandhaving spelen een belangrijke rol. Zo voorkomen we ongevallen. Homologatie en technische keuring zorgen ervoor dat voertuigen in het verkeer veilig zijn en blijven. De meer dan 3 miljoen vastgestelde verkeersinbreuken per jaar tonen aan dat ook handhaving nodig blijft. Daarom willen we ook in de toekomst inzetten op efficiëntere en effectievere controle en handhaving.

Communicatie en sensibilisering zijn cruciaal maar kunnen hardleerse overtreeders niet altijd overtuigen. Handhaving moet ook deze categorie verkeersmisbruikers in het gareel houden. Maar controle en handhaving kunnen altijd beter. Waar mogelijk hebben we ze deels geautomatiseerd.

Beleidsvoorstel: We blijven homologatieprocessen verder digitaliseren en automatiseren.

We blijven de homologatieprocessen van voertuigen verder digitaliseren en automatiseren. We willen een performante en gebruiksvriendelijke IT-toepassing. Dit in nauw overleg met de externe gebruikers zoals de sectorfederaties en technische diensten. Bij de uitbouw van de nieuwe homologatietoepassing houden we rekening met de verplichtingen t.g.v. de inwerkingtreding van de Europese kaderverordeningen 167/2013/EU (landbouwvoertuigen), 168/2013/EU (brom- en motorfietsen) en de nieuwe Europese verordening 2018/858/EU (motorvoertuigen en aanhangwagens).

Beleidsvoorstel: We breiden de periodieke technische controle uit.

We willen de veiligheid en milieuprestaties van twee-, drie- en vierwielige motorvoertuigen waarborgen en waar mogelijk verhogen. In uitvoering van Richtlijn 2014/45/EU stellen we vóór 1 januari 2022 de te controleren punten en controlemethoden vast. Zo zorgen we er voor dat deze voertuigen aan bepaalde veiligheids- en milieunormen blijven voldoen.

Beleidsvoorstel: We bouwen trajectcontrole uit.

We blijven inzetten op de uitrol van handhavingssystemen om de controles van verkeersonveilig gedrag beter te kunnen uitvoeren. Zowel op snelwegen als op gewestwegen verhogen we het aantal trajectcontroles. We gebruiken het federale ANPR-netwerk. Dat stelt ons in staat om 50% van de snelwegen te controleren. Op 3 jaar tijd bouwen we 60 controle-installaties op nieuwe locaties op gewestwegen. Zo kunnen we doorlopend snelheidscontroles uitvoeren. Met

mobiele trajectcontroles willen we de werven bij wegenwerken structureler beveiligen.

Beleidsvoorstel: Performant en uniform afhandelings- en verwerkingssysteem.

Een bijkomende voorwaarde om een efficiënte handhaving te garanderen is ervoor te zorgen dat maatregelen geëvalueerd en bijgestuurd kunnen worden. We maken dan ook werk van een performant en uniform afhandelings- en verwerkingssysteem. [\(F28\)](#)

Beleidsvoorstel: We ontwikkelen onze niet-snelheidsgerelateerde verkeershandhaving verder.

Onveilig verkeer kent veel gezichten. Onaangepaste snelheid is daar één van. Maar ook afleiding, rijden onder invloed en vermoeidheid zijn levensgevaarlijk. Ook op die vlakken blijven we ons handhavingsbeleid verder ontwikkelen. Samen met onze federale collega's werken we concrete maatregelen uit. We mikken zo uiteindelijk op duurzame gedragsverandering.



**Verleiden,
motiveren en
prikkelen tot
gedragsverandering**

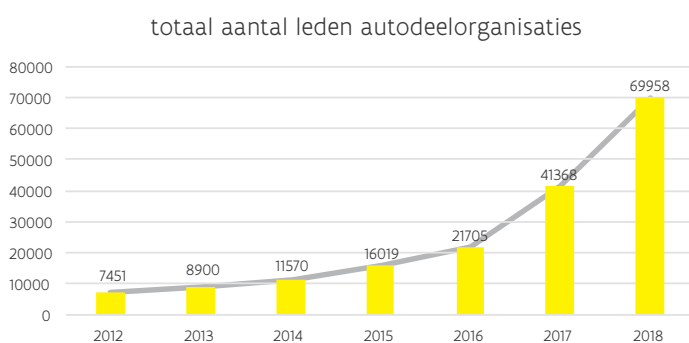
Verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering

Tegen 2050 moeten we ons vervoerssysteem grondig omturnen. Onze vloot moet groener en het verkeer vlotter. Dat draait niet alleen om voertuigen. Maar om de gebruikers van die voertuigen: wij allemaal dus. Wij zijn het verkeer. Maar als gewoontedieren zijn we ons daar onvoldoende van bewust. Het is dus aan ons om bedachtzaam en verantwoord te kiezen. Hoe verplaats ik mezelf/mijn goederen het beste? Waarbij we met 'beste' bedoelen: op de maatschappelijk meest verantwoorde manier. Die reflex willen we graag bij iedereen aankweken.

Waar staan we nu:

De helft van de Vlamingen (54 %) kiest zijn/haar vervoermiddel naargelang de situatie. Een ruime meerderheid van de Vlamingen (58%) gaat, indien mogelijk, te voet of met de fiets naar het werk. 46% pendelt, indien mogelijk, met het openbaar vervoer naar het werk. Cruciaal in de keuze voor een vervoermiddel zijn verplaatsingssnelheid (64%), kostprijs (54%), comfort (51%) en betrouwbaarheid (50%). Slechts een kwart van de Vlamingen houdt rekening met de milieu impact, 1 op drie met het effect op zijn of haar gezondheid. Jongeren kijken in de eerste plaats naar de prijs van de verplaatsing (69%) en het comfort van het vervoermiddel (59%). Voor de 40-49 jarigen telt voornamelijk de snelheid van de verplaatsing (71%). 65-plussers zijn meer bekommerd om de veiligheid van het vervoermiddel (53%), het effect op de gezondheid (42%) en het milieu (33%). (Bevraging milieuverantwoorde consumptie - departement Omgeving – 2018).

Autodelen, fietsdelen en andere vormen van gedeelde mobiliteit (cf. ride sharing) zitten, net als de deeleconomie in het algemeen, in de lift. Het aantal aanbieders van auto- en fietsdeelsystemen is de laatste jaren dan ook sterk toegenomen. Dit weerspiegelt zich in de gebruikerscijfers. Het aantal gebruikers van autodeelsystemen is de laatste vijf jaar bijna verachtvoudigd als gevolg van een toename van het aantal aanbieders van **autodeelsystemen** maar ook van het aantal leden van de peer-to-peer platformen. Bij het gebruik van fietsdeelsystemen zien we eenzelfde evolutie.



Figuur 5: aantal leden van autodeelorganisaties (bron: Autodelen.net)

BELEIDSDOELSTELLING 14: EEN STERKE IMPULS AAN HET MOBILITEITSDLEN GEVEN

We willen driemaal zoveel gebruikers van deelfietsen en deelauto's. We werken daarvoor samen met lokale besturen, maatschappelijke organisaties en private spelers.

Deelsystemen zijn een essentiële schakel in duurzame mobiliteit. Ze zijn flexibel inzetbaar. Ideaal dus voor het voor- en natransport. Wat dan weer een vlotte combimobiliteit mogelijk maakt. Ze zijn een oplossing voor parkeer- of stallingsproblemen in steden. Deelauto's zijn vaak milieuvriendelijker en energie-efficiënter. Hun gebruikers leggen ook minder voertuigkilometers af en kiezen vaker voor duurzame alternatieven.

Beleidsvoorstel: We werken kwaliteitskaders uit.

Deelorganisaties en mobipunten voldoen best aan een aantal voorwaarden. Daarom stellen we kwaliteitskaders op die de voorwaarden helder en eenduidig vastleggen. Een handig hulpmiddel dus voor lokale besturen om gedegen dienstverlening te garanderen. Maar ook een plus voor de dienstverleners en de klanten. Organisaties kunnen zo gemakkelijker hun erkenningsaanvraag indienen. Klanten kunnen rekenen op professionele service.

Beleidsvoorstel: We zorgen voor een gelijk speelveld tussen de modi.

Verschillende btw-tarieven, een ongelijke fiscale behandeling, knelpunten op verzekerings-technisch vlak, enz. verstoren de concurrentie tussen de verschillende modi. Samen met onze federale collega's werken we deze knelpunten weg en komen tot een gelijk speelveld voor de verschillende modi.

Beleidsvoorstel: We schalen deelsystemen op.

Binnen de vervoerregio's breiden we de mobipunten verder uit met deelsystemen. We zorgen ervoor dat de deelsystemen goed zichtbaar zijn in het straatbeeld. Binnen de mobipunten krijgen standplaatsen voor elektrische deelsystemen extra zichtbaarheid door een uniforme beeldvorming. Van de deelorganisaties verwachten we commerciële creativiteit en doorgedreven dienstverlening om nieuwe markten en gebruikers aan te trekken.

Beleidsvoorstel: We zetten proeftuinen op voor specifieke doelgroepen.

Iedereen moet een beroep kunnen doen op gedeelde mobiliteit. Of het nu gaat om personen met een laag inkomen of personen met een mobiliteitsbeperking. Of het nu in de stad, op het platteland of op een bedrijventerrein is. Daarom voorzien we in de nodige (financiële) experimenteeruimte voor dergelijke projecten. We moedigen daarbij ook innovatie aan.

BELEIDSDOELSTELLING 15: DE OMSLAG MAKEN NAAR EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE CULTUUR

Kunnen onze keuzes zorgen voor veiliger, vlotter, groener verkeer en vervoer? Absoluut. We zijn ons daar jammer genoeg onvoldoende van bewust. Wij kunnen écht wel het verschil maken. Door wat vaker duurzame modi te gebruiken. Door ons veilig te verplaatsen. Door milieuvriendelijke voertuigen aan te kopen of te delen. Of het nu gaat om woon-werkverkeer, goederenvervoer of verkeer in stedelijke regio's. Wij willen de omslag inzetten. Daarom zetten we in op instrumenten die inspelen op bewustwording, emotie, sociale normen, gewoontegedrag doorbreken, enz.

Beleidsvoorstel: We maken het gemakkelijk voor voetgangers en fietsers.

Voetgangers en fietsers zijn verkeersVIPs. Laten we ze dan ook zo behandelen. Samen met

lokale besturen geven we stappers en trappers bewegingsruimte. Zo maken we het hen veilig en comfortabel. En komt de autoluwe stad stap voor stap dichterbij.

Beleidsvoorstel: We voeren actieve promotie voor duurzame modi.

Teveel problemen met files in en rond de steden? Verandering van job, wegenwerken, enz. Ideale momenten om kennis te maken met

alternatieven: andere manieren van verplaatsen of transporteren, mobiliteitsdelen, lage emissievoertuigen, enz. We vermijden hierbij negatieve ervaringen.

BELEIDSDOELSTELLING 16: HET GEBRUIK VAN VERVOERSNETWERKEN OP EEN EFFICIËNTE MANIER BEPRIJZEN

Wie maalt die betaalt. Dat lijkt ons niet meer dan gezond verstand. Daarom maken we werk van een sturende gebruiksheffing. De reiziger/vervoerder betaalt afhankelijk van vervoerstype, plaats en tijdstip waarop hij/zij rijdt. Zo verlichten we de files, ontzien ons klimaat en verdelen we lasten en lasten op een faire manier.

Beleidsvoorstel: We voeren een slimme kilometerheffing in.

De gebruiker/vervuiler betaalt. Met de slimme kilometerheffing belasten we voertuiggebruik (o.a. personenwagens) en niet het eigendom. De slimme kilometerheffing werkt sturend. Met de invoering van de slimme kilometerheffing willen we immers de files op de Vlaamse wegen verminderen. We willen minder voertuigkilometers en -verliesuren en meer milieuvriendelijke voertuigen. De middelen die daardoor vrijkomen, investeren we in het mobiliteitssysteem. [F29](#)

Beleidsvoorstel: We sturen de kilometerheffing voor vrachtwagens bij.

Voor alles is er een tijd en een plaats. We willen meer vrachtwagens uit de drukke ochtend- of avondspits halen. We onderzoeken of we de kilometerheffing kunnen laten afhangen van het tijdstip van verplaatsing. Ook de nachtperiode wordt hierbij onderzocht. Ook op bepaalde plaatsen willen we het vrachtverkeer sturen. Daarom onderzoeken we of we tarieven tussen de lokale wegen en de gewestwegen

kunnen differentiëren. We onderzoeken bijkomend de afstemming met de kilometerheffing voor de andere voertuigcategorieën.

Beleidsvoorstel: We maken de tarieven waterweggebruik afhankelijk van de dienstverlening.

We stemmen de tarieven voor het gebruik van waterweg(diensten) (binnenvaartservices, veren, ...) af op het aanbod van de dienstverlening. Eenvoud in tariefstructuur en digitale betaling worden de norm.

Beleidsvoorstel: Tariefdifferentiatie en -integratie bij het collectief vervoer.

Ook bij het collectief vervoer hanteren we tarieven naargelang plaats, tijdstip, reisduur en vervoerstype. Zo willen we de vervoerstromen mee sturen. Eenvoud in de tariefstructuur, sociale correcties en integratie over de vervoerregio's heen blijven belangrijke principes.



EMERGENCY EXIT / ISSUE DE SECOURS

Demonstratie zelfrijdend voertuig

Vlaanderen een
gangmaker maken
in innovatie

Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie

Digitaal en groen. Daar is het mobiliteit en logistiek erg om te doen. Met recht en reden. Artificiële Intelligentie staat op het punt om door te breken. Tegelijkertijd is de bezorgdheid over ons klimaat nog nooit zo groot geweest. Hoe kan technologie onze leefwereld verrijken? Zodat wij allemaal écht vooruit kunnen?

Waar staan we nu:

De Digital Economy and Society Index meet de digitale vooruitgang van elke Europese lidstaat. Dit aan de hand van vijf indicatoren: connectiviteit, menselijk kapitaal, internetgebruik, integratie van technologie en digitale overheidsdiensten. België bekleedt de zesde plaats in Europa. Onze sterke punten zijn: connectiviteit, internetgebruik en sterke integratie van digitale technologieën in ondernemingen. Aan de minzijde kampen we met een tekort aan digitale experts en scoren onze digitale overheidsdiensten aan de lage kant.

Vlaanderen heeft op het vlak van autonome voertuigen en geconnecteerde mobiliteit al een aantal pilootprojecten lopen (cf. testen met autonoom varen/rijden, platooning bij vrachtwagens, zelfrijdende pendelbusje op Brussels Airport, enz.). We nemen ook deel aan Europese proefprojecten (cf. Concorda, C-roadsplatform, Citrus, Intercor ...). Via het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) en het platform Multimodaal Vlaanderen willen we de competitiviteit van onze logistieke bedrijven aanzwengelen. We voeren duurzame en innovatieve concepten en technologieën in. Het VIL zet in op vier thema's: digitalisering, Flanders gateways, duurzaamheid en Omni-channel.

BELEIDSDOELSTELLING 17: VLAANDEREN ALS PROEFTUIN VOOR GECONNECTEERDE EN AUTONOME VOERTUIGEN

We willen internationaal tot de koplopers behoren. Daarom slaan we samen met constructeurs, dataoperators en -leveranciers, onderzoeksinstituten, vervoersoperators en andere overheden de handen in elkaar. Zo kunnen we de nodige bouwblokken ontwikkelen en uittesten.

Ontwikkelingen op het vlak van geconnecteerde en autonoom rijdende vervoermiddelen bieden mooie kansen. Op veiliger en vlotter verkeer (minder ongevallen, kortere volgafstanden). Maar ook op duurzamere en meer inclusieve mobiliteit. Ze vergemakkelijken het gecombineerd gebruik van de verschillende modi. Ze brengen ook nieuwe uitdagingen met zich mee (een mogelijke grotere mobiliteitsvraag, cybersecurity, enz.).

Beleidsvoorstel: We bouwen het dataplatform "Mobilidata" uit.

We verzamelen, analyseren en verrijken de verschillende verkeersdata met oog op de

grootschalige uitrol van C-ITS applicaties. Die verzamelde data delen we via het dataplatform "Mobilidata" met de ontwikkelaars van apps die het verkeer in betere banen leiden. Apps

kunnen echter ook negatieve neveneffecten hebben (door bv. verkeer tijdens de spits naar dorpswegen om te leiden, kan daar sluipverkeer ontstaan). Hierover gaan we de dialoog aan met de ontwikkelaars van verkeersapps. Zo verzoenen we maatschappelijke en commerciële belangen. (F30)

Beleidsvoorstel: We zetten de stap van proefproject naar commerciële uitbating.

Bij de doorontwikkeling van autonome vervoermiddelen zetten we in op onderzoek. Daarom testen we real-life en evalueren we. We focussen voornamelijk op de stedelijke gebieden, de belangrijkste bedrijvzones en de grote vervoersassen. Samen met de sector en de vervoersoperatoren gaan we na hoe en wanneer we de stap naar commerciële uitbating kunnen zetten. (F9)

Beleidsvoorstel: We werken mee aan omkaderende regelgeving.

Om specifieke testen uit te voeren maken we verder gebruik van de wetgeving op regelzone. Bij Europa dringen we aan op een aanpassing van de internationale wetgeving over het autonoom rijden maar ook op een

gemeenschappelijk beveiligings- en certificeringsbeleid. We hebben ook standaarden nodig en specificaties voor een correcte interpretatie en een consequente toepassing van de Europese regelgeving. Gebruikers moeten de garanties krijgen dat hun persoonsgegevens niet worden verhandeld. (F9)

Beleidsvoorstel: We rollen 5-G netwerken uit.

We bouwen de netwerken die zorgen voor datacommunicatie tussen vervoermiddelen onderling en hun omgeving op een efficiënte en effectieve manier uit. Die uitdaging gaan we samen met de dataoperatoren aan. We focussen in eerste instantie op de stedelijke gebieden en de belangrijke transportroutes. We onderzoeken hoe we het aanwezige glasvezelnetwerk van de Vlaamse overheid kunnen inschakelen om tot een open 5G-netwerk langsheen de Vlaamse snelwegen te komen. We bekijken ook de dekking van deze netwerken op zee. Voor de private sector is het 'business perspectief' doorslaggevend om de uitrol te starten. Daarom zijn ook proefnemingen (technologie, in kaart brengen van de 5G meerwaarde, ...) essentieel (bv. in kader van de EU Researchprogramma's).

BELEIDSDOELSTELLING 18: VLAANDEREN ALS MARKTLEIDER IN SMART SHIPPING

Op de Vlaamse waterwegen rollen we het Smart Shipping programma verder uit. Zo kan de binnenvaart volop gebruik maken van de voordelen van automatisering en digitalisering. We focussen op 4 pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving.

Met Smart Shipping gaan we voor een modal shift naar een groener transportsysteem. Schepen kunnen energie zuinig en veiliger varen. Smart shipping zal de scheepvaart ook aantrekkelijker maken.

Beleidsvoorstel: We maken de waterweginfrastructuur klaar voor geautomatiseerde en autonome schepen.

De waterweginfrastructuur wordt verregaand geautomatiseerd en in grote mate vanop afstand bediend. Interactie tussen infrastructuur en schepen gebeurt digitaal. Kwestie van het verkeer zo veilig mogelijk te begeleiden. We richten de infrastructuur zo in dat schepen er op een technologie-neutrale wijze gebruik van kunnen maken. (F31)

Beleidsvoorstel: We zetten in op slimme communicatie voor slimme schepen.

We stellen kwaliteitsvolle waterwegdata op basis van correcte en actuele informatie maximaal beschikbaar aan de gebruikers. Zo kunnen ze veiliger en efficiënter varen. Datadeling is een noodzakelijke voorwaarde voor innovatie. Datadeling maakt ook een efficiënte reisplanning mogelijk. (F31)

Beleidsvoorstel: We stimuleren slimme regelgeving.

Om autonoom varen op een veilige manier te testen passen we de regelgeving aan. Op lange

termijn moet de internationale reglementering bijgestuurd worden om het commercieel gebruik mogelijk te maken. Op beide fronten nemen we de nodige initiatieven. (F31)

BELEIDSDOELSTELLING 19: DE TRANSFORMATIE VAN VLAANDEREN TOT DIGITALE SUPPLY HIGHWAY

We transformeren, samen met de transport- en logistieke ondernemingen, Vlaanderen tot een digitale supply highway. Zo kunnen logistieke dienstverleners beter sturen op de verschillende flows (goederen, geld en informatie). Zo kunnen ze hun logistieke ketens optimaliseren en verduurzamen (meer gebruik maken van binnenvaart en het spoorvervoer, betere beladingsgraad van vrachtwagens, enz.).

Grotere datavolumes kunnen beter, sneller en vooral goedkoper verzameld worden. Een almaar uitdijende 'internet der dingen' maakt het mogelijk om die data optimaal te delen. Dat laat toe om logistieke processen efficiënt, flexibel en betrouwbaar te beheren en te controleren. Wat op zijn beurt het pad effent voor een synchromodaal vervoerssysteem en slimme logistieke diensten. Allemaal ontwikkelingen die duurzame economische groei aanjagen en het concurrentievermogen van onze ondernemingen versterken.

Beleidsvoorstel: We bundelen goederenstromen.

Efficiënt vervoer bundelt goederenstromen. We identificeren de verschillende goederen die kunnen worden gegroepeerd. Een onafhankelijke operator bundelt de goederenstromen en houdt de verschillende logistieke spelers op de hoogte van de status van hun lading. We klaren het verdienmodel achter een dergelijke samenwerking verder uit (cf. hoe worden bijkomende winsten gedeeld, enz.) en bekijken welke bijkomende maatregelen nodig zijn om de bundeling van goederenstromen aantrekkelijker te maken. Zo stimuleren we slimme samenwerking tussen de logistieke spelers.

Beleidsvoorstel: We digitaliseren de informatie- en de documentenstromen.

Informatie- en documentenstromen moeten digitaal en eenvoudig zijn. Daar zetten we samen met de logistieke en transportsector onze schouders onder. Zo vergroten we de samenwerking tussen de ketenspelers (redereien, verladers, expediteurs, ...) maar vergemakkelijken we ook de controle op bv. rusttijden.

(F9)

Beleidsvoorstel: We bouwen het fysieke internet stapsgewijs uit.

Producten worden slimmer (cf. internet der dingen). Vervoerders, verladers, leveranciers en klanten kunnen daardoor vlotter samenwerken. Samen met de buurlanden en de Europese instanties werken we de verschillende bouwstenen van het fysieke internet systematisch uit. Op die manier komen we op termijn tot open en verbonden logistieke netwerken (via de cloud). Hierdoor kunnen bedrijven magazijnen, terminals en transport delen. (F9)

Beleidsvoorstel: We werken mee aan passende wetgevende kaders.

De uitrol van fysiek internet vergt minutieuze voorbereiding. We werken daarom samen met Europa aan een wetgevend kader dat de ontwikkeling van onder andere fysiek internet en blockchaintoepassingen (inclusief douane-component) in de logistiek ondersteunen. Zo voorkomen we dat elk beleidsniveau of elke instelling, apart een eigen visie op een logistiek fysiek internet ontwikkelt. Maar ook dat de behoefte aan meer samenwerking leidt tot monopoliesituaties. (F9)

Beleidsvoorstel: We promoten Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa.

Onze logistiek digitaliseren en verduurzamen kunnen we niet alleen. We rekenen daarvoor op internationale kennis en kunde. En op bedrijven die zich hier komen vestigen. Vlaanderen moet daarom, met ondersteuning van zijn clusters, doelgericht bedrijven aantrekken. Omgekeerd mogen onze Vlaamse innovaties gerust wat meer pronken in de internationale etalage. Zo verhogen we de schaalbaarheid van onze realisaties.

Beleidsvoorstel: We bieden experimenteerruimte aan.

Met Multimodaal Vlaanderen verhogen we de competitieve slagkracht van de bedrijven in de logistieke sector. We ondersteunen hen financieel maar ook door kennisdeling, in het bijzonder over het gebruik van duurzame vervoersdragers. We voeren duurzame en

innovatieve concepten en technologieën in. Niet alleen voor de goederenstromen. Ook voor de bijhorende financiële stromen ontwikkelen we nieuwe diensten en producten. Zo maken we deze processen daadwerkelijk en doelmatig. We volgen de resultaten van onze pilootprojecten nauwgezet op. Succescases verankeren we in duurzame logistieke concepten. [\(F9\)](#)

Beleidsvoorstel: We maken werk van flexibele opleidingssystemen.

De digitalisering woedt volop in de logistieke sector. Kennis is snel verouderd. De arbeidsmarkt verandert in hoog tempo. Logistiek Vlaanderen is naarstig op zoek naar competente vakmannen en -vrouwen. Met flexibele opleidingssystemen proberen we die vraag maximaal te beantwoorden.



**Integrale en
regionale aanpak**

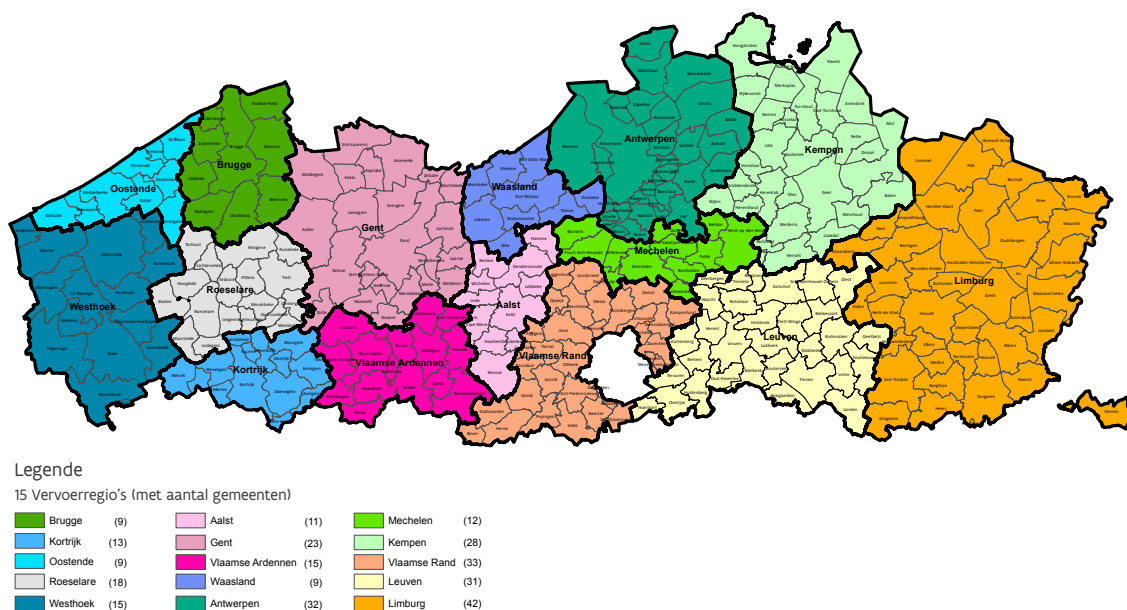
Integrale en regionale aanpak

We pakken de mobiliteitsproblemen regionaal en integraal aan. We integreren vervoer, infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, milieu, enz. We zetten in op vlotte samenwerking tussen de verschillende actoren. Zo smeden we de verkeers- en vervoersvoorzieningen om tot één samenhangend geheel: met goede mogelijkheden tot uitwisseling, aanvulling en wederzijdse versterking (Kennisinstituut voor de Mobiliteit, dec. 2018).

Waar staan we nu:

Momenteel zijn de verschillende vervoerregio's afgebakend en werden de verschillende vervoerregioraden opgestart. Binnen elk van deze regio's worden momenteel mobiliteitsplannen opgemaakt.

VERVOERREGIO'S VLAANDEREN



Figuur 6 : overzicht van de verschillende vervoerregio's (decreet basisbereikbaarheid)

BELEIDSDOELSTELLING 20: GEBIEDSGERICHTE SAMENWERKING BINNEN DE VERVOERREGIO'S

Binnen de vervoerregio's komen zowel de internationale, regionale als de (boven)lokale verplaatsingsproblematieken samen. We werken binnen de vervoerregio's als gelijkwaardige partners samen en komen tot een aanpak op maat van elke regio. Zo bouwen we een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem uit en ondersteunen we innovatie in mobiliteit en logistiek.

Beleidsvoorstel: We rollen het kernnet en aanvullend net uit.

We rollen in 2020 het kernnet en aanvullend net uit. Dit uiteraard binnen de krijtlijnen van de goedgekeurde regionale mobiliteitsplannen. We pakken de prioritaire doorstromingsknelpunten aan. We geven uitvoering aan de lijst met prioritair toegankelijk te maken haltes. We verfijnen het decreet basisbereikbaarheid in uitvoeringsbesluiten.

Beleidsvoorstel: We stemmen mobiliteit en omgeving goed af.

We klinken de mobiliteits-, ruimtelijke- en milieuvraagstukken aan mekaar vast. Zo komen we tot integrale oplossingen. We werken flexibel samen met de verschillende actoren. We zorgen voor een goede mix van korte, middellange en lange termijn maatregelen. [\(F32\)](#)

Beleidsvoorstel: We zorgen voor een duurzame organisatie van de stedelijke logistiek.

Infrastructuur en voertuigcapaciteit kunnen beter benut worden. We willen ook schoon, stil en energiezuinig vervoer. Daar zetten we samen met de lokale besturen en de stakeholders onze schouders onder. Die samenwerking biedt

ons experimenten en nieuwe inzichten op het vlak van stedelijke logistiek.

Beleidsvoorstel: Opmaken uitvoeringsbesluit(en) basisbereikbaarheid.

Voor de verdere uitrol van basisbereikbaarheid binnen de vervoerregio's stellen we de nodige uitvoeringsbesluiten op. Deze uitvoeringsbesluiten regelen de samenstelling en organisatie van de vervoerregio, en de projectstuurgroep, de exploitanten openbaar personenvervoer, de opmaak van de mobiliteitsplannen, de definitie van de netwerken, de projectmethodologie, participatie, tarieven, financiering enz. [\(F33\)](#)

Beleidsvoorstel: We maken werk van een geïntegreerde investeringsagenda.

Een geïntegreerd vervoerssysteem vergt een geïntegreerde aanpak. Zowel op het gebied van planning, investeringen als op het vlak van exploitatie en service. Om de investeringen in het mobiliteits- en logistiekstelsel gericht en efficiënter te plannen, beter af te stemmen en op te volgen, komen we tot één geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma (GIP) dat ons in staat moet stellen om meer strategisch te sturen op de investeringsmiddelen. [\(F34\)](#)

BELEIDSDOELSTELLING 21: DE RECREATIEVE EN TOERISTISCHE TROEVEN VAN VLAANDEREN MEE VERSTERKEN

Verwacht wordt dat het aandeel recreatieve verplaatsingen in de toekomst verder zal toenemen. Ook het toeristisch verkeer zit in de lift. Samen met Toerisme Vlaanderen bewaken we de natuurlijke rijkdom en historische authenticiteit van onze toeristische bestemmingen. We investeren in duurzaam vervoer. Zo respecteren we de levensruimte van de bewoners en blijven we tegelijkertijd bezoekers aantrekken.

Beleidsvoorstel: We verhogen de belevingswaarde van de infrastructuur.

We besteden de nodige aandacht aan de kwaliteit van de omgeving en het milieu. Dit zowel

bij de aanleg, de inrichting en het onderhoud van de verschillende infrastructuurnetwerken en knooppunten. Zo verhogen we de

aantrekkingskracht van onze steden: zowel voor toeristen als voor inwoners.

Beleidsvoorstel: We versterken de waterbeleving in Vlaanderen.

Onze waterwegen geven mee vorm aan unieke landschappen. Ze stromen vaak door waardevolle natuur- en recreatiegebieden, historische steden en gezellige dorpen. Ze zijn dan ook belangrijk voor het toerisme en de

vrijtijdsbesteding. Daarom willen we de toeristische en recreatieve mogelijkheden van onze waterwegen en kust(jachthavens) versterken. We bouwen samen met andere overheden en de sector verder aan een waterrecreatieplan en werken aan een beleid rond kustjachthavens als troef voor de Vlaamse kust. Zo dragen we bij tot de economische ontwikkeling van het kustgebied.

BELEIDSDOELSTELLING 22: VERMINDEREN VAN DE MILIEUDRUK EN HET ENERGIEVERBRUIK

Bij de aanleg, het beheer en onderhoud van de infrastructuur kiezen we voor een holistische aanpak. We houden niet alleen rekening met de positieve maatschappelijke effecten van mobiliteit en logistiek. Tegelijk beperken we ook de negatieve effecten van verkeer en vervoer. Zo kunnen ook de andere beleidsdomeinen hun beleidsdoelstellingen halen.

Beleidsvoorstel: We gaan voor een geïntegreerde klimaatpak.

Klimaat en mobiliteit zijn communicerende vaten. De beslissingen van ons beleidsdomein hebben een impact op het klimaat. Andersom beïnvloedt het klimaat onze werking. We gaan daarom bindende engagementen aan. We werken samen met onze partners en stakeholders aan initiatieven die de ecologische voetafdruk van mobiliteit beperken. Samen gaan we de uitdagingen die het klimaat stelt aan en werken aan bindende engagementen vanuit twee uitgangspunten: de impact die we vanuit het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken hebben op het klimaat als de impact die we binnen onze organisatie ondervinden van de klimaatsverandering. [\(F35\)](#)

Beleidsvoorstel: We dragen bij aan het behoud van de ecologische samenhang en de landschappelijke waarde van de open ruimte.

We zorgen voor voldoende infiltratiemogelijkheden en buffering. Zo beperken we de impact van infrastructuurwerken op het watersysteem (wateroverlast en verdroging). We gaan ecologische versnippering tegen.

Beleidsvoorstel: We gaan voor zero-emissie openbaar vervoer.

Vlaanderen koopt sinds dit jaar enkel nog hybride, elektrische of waterstofbussen. In de

periode 2020-2024 kopen we 925 elektrische bussen. Tegelijkertijd ontwerpen we samen met steden, gemeentes, vervoerregio's en de netbeheerders de hiermee samenhangende infrastructuurvoorzieningen uit en rollen deze uit. [\(F36\)](#)

Beleidsvoorstel: We vergroenen binnenvaart en zeevaart.

We bouwen het netwerk van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart verder uit. We helpen de sector mee te verduurzamen. Zo nemen we onder andere een vergroeningsconsulent in de arm. We werken mee aan een duurzame vloot. Ook voor de zeevaart trekken we de groene kaart. We bekijken samen met de havenbedrijven, hoe we walstroomvoorzieningen voor zeeschepen kunnen uitbouwen en hoe we elektrificatie van zeehaventerminals kunnen vorm geven. We gaan ten slotte voor milieuvriendelijke en innovatieve vervoerstechnieken. Zo vervangen we onder andere het vaartuig "Ter Streep".

Beleidsvoorstel: We verminderen ons energieverbruik.

We mikken waar mogelijk op infrastructuur en aanhorigheden (sluizen, stuwen) die hun energie zelf opwekken of zelfs energieneutraal zijn. We installeren waterkrachtcentrales, plaatsen warmtepompen die gebruik maken

van het oppervlaktewater, bouwen zonnepanelenparken, windturbines, enz. We verlagen het energieverbruik van de weginfrastructuur via energiezuinige verlichting en installaties.

Beleidsvoorstel: We pakken emissiefraude aan.

We verbeteren de homologatieprocedure. We kijken toe op een effectieve handhaving ervan. We organiseren conformiteitscontroles. We

volgen de effecten van de nieuwe Europese voertuigtesten op. We verbeteren ook de periodieke keuring en technische controles langs de weg. We onderzoeken het potentieel van nieuwe technieken (remote sensing, sniffer car, ...) om de werkelijke emissies van individuele voertuigen te bepalen en deze data te gebruiken voor de aanpak van emissiefraude.

BELEIDSDOELSTELLING 23: VLAANDEREN BEVEILIGEN TEGEN OVERSTROMING EN DROOGTERISICO

Stormen, in combinatie met de getijdenwerking, vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. We beschermen daarom de kust en het hinterland tegen stormvloed. We zorgen voor zandsuppletie. We herstellen en beheren zeeverende duinen. We renoveren en verhogen de zeedijken. We passen de kusthavens aan. In het binnenland investeren we in de uitrol van de meerlaagse waterveiligheid en realiseren we waar nodig multifunctionele overstromingsgebieden. De klimaatsverandering zorgt niet alleen voor wateroverlast. Verwacht wordt dat ook de periodes met een extreem neerslagtekort frequenter zullen voorkomen dan nu het geval is. Daarom willen we de gevolgen van toenemende droogte en waterschaarste met gepaste maatregelen ondervangen.

Beleidsvoorstel: We voeren het Masterplan Kustveiligheid uit.

We zetten verder in op de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid (VR 2011). Dat moet onze kustveiligheid garanderen tot 2050. Concreet stelt het Masterplan een reeks maatregelen voorop om onze kust te beschermen tegen een 1000-jarige stormvloed. Het gaat daarbij uit van een gemiddeld klimaatscenario met 30 cm zeespiegelstijging tot 2050.

Beleidsvoorstel: We werken voor de kustveiligheid een visie op lange termijn verder uit.

Het complex project kustvisie wil de kustbescherming tegen overstromingen robuust houden, ook na 2050. We zullen onderzoeken welke bijkomende maatregelen daarvoor genomen moeten worden, boven op de maatregelen die al van kracht zijn en uitgevoerd worden in het kader van het masterplan kustveiligheid. Infrastructuurnetwerken op federaal grondgebied (Noordzee) behoren zeker tot de mogelijkheden. We stemmen daarom maximaal af met onze federale collega's. (F37)

Beleidsvoorstel: We beheersen en verkleinen het overstromingsrisico.


We zetten onze inspanningen om het overstromingsrisico in Vlaanderen te beheersen en te verkleinen verder. De uitvoering van het Sigmaplan staat hierbij centraal, maar ook elders in Vlaanderen (Dender, Maas) zijn verdere ingrepen aan de orde. Bij de planning en uitvoering van waterbeheersingsprojecten hebben we aandacht voor flankerend beleid, multifunctioneel (mede)gebruik en blind spots met andere projecten of adaptieve maatregelen. (F38)

Beleidsvoorstel: We beheersen en vermijden waterschaarste.

We beheersen en vermijden waterschaarste. Tijdens waterschaarste- en droogtecrisisen werken we maximaal samen en stemmen onze acties onderling goed af. We baseren ons daarbij op de principes van de meerlaagse waterveiligheid. Met de buurlanden en -regio's maken we de nodige afspraken met betrekking tot waterbeschikbaarheid. Waar nodig scherpen we deze afspraken aan. (F38)

Beleidsvoorstel: We hervormen de tarifiering op watergebruik.

Hoe meer water je verbruikt, des te minder je per kubieke meter betaalt. Dat kan niet langer de bedoeling zijn. Zeker nu we in moeten zetten op waterbesparing en droogtebeheer. Daarom willen we de huidige tarifiering hervormen.



**We delen expertise
en smeden nieuwe
samenwerkingen**

We delen expertise en smeden nieuwe samenwerkingen

De digitalisering van onze samenleving is onomkeerbaar. Digitaal is het nieuwe normaal. Ook mobiliteit en logistiek draaien volop mee in deze vierde industriële revolutie. De grenzen tussen privaat en publiek vervoer zullen in de toekomst verder vervagen. Nieuwe oplossingen maar ook nieuwe problemen zullen zich aandienen. Gevestigde waarden zoals toegankelijkheid, transparantie en voorzieningszekerheid zullen onder druk komen te staan, enz.

Bedrijven, burgers, overheden, organisaties, moeten anders gaan denken en doen. Samenwerking is hierbij cruciaal. We willen mee richting geven aan deze omslag. We creëren de voorwaarden en brengen de verschillende spelers samen. Zo jagen we de noodzakelijke veranderingsprocessen aan. We besteden hierbij voldoende aandacht voor een gezond evenwicht tussen publieke en private waarden.

BELEIDSDOELSTELLING 24: DE VLAAMSE BETROKKENHEID OP EUROPEES EN INTERNATIONAAL NIVEAU VERGROTEN

De mobiliteitsuitdagingen waarmee we worden geconfronteerd stoppen niet aan onze grenzen. In onze geglobaliseerde wereld is een goede samenwerking op Europees en internationaal niveau onontbeerlijk om deze uitdagingen succesvol aan te gaan. Ook het bedrijfsleven heeft veel te winnen bij deze internationale samenwerking omdat die wereldwijde markten opent. Daarom willen we onze betrokkenheid op Europese en internationale fora vergroten en zetten in op een actief buurlandenbeleid. Dit doen we door versterkt in te zetten op een aantal actuele thematieken. Daarom bundelen we onze krachten en leren van elkaar. Om de samenwerking in goede banen te leiden is het bovendien essentieel om een aantal organisatorische veranderingen door te voeren. Die moeten de bestuurlijke realiteit beter weerspiegelen. Niet in het minst als gevolg van de nieuwe bevoegdheidsverdeling in het kader van de zesde staatshervorming.

Beleidsvoorstel: We actualiseren het samenwerkingsakkoord tussen de Belgische overheden.

We willen het samenwerkingsakkoord van 1994 tussen de Belgische overheden over standpuntbepaling en vertegenwoordiging in de EU aanpassen aan de bestuurlijke realiteit. België wordt als gevolg van dit akkoord op het vlak van transport altijd vertegenwoordigd door de federale overheid. De deelstaten mogen een bijzitter afvaardigen. Deze regeling staat niet meer in verhouding tot de bevoegdheden die

de deelstaten sinds de zesde staatshervorming hebben opgenomen.

Beleidsvoorstel: We pleiten voor een interfederale overlegstructuur voor EU-dossiers.

Sinds de zesde staatshervorming is er meer nood aan structurele overlegstructuren tussen de Belgische transportoverheden. We zetten ons actief in voor de totstandkoming van een goed functionerende interfederale overlegstructuur. Zo bevorderen we een efficiënte

en snelle coördinatie van EU-dossiers en versterken we de Belgische stem in Europa.

Beleidsvoorstel: We wegen op het Europees en internationaal beleid via versterkte en proactieve partnerschappen.

We bouwen samen met onze Vlaamse stakeholders een kennisnetwerk uit. Formeel waar het kan, informeel waar het moet. Zo vergroten we het draagvlak van onze externe vertegenwoordiging. En kunnen we ons volle gewicht inzetten op strategische Europese of internationale speerpunten.

Beleidsvoorstel: We versterken onze visievorming bij grote internationale dossiers.

Wij moeten via position papers proactief bij de Europese instellingen lobbyen en allianties zoeken bij buitenlandse overheden en Europese sectorfederaties. De mondiale context grijpt steeds prominenter in op Vlaanderen. Daarom moeten we de nodige aandacht besteden aan de doorvertaling naar eigen initiatieven. Zowel op het vlak van beleid als van regelgeving. Het beleidsdomein MOW staat binnen de Vlaamse overheid bekend als een betrouwbare partner voor transversale dossiers zoals Brexit, vergroening of de investeringsagenda.

BELEIDSDOELSTELLING 25: BESTUURLIJK SAMENWERKEN MET DE FEDERALE OVERHEID EN DE ANDERE GEWESTEN

Samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten is meer dan ooit nodig. Alleen zo kunnen we de verschillende uitdagingen succesvol aangaan. De bevoegdheidsverdeling op het vlak van mobiliteit en logistiek vraagt daar om. Maar ook de ruime impact van tal van maatregelen (sociaal en fiscaal beleid, het beleid inzake arbeidsorganisatie, enz.). Daarom werken we constructief en efficiënt samen, rekening houdend met de bevoegdheden van elke speler.

Beleidsvoorstel: We ontwikkelen een lange termijn interfederale visie op mobiliteit en logistiek.

De verduurzaming van verkeer en vervoer vergt veel tijd en moeite. Daarom ontwikkelen we samen met onze federale collega's een sterke en wervende visie op mobiliteit en logistiek. Daarvoor stellen we bij het begin van de legislatuur een samenwerkingsagenda op met daarin de prioritaire thema's. Een dergelijk consistent en stabiel lange termijn beleidskader biedt ook aan investeerders, voertuigconstructeurs, enz. zekerheid. Zo kunnen ze met kennis van zaken de juiste beslissingen nemen en anticiperen op geplande evoluties.

Beleidsvoorstel: We wegen vanuit Vlaanderen op het spoorbeleid.

We willen een nieuw en ambitieus investeringsplan voor het spoor (inclusief de hiervoor noodzakelijke middelen). We dringen daarom bij de federale overheid aan op nieuwe beheersovereenkomsten met de NMBS en Infrabel. We maken gebruik van de

mogelijkheden tot cofinanciering om investeringen versneld te realiseren. De prioriteiten hiervoor bepalen we op basis van een geactualiseerde Vlaamse spoorstrategie. Vlaanderen wenst het gesprek aan te gaan over de financiering van Infrabel met het oog op een verlaging van de netvergoeding.

Beleidsvoorstel: We vragen performante overleg- en beslissingsstructuren tussen federale overheid en gewesten voor het spoorvervoer.

Een performant treinnet vraagt om degelijke overleg-/beslissingsstructuren. Op Vlaams niveau vormen de 15 vervoerregio's met hun Vervoerregioraden de nieuwe ruggengraat voor het mobiliteitsbeleid. De NMBS en Infrabel zitten er mee aan tafel. De federale overheid kent op spoorvlak heel wat overlegstructuren. Een kritische evaluatie daarvan dringt zich op. We mikken op telkens één overlegstructuur op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

BELEIDSDOELSTELLING 26: SAMENWERKEN IN QUADRUPLE-HELIX VERBAND

De overgang naar Mobiliteit en logistiek 2.0 is geen solo slim maar samen sterk. We brengen de verschillende spelers samen. Zo kunnen we de transitie naar een duurzaam en digitaal mobiliteits- en logistiek systeem soepeler en sneller laten verlopen. We kunnen zo ook gemakkelijker komen tot een gezond evenwicht tussen publieke en private waarden. De transitie naar een vlotter, veiliger, toegankelijker en duurzamer mobiliteits- en logistiek systeem kan immers maar succesvol zijn als burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, enz. de beoogde verandering omarmen en zich engageren om hieraan mee te werken.

Beleidsvoorstel: We doen systeemdenken ingang vinden om tot verandering te komen.

De uitdagingen op het vlak van mobiliteit en logistiek vragen om een aanpak die oog heeft voor de complexe samenhang: niet alleen binnen het mobiliteits- en logistiek systeem maar ook met andere systemen zoals het ruimtelijk systeem, het energiesysteem, enz. Daarom hanteren we systeemanalyses als methodiek om het mobiliteits- en logistiek systeem te begrijpen en gericht te beïnvloeden.

Beleidsvoorstel: We werken innovatiegericht samen met bedrijven en kennisinstellingen in speerpuntclusters en competentiecentra.

We hebben belangrijke innovaties nodig. Daarvoor kijken we naar onze bedrijven. We bundelen binnen bestaande en nieuw op te richten speerpuntclusters of competentiecentra de krachten. We klaren daarin de onzekerheden rond innovatie verder uit. We geven de

verschillende actoren voldoende ruimte om oplossingen uit te werken, te demonstreren, op te schalen maar ook te valoriseren en te commercialiseren.

Beleidsvoorstel: We moedigen sociale innovatie aan.

De Vlaming wordt mondiger en weet zich heel efficiënt en zichtbaar te organiseren. Via bijvoorbeeld digitale platformen en apps hebben inwoners en verenigingen al diverse succesvolle initiatieven genomen. We willen zulke acties ondersteunen en samenwerken met deze veranderingsgezinde coalities. Door ze financieel te ondersteunen maar ze ook naamsbekendheid te geven zorgen we ervoor dat nieuwe ideeën sneller door anderen opgepikt worden. Instrumenten zoals een "green deal" of het afsluiten van een mobiliteitspact met maatschappelijke belangengroepen kunnen daarbij als katalysator dienen.

BELEIDSDOELSTELLING 27: DE VINGER AAN DE POLS HOUDEN

We werken in een snel veranderende omgeving. We willen daarom de vinger aan de pols houden. We moeten op de hoogte blijven van de verschillende maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. We volgen onze beleidsdoelstellingen nauwgezet op. Daarom maken we werk van een goede monitoring en evaluatie. Zo komen we ook tot beter onderbouwde (data gebaseerde) beleidsmaatregelen.

Beleidsvoorstel: We werken een monitoringsysteem uit.

We maken werk van een set van kernindicatoren aangevuld met omgevingsindicatoren. Zo kunnen we mobiliteit en logistiek goed monitoren. En kunnen we de werkelijke en meest prioritaire problemen identificeren en objectiveren. Zo komen we tot beter

onderbouwde (data gedreven) beleidsmaatregelen. We zorgen voor beleidsindicatoren die voldoende gebiedsgericht gedifferentieerd kunnen worden zodat ze ook de werking op niveau van de vervoerregio's mee kunnen ondersteunen.

Beleidsvoorstel: We doen aan dataverzameling.

We zorgen voor de nodige data om deze indicatoren op de verschillende beleidsniveaus te kunnen opvolgen. Daarom zetten we in op slimme onderhouds- en beheersystemen die deze gegevensverzameling, samenvoeging, opslag, enz. mogelijk maken. Deze gegevens worden verder aangevuld met informatie afkomstig van apparaten en sensoren geïntegreerd in de infrastructuur, voertuigen en vaartuigen. We maken afspraken rond het gebruik van private data.

Beleidsvoorstel: We doen aan strategisch onderzoek.

Ook beleidsrelevant onderzoek wapent ons om snel de best mogelijke beleidsmaatregelen te nemen. Daarom stellen we een strategische onderzoekagenda op. Strategisch beleidsrelevant onderzoek en standaard evaluaties van beleidsmaatregelen meten de effectiviteit van de beleidsmaatregelen. Zo kunnen we ons beleid snel aanpassen en/of bijstellen. [\(F39\)](#)

COLOFON

Samenstelling

Vlaamse overheid
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Verantwoordelijke uitgever

ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal Departement
Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 Brussel

Foto's

Coverfoto ©Jelle Vermeersch
Pag. 46 ©Jerry De Brie

Andere afbeeldingen

Vlaamse overheid
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Lay-out & druk / realisatie

RCA, www.rca.be

Depotnummer D/2019/3241/092

Uitgave mei 2019

