



BIJLAGE: fiches

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

BIJLAGE: fiches

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

Overzicht fiches

VRAAGGERICHT INVESTEREN IN BASISBEREIKBAARHEID

Fiche 1: Aantrekkelijke en veilige fietsnetwerken realiseren	5
Fiche 2: We bouwen een hoogwaardig openbaar vervoer uit.	7
Fiche 3: We zorgen voor een efficiënte organisatie van het Vervoer op Maat.	13
Fiche 4: We zorgen voor een efficiënte organisatie van personenvervoer over water.	16
Fiche 5: We pakken de congestieproblematiek binnen de Antwerpse Regio aan.	19
Fiche 6: We pakken de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan.	26
Fiche 7: We lossen hinder-incidenten sneller op.	29

VERVOERSNETWERKEN KLAARMAKEN VOOR DE TOEKOMST

Fiche 8: We voeren een nieuwe wegcategorisering in.	30
Fiche 9: We rollen het ITS-actieplan uit.	34
Fiche 10: We werken de knelpunten op het hoofdwegennet weg.	36
Fiche 11: We bouwen het waterwegennet uit.	41
Fiche 12: Professioneel assetmanagement	44
Fiche 13: We onderhouden onze fietspaden.	47

EEN MULTIMODAAL VERVOERSSYSTEEM UITBOUWEN

Fiche 14: We innoveren onze nautische dienstverlening.	49
Fiche 15: We bouwen een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en Terneuzen.	51
Fiche 16: We zorgen voor extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA).	54
Fiche 17: Visie (incl. actieprogramma) voor een duurzaam, efficiënt en betrouwbaar vervoer	56
Fiche 18: Steunprogramma hinterlandontsluiting	57
Fiche 19: We verzakelijken de relatie tussen overheid en havenbedrijven.	59
Fiche 20: We bouwen mobipunten gericht uit binnen de vervoerregio's.	61
Fiche 21: We bouwen regionale logistieke knooppunten uit.	63

REALISEREN VAN EEN SLACHTOFFERVRIJ VERVOERSSYSTEEM

Fiche 22: We gaan voor een holistische visie op rijgeschiktheid.	65
Fiche 23: We zetten in op levenslang leren.	67
Fiche 24: We professionaliseren de rijopleiding.	69
Fiche 25: We sensibiliseren de verkeersdeelnemers.	71
Fiche 26: We werken gevaarlijke punten en wegsegmenten weg.	72
Fiche 27: We pakken subjectieve onveiligheid aan.	74
Fiche 28: We maken werk van een performant en uniform afhandelings- en verwerkingsysteem.	75

VERLEIDEN, MOTIVEREN EN PRIKKELEN TOT GEDRAGSVERANDERING

Fiche 29: We voeren een slimme kilometerheffing in.	77
Fiche 30: We bouwen het dataplatform 'Mobilidata' uit.	79
Fiche 31: Vlaanderen als marktleider in Smart Shipping	81

INTEGRAAL EN REGIONAAL AANPAKKEN

Fiche 32: We stemmen mobiliteit en omgeving op mekaar af.	83
Fiche 33: We stellen de nodige uitvoeringsbesluiten voor de uitrol van basisbereikbaarheid op.	84
Fiche 34: We komen tot één Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).	86
Fiche 35: We gaan voor een geïntegreerde klimaataanpak.	88
Fiche 36: We organiseren zero-emissie openbaar vervoer.	90
Fiche 37: We werken voor de kustveiligheid een visie op lange termijn uit.	97
Fiche 38: We beveiligen Vlaanderen tegen overstroming en droogterisico.	99

EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN SMEDEN

Fiche 39: We doen aan strategisch onderzoek.	101
----------------------------------------------	-----

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Vraaggericht investeren in bereikbaarheid
Beleidsdoelstelling	Aantrekkelijke en veilige fietsnetwerken realiseren
Beleidsvoorstel	Uitbouwen kwalitatief netwerk van fietssnelwegen + versnellen realisatie bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF)

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

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.

Concrete uitwerking

De realisatie van het BFF en meer recent ook de uitbouw van een netwerk van fietssnelwegen zijn belangrijke maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen en de veiligheid te verbeteren. Het Rekenhof rekende in 2016 voor dat aan het huidige tempo deze realisatie nog 50 jaar zou aanslepen.

Daarom verhogen we jaarlijks de budgettaire middelen voor investeringen en subsidies in fietsinfrastructuur met het oog op de uitbouw van een kwalitatief netwerk van fietssnelwegen (ruggengraat BFF) en de versnelling van de realisatie van de overige schakels van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF). Dit groeiscenario moet in 2023 resulteren in een totaalbedrag 300 mio euro vastleggingen voor fietsinfrastructuur. Lineair uitgezet betekent dit dat in de periode 2020-2023 het budget voor fietsinvesteringen jaarlijks nog met 40 mio euro moet stijgen om in 2023 de doelstelling van 300 mio euro te kunnen bereiken.

Er moet op 3 pijlers worden ingezet:

- Uitvoering van een programma van fietssnelwegprojecten, in samenwerking met de provincies, met eigen investeringen en subsidies. Vlaanderen focust sterk op het wegwerken van missing links (fietsbruggen en -tunnels);
- Verbetering van bestaande fietsinfrastructuur, o.a. jaagpaden en fietspaden langs gewestwegen (quick win-projecten);
- Uitrusting van de mobipunten met fietsenstallingen en voorzieningen voor deelfietsen.

Het investeringsbudget voor fietsinfrastructuur wordt samengesteld op basis van de investeringsprogramma's van de volgende entiteiten: departement MOW, AWV, MDK, DVW, DWV, BAM en De Lijn. De investeringen worden samengebracht in een meerjarig geïntegreerd investeringsprogramma (GIP), waarin voor elk project desgevallend een fietsaandeel wordt bepaald.

Fiche 1

Fiche 1: Aantrekkelijke en veilige fietsnetwerken realiseren
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Er is zowel een scenario mogelijk waarbij de bijkomende middelen voor fietsinfrastructuur binnen de huidige investeringskredieten worden gevonden, als een scenario waarbij extra budget wordt vrijgemaakt. In de afgelopen jaren werd voor fietsinvesteringen ook gebruik gemaakt van middelen uit het FFEU en van Europese steun (EFRO).

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	185.000 Keuro	2023: 300.000 Keuro
Aanwending bijkomende kredieten	optioneel	optioneel
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Filip Boelaert	
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Functie	Secretaris-generaal	
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be	

Fiche 2

Fiche 2: We bouwen een hoogwaardig openbaar vervoer uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Vraaggericht investeren in bereikbaarheid
Beleidsdoelstelling	Verhogen van de aantrekkelijkheid van het collectief vervoer
Beleidsvoorstel	We bouwen een hoogwaardig openbaar vervoer uit.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
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.

Maatregel	Project HOV-Regionet Leuven
Concrete uitwerking	
Regionet Leuven is een strategisch project waarrond een regionaal samenwerkingsverband is opgezet en dat op brede politieke consensus kan rekenen. Door activiteiten te concentreren in multimodale vervoerscorridors, worden kernen versterkt en wordt voldoende kritische massa gecreëerd voor het openbaar vervoer, zodat dit op een economisch verantwoorde manier kan uitgebouwd worden. Regionet Leuven stelt een hoogwaardige OV-bediening voorop in de corridors tussen de steden. Deze stamlijnen vallen samen met de bestaande corridors tussen de steden. In deze corridors wonen vandaag ongeveer 60% van alle inwoners. Deze assen met een groot vervoer potentieel hebben de grootste prioriteit, omdat hier grote winsten kunnen geboekt worden inzake reizigersaantallen en reistijden. Deze assen kunnen uitgroeien tot stamlijnen voor hoogwaardig openbaar vervoer met een grote capaciteit, een hoge frequentie en een concurrentiële reistijd. Een eigen bedding en een goede overstapkwaliteit zijn essentieel om tot een performant en betrouwbaar netwerk te komen.	
Het project bestaat uit:	
<ul style="list-style-type: none"> - Radiale HOV-trambus-assen op de gewestwegen in de Leuvense Regio - Ringtrambus op de Ring rond Leuven (R23) - Zuidtangent tussen het UZ Gasthuisberg, Campus Arenberg en Researchpark Haasrode 	
<ul style="list-style-type: none"> - Geplande uitvoeringstermijn: <ul style="list-style-type: none"> Ringtrambus: infrastructuurwerken in 2020 en start exploitatie in 2021 2 HOV-assen: vergunningentraject tot 2020 – infrastructuurwerken 2021-2022 – start exploitatie in 2023 Zuidtangent: vergunningentraject tot 2020 – infrastructuurwerken 2021-2022 – start exploitatie in 2023 	

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	Ringtrambus : infrastructuur 80 Mio € & 7 trambussen 2 HOV-assen : infrastructuur 100 Mio € & 15 trambussen Zuidtangent : infrastructuur 40 Mio € & 8 trambussen	
Totale kredieten	220 Mio € (traminfrastructuur) 30 Mio € (30 trambussen)	
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Bijkomende ontvangsten worden gebruikt om amplitude en frequentie te verhogen		

Maatregel	Project Antwerpen Livan II	
Concrete uitwerking		
De voorbereiding van de geconcipeerde tramlijuitbreidingen naar Wilrijk, Kontich en Edegem (Livan 2) werd na goedkeuring van de startnota geheroriënteerd in afzonderlijke studies:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Relatie Edegem – Kontich, haalbaarheidsonderzoek voor de inzet 'tram-bus'-materieel met inbegrip van tracékeuze. Dit past in het kader van de verdere uitbouw van het kernnet en de ontwikkeling van HOV-bussystemen. 2. Een tramlijn over de Jan De Voslei, De projectnota wordt in april voorgelegd aan de RMC. Na de realisatie van deze tramuitbreiding zal de P&R Olympiade, die in de toekomst nog uitgebreid zal worden, beter bereikbaar worden met de tram. De P&R kan dan het op- en afstappunt worden voor alle automobilisten die uit het zuiden komen en hun wagen aan de afrit van de A12 willen laten staan om het stadscentrum te bereiken. Deze tramuitbreiding past op die manier in het realiseren van de ontbrekende schakels binnen het tramnet en zal op korte termijn een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de stad tijdens de grote werken in Antwerpen Noord en de werken aan de Ring (omgeving knoop Zuid). Deze tramuitbreiding legt geen hypotheek op al de gewenste projecten van de zuidelijke zone over de Ring. 3. Een tramlijn over de Emiel Vloerstraat, niet alleen een goede zaak voor de ontsluiting van de toekomstige Blue Gate - ontwikkeling maar ook noodzakelijk voor het project voor de tramstelplaats aan de Lageweg. 		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)

Aanwending huidige kredieten	2.449.628 euro	
Aanwending bijkomende kredieten		

Maatregel	Project Brabantnet	
Concrete uitwerking		
Het project bestaat uit:		
<ul style="list-style-type: none"> - Volledige uitrol Ringtrambus - Realisatie traminfrastructuur Luchthaventram - Realisatie traminfrastructuur Sneltram 		
In 2013 besliste de Vlaamse Regering om de 3 lijnen van het Brabantnet te realiseren.		
<ul style="list-style-type: none"> - De congestieproblematiek is zeer groot in de Vlaamse Rand rond Brussel en de Vlaamse Regering wenst hier een substantiële modal shift te realiseren. Met het Brabantnet wordt gemikt om 30.000 bijkomende openbaar vervoer reizigers per dag - De Werkvennootschap is aangesteld om de infrastructuur te realiseren - De Lijn en de MIVB sluiten samenwerkingsakkoorden om in te staan voor de exploitatie van de Ringtrambus, de Luchthaventram en de Sneltram A12 - Geplande uitvoeringstermijn: <ul style="list-style-type: none"> o Ringtrambus: start exploitatie in 2019, afwerking infrastructuur 2019-2023 o Luchthaventram: vergunningentraject tot 2021 – infrastructuurwerken 2022-2023 o Sneltram A12: vergunningentraject tot 2021 – infrastructuurwerken 2022-2023 		

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	100 Mio € (traminfrastructuur luchthaventram) 400 Mio € (traminfrastructuur sneltram)	
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Bijkomende ontvangsten Ringtrambus worden gebruikt om amplitude en frequentie te verhogen		

Maatregel	Project uitbreiding tramnet Gent lijn 4: Oude dokken, Muide en Dampoort	
Concrete uitwerking		
"Nieuw leven in de Oude Dokken van Gent". Uit de restanten van een rijk industrieel verleden rijst een bruisend nieuw stadsdeel van 41 ha met een mix aan woningen, kantoren, winkels, diensten, recreatie, onderwijs, cultuur, groen en openbaar domein. Het gaat om meer dan 1200 wooneenheden, een nieuwe lagere school en crèche, een nieuwe campus van de Artevelde Hogeschool voor 3000 studenten, talloze winkels en kantoren, nieuwe parken en openbaar domein.		

De zone is voorzien van voetgangers- en fietsersbruggen die aantakken op de nieuw aan te leggen tramlijn naar het knooppunt Dampoort. Het Vlaamse gewest bouwt de Verapazbrug (2020) waardoor ruimte vrijkomt voor de kwalitatieve verlenging van de bestaande tramlijn 4 langsheen Dok Noord en Dok Zuid.

Het tramproject omvat 1,5 km aan tramsporen en bovenleiding in een groene eigen bedding. De stadsontwikkeling in dit nieuwe stadsdeel in combinatie met het inschakelen van het knooppunt Gent Dampoort in het Gentse tramnet zorgt voor een groot potentieel aan duurzame verplaatsingen.

Aanpak (hoogdringend omdat ontwikkelingen reeds in aanbouw zijn)

- 2016-2017-2018: conceptstudies bij stad Gent en AWV zijn uitgevoerd (Dok Noord/Zuid) of lopende (Neuseplein/Tolpoort)
- 2019: consensus samenwerkingsovereenkomst De Lijn, AWV, Gent en TMWV, in ondertekening maart/april 2019
- 2019: voorbereiding studieopdracht voor de opmaak van het ontwerp en vergunningsaanvragen

2020-2021-2022

- Uitvoeren van het ontwerp en opmaak van het bestek voor uitvoering

2023-2024-2025

- Realisatie en uitvoering

Budgettaire raming			
	Budget in 2019	Budget in 2022	Budget in 2025
Aanwending huidige kredieten	727 k€ studie		
Aanwending bijkomende kredieten	271 k€ studie	14.000 k€ uitvoering (investering, aandeel De Lijn)	1.000 k€ /jaarlijks exploitatiekost
Totale kredieten	1.000 k€ studie (aandeel De Lijn)	14.000 k€ uitvoering (investering, aandeel De Lijn)	1.000 k€ exploitatiekost

Maatregel	Project vertraming busbundel 7 Gent
Concrete uitwerking	
Context en motivering	
Tramlijn 7 zal een sterke OV-verbinding creëren tussen het zuiden van Gent en het treinstation Dampoort in het noorden. Het verbindt twee bovenlokale treinstations (Gent St Pieters en Gent Dampoort), een stedelijk bus- en tramknooppunt (Gent Zuid), 16 scholen, een veelvoud aan woonwijken, een congrescentrum, meerdere musea, diverse administratieve en publieke gebouwen en vele honderden bedrijven en economische activiteiten met elkaar.	
De nieuwe tramverbinding heeft een totale lengte van ongeveer 10 km. Het traject bestaat enerzijds uit 7 km nieuw aan te leggen traminfrastructuur en anderzijds 3 km gebruik van bestaande traminfrastructuur van tramlijn 1.	
De betrokken publieke overheden (De Lijn, stad Gent, Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Mobiliteit en Openbare Werken) hebben samengewerkt aan dit project wat resulteert in een voorkeursscenario (goedgekeurd nov 2015). Een belangrijke synergie is te vinden	

tussen AWV en De Lijn. Beide onderschrijven de noodzaak van een tunnel voor het autoverkeer op de R40 aan de Heuvelpoort als cruciaal element voor de doorstroming van de tram en het overige verkeer.

De tramlijn zal grotendeels in *vrije bedding* rijden en met *prioritaire passage* aan verkeerslichten opgebouwd worden. Dit garandeert de snelheid en stiptheid waar onze klanten naar vragen. De *reistijd* voor de klant zal *tot 40% verminderen* ten opzichte van het bestaande openbaar vervoer aanbod.

De verwachte netto reizigerswinst (cfr MKBA, 2015) bedraagt 1,3 miljoen reizigers / jaar.

Aanpak

1. Project MER Sint Denijs Westrem tot Dampoort goedgekeurd (okt 2015)
2. MKBA tram St Denijs Westrem tot Dampoort: Kosten/baten ratio = 2,92 (gevalideerd nov 2015) -> een erg goede MKBA score (hoogste van alle reeds berekende MKBA's in Vlaanderen voor tramprojecten)
3. Voorkeursscenario (tracé en inrichting): goedgekeurd door externe partners (stuurgroep nov 2015)
4. Multicriteria analyse voor bepalen van het type voertuig (tram of trambus) -> stuurgroep maart 2019 bevestigt keuze voor tramvoertuig
5. 2019:
 - afwerken voorstudies (oa. onderzoek fasering, bepalen van het zuidelijke eindpunt ivf stedelijke ontwikkelingen en grootste potentieel)
 - opmaak samenwerkingsovereenkomst met betrokken publieke partijen (AWV, De Lijn, Gent, ...). Dit is essentieel omdat ook AWV en Gent een belangrijke financiële inbreng zullen hebben (oa. kruispunt Heuvelpoort).
 - voorbereiding studieopdracht voor de opmaak van het ontwerp en vergunningsaanvragen
 - financieringsonderzoek en raming -> PPS of klassieke aanbesteding? De gezamenlijke investeringen van de bovenlokale en lokale overheid is van zo'n grootte dat een PPS te onderzoeken is.
6. 2020-2021-2022-2023
 - Uitvoeren van het ontwerp en opmaak van het bestek voor uitvoering
7. Vanaf 2024: realisatie en uitvoering

Budgettaire raming			
	Budget in 2020	Budget in 2024	
Aanwending huidige kredieten			
Aanwending bijkomende kredieten	5% van de uitvoeringskost (2.500 k€ studie, aandeel De Lijn)	60.000 k€ uitvoering(investering, aandeel De Lijn)	5.500 k€ /jaarlijks exploitatiekost

Fiche 2

Fiche 2: We bouwen een hoogwaardig openbaar vervoer uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Contacten & betrokkenen	
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Roger Kesteloot
Entiteit	Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
Functie	Directeur-generaal
E-mail	Roger.kesteloot@delijn.be

Fiche 3

Fiche 3: We zorgen voor een efficiënte organisatie van het Vervoer op Maat.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Vraaggericht investeren in basisbereikbaarheid
Beleidsdoelstelling	Aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen
Beleidsvoorstel	We zorgen voor een efficiënte organisatie van het Vervoer op Maat.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
<p>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.</p>
Concrete uitwerking
<p>De goedkeuring van het decreet basisbereikbaarheid houdt het uitbouwen van Mobiliteitscentrale in. De taken die worden toevertrouwd aan de centrale zijn vervat in artikel 33 van het decreet. De goedkeuring van het decreet basisbereikbaarheid vraagt overeenkomstig artikel 5§1 de uitbouw van een overkoepelende mobiliteitsregie om de doelstellingen van basisbereikbaarheid te realiseren. Deze regie is in handen van het modusneutrale departement Mobiliteit en Openbare Werken.</p> <p>De Mobiliteitscentrale staat borg voor een innovatieve aanpak voor het informeren over alle vervoersmodi en het plannen, plannen, boeken, toewijzen, monitoren en opvolgen van verplaatsingen met het collectief vervoer en deelsystemen die behoren tot het Vervoer op Maat. De Mobiliteitscentrale streeft naar duurzaamheid, combimobiliteit en integrated ticketing. De Mobiliteitscentrale profileert zich als MaaS operator. Het modusneutrale departement Mobiliteit en Openbare Werken vervult de rol van vervoersautoriteit en staat in voor het opdrachtgeverschap, het contractmanagement, het financieel beheer en de indicering van de toegang tot het Vervoer op Maat voor de doelgroepen. De uitbouw van de expertise is voor het efficiënt vervullen van deze rol cruciaal en vergt investeringen in expertise.</p>
Motivering mobiliteitscentrale
<p>Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen. Centraal staat de term 'combimobiliteit'. Dit is de omschrijving van het multimodaal reisgedrag, waarbij reizigers voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi en goed uitgeruste knooppunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Hiertoe worden de verschillende vervoersmodi maximaal op elkaar afgestemd en gewerkt met een gelaagd netwerk. Het Vervoer op Maat vormt het sluitstuk van dit netwerk en speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere lagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Voor deze groep vullen collectieve systemen en/of deelsystemen op regionaal niveau het kern- en aanvullend net aan.</p>
Motivering vervoersautoriteit
<p>Het aanbod voor de reiziger in het Vervoer op Maat wordt bepaald door de vervoerregio's. Zij bepalen de vervoerplannen met het productaanbod voor de reiziger. Omdat het productaanbod binnen Vervoer op Maat in grote mate vraagafhankelijk is (het rijdt alleen als de reiziger er om</p>

vraagt/of wordt als het een deelsysteem betreft gereserveerd op vraag van de reiziger) bepaalt uiteindelijk het gebruik van de reizigers de daadwerkelijke kosten.

Parallel aan het aanbod wordt financiering van het Vervoer op Maat verzekerd door de vervoerautoriteit. Deze stelt de vervoerregio's de middelen ter beschikking die zij kunnen investering in vervoer op maat. De contracten die noodzakelijk zijn voor het organiseren van het vervoer op maat worden afgesloten binnen het beschikbaar budget. Dit budget wordt ter beschikking gesteld van de mobiliteitscentrale die instaat voor het operationeel beheer van het vervoer op maat. In de ideale situatie zijn het productaanbod, het beschikbare budget en het gebruik door de reizigers perfect op elkaar afgestemd. Dus in realiteit is dit niet de vervoerautoriteit instaan voor het bewaken van het budgetevenwicht. Omdat het systeem van vervoer op maat zich richt naar open gebruikers(halte-halte vervoer) en doelgroepen (deur-deur, gang-gang, kamer-kamer vervoer) en de vervoerautoriteit instaat voor het financieel beheer zal zij ook instaan voor de indicering van de gebruikers die gebruik maken van het doelgroepenvervoer.

Concrete aanpak en termijnen

Mobiliteitscentrale

- In de markt zetten overheidsopdracht voor mobiliteitscentrale : mei 2019
- Gunning opdracht mobiliteitscentrale: december 2019-januari 2020
- Plan uitdoving huidige systemen (excl. leerlingvervoer)uitwerken met vervoerpartners: juni 2019
- Bepaling toetredingsvoorwaarden voor exploitanten vervoer op maat en aanbieders van deelsystemen: juni 2019
- Voorbereiding opstart mobiliteitscentrale: va. januari-februari 2020
- Overdracht taken en kennis van vervoerpartners (excl. Leerlingvervoer) aan mobiliteitscentrale: va. maart 2020
- Opstart testruns met pilots in mobiliteitscentrale: va. september 2020
- Opstart voor mobiliteitscentrale (alle vervoer op maat excl. leerlingvervoer): december 2020
- Uitdoving bestaande systemen vervoer op maat (excl leerlingvervoer): december 2020
- Overdracht kennis voor proefprojecten leerlingvervoer aan mobiliteitscentrale: va. februari 2020
- Opstart proefprojecten leerlingvervoer in mobiliteitscentrale: va. september 2020
- Overdracht taken en kennis van vervoerpartners (excl. Leerlingvervoer) aan mobiliteitscentrale: va. februari 2021
- Integratie leerlingvervoer in mobiliteitscentrale: september 2021

Vervoerautoriteit

- Aanwerven expertise voor vervoersautoriteit: mei-september 2019
- Uitwerken werking en processen voor vervoersautoriteit: september-december 2019
- SPOC voor vervoerregio's: va. mei 2019
- Uitwerken kwaliteitseisen contracten Vervoer op Maat voor vervoerders en deelsystemen (excl. leerlingvervoer): september 2019
- Opmaken van inventaris uit te schrijven contracten (excl. leerlingvervoer: december 2019-januari 2020)
- Voorbereiden bestekken(excl. leerlingvervoer) (januari-februari 2020)
- In de markt zetten bestekken excl. Leerlingvervoer: maart 2020
- Beoordeling en gunning offertes (excl. leerlingvervoer): mei 2020
- Overleg en afspraken met vervoerders en aanbieders van deelsystemen (excl. leerlingvervoer): mei-september 2020

- Opvolging en monitoring aanbod (excl. leerlingvervoer): va september 2020
- Verzamelen data van erkende gebruikers doelgroepenvervoer (excl. leerlingvervoer) bij partners: mei-december 2020
- Overmaken profielen doelgroepgebruikers aan mobiliteitscentrale: va. augustus 2020
- Uitwerken systeem indicering doelgroepgebruikers voor vervoerautoriteit: mei-oktober 2020
- Ingebruikname systeem indicering doelgroepen: va. december 2020
- Voorbereiden bestekken leerlingvervoer: januari-februari 2021
- In de markt zetten bestekken leerlingvervoer: maart 2021
- Beoordeling en gunning offertes leerlingvervoer): mei 2021
- Overleg en afspraken met vervoerders leerlingvervoer: mei-juni 2021
- Opvolging en monitoring aanbod (excl. leerlingvervoer): va september 2021

Budgettaire raming

	Budget in 2020 In Keuro	Budget in jaar 2024 In Keuro
Aanwending huidige kredieten	114844	114844
Aanwending bijkomende kredieten	5000 +12 extra VTE's voor opzetten vervoerautoriteit	96563 +12 extra VTE's voor opzetten vervoerautoriteit

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
Bijdrage van de reizigers voor het vervoer Tussenkost van gemeenten/vervoerregio's in de vorm van 3de betalersystemen. De tarieven Vervoer op Maat worden vastgelegd door Vervoerregioraad in vervoerplannen en zijn nog te bepalen.	

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	DMOW
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsdoelstelling	Vraaggericht investeren in bereikbaarheid
Beleidsvoorstel	De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen
	We zorgen voor een efficiënte organisatie van personenvervoer over water.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Het agentschap MDK wil via doorgedreven initiatieven rond watergebonden mobiliteit bijdragen aan het reduceren van de congestieproblematiek. Zowel nieuwe veerdiensten (autoveer vs. fiets- en voetgangersveer) als watertransport met kleinere, snellere schepen maken deel uit van de scope van het ruimere project watertransport. Het agentschap MDK start verschillende nieuwe initiatieven op rond watermobiliteit. Het gaat om:

- Een autoveer over de Schelde.
- Een fiets- en voetgangersveer ter hoogte van Lillo.
- Structureel watertransport op de Schelde of het Kanaal Gent-Terneuzen met snelle redboten.
- Een optimalisatie/herstructurering van de bestaande veerdiensten die momenteel onder beheer zijn van De Vlaamse Waterweg.
- Een optimalisatie van het project rond DeWaterbus, dat momenteel wordt uitbesteed aan de private Nederlandse firma Aqualiner.

Bovendien kan worden onderzocht welke trajecten verder in aanmerking komen om deze ambitie verder in te vullen.

Het agentschap MDK wil dé speler zijn binnen de Vlaamse overheid op het vlak van watergebonden mobiliteit. In dit kader worden een aantal initiatieven naar voor geschoven die moeten bijdragen aan het realiseren van die doelstelling, waarbij tegelijkertijd een antwoord wordt geboden aan de mobiliteitsnoden van vandaag.

- MDK start een aantal nieuwe watergebonden mobiliteitsinitiatieven op. De veren, die nu reeds op verschillende plaatsen in Vlaanderen door VLOOT worden geëxploiteerd en stuk voor stuk deel uitmaken van het dagelijks woon-werktraject van duizenden mensen, zijn een referentie waar op voortgebouwd kan worden. Het is in dat kader dat een aantal nieuwe krijtlijnen worden uitgezet om die solide dienstverlening uit te breiden in de regio Antwerpen.
- Ook rond het watertransport met redboten is VLOOT in 2017 reeds gestart met een project rond het vervoer van loodsen over het water. Dit project wordt nu uitgebreid naar het transport van diverse geïnteresseerde havengebruikers voor wie transport over het water een beter alternatief is dan over de weg. Het project wordt in eerste instantie uitgerold in het Gentse havengebied, waar veel vraag is naar meer watergebonden mobiliteitsopties.

- De overige twee projecten worden binnen MDK breder opgenomen en zullen in verschillende fases worden uitgewerkt na gesprekken met zowel De Vlaamse Waterweg nv als het Havenbedrijf Antwerpen. Bedoeling is om in een eerste fase een studie te lanceren (deels intern/deels extern) waaruit de verschillende stappen in het integratietraject moeten voortvloeien. Op basis van de studieresultaten zal de integratie van het beheer van zowel de bestaande veerdiensten (De Vlaamse Waterweg nv) als De Waterbus ingepland worden. Bovendien kan een grondige studie van de mogelijkheden van transport over water, in regio's waar de congestie groot is, worden onderzocht en kan worden geëxperimenteerd met proefprojecten. Een doorgedreven contact met de lokale overheden in relatie tot de MCB projecten is hier zeker aan de orde.

Geplande uitvoeringstermijn

- De eerste drie projecten kunnen opgestart worden tegen 1 januari 2020, althans naar operationele uitvoerbaarheid toe. Dit vereist een snelle politieke beslissing, de toestemming om de nodige mensen aan te werven, het vrijmaken van budgettaire middelen en de nodige ondersteuning vanuit een aantal andere entiteiten binnen MOW (bv. De Vlaamse Waterweg voor het voorzien van steigers en pontons).
- De overige dossiers noodzaken meer studie en een transparante informatie-uitwisseling van de huidige beheerders van de projecten. Op basis van de uitgewisselde informatie wordt een optimalisatietraject voorbereid en een inschatting gemaakt van de te boeken efficiëntiewinsten. Mits een eensgezinde aanpak vanuit de verschillende betrokken partijen kan een snelle doorstart gerealiseerd worden, zijnde in de loop van 2020.
- Het onderzoek naar de mogelijkheden kan onmiddellijk van start gaan.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Geen budgetten beschikbaar	Idem.
Aanwending bijkomende kredieten	Het bijkomend benodigd krediet voor de 3 eerste initiatieven bedraagt 5.750.000 euro (begroting MDK). De verdeling is als volgt: - Autoveer: 2.000.000 euro/jaar + 200.000 euro opstartkost - Veer Lillo: 2.100.000 euro/jaar + 200.000 euro opstartkost - Watertransport Gent: 1.150.000 euro/jaar + 100.000 euro opstartkost Voor de veren van DVW: 2.900.000 euro/jaar	Met uitzondering van de vermelde opstartkosten wordt uitgegaan van een gelijk budget op kruissnelheid als in het jaar 2020, onder voorbehoud dat de verschillende dossiers kunnen opstarten op 1 januari 2020. In de kolom budget 2020 is de jaarlijkse kostprijs reeds meegegeven (excl. loonindexaties en andere kostenverhogende factoren (bv. prijsstijgingen van de fuel) in de daaropvolgende jaren).

Fiche 4

Fiche 4: We zorgen voor een efficiënte organisatie van personenvervoer over water.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

	(geraamd o.b.v. studie veerdiensten in Vlaanderen van 2015) voor concessiekosten en algemene coördinatiekosten. De kredieten die vereist zijn voor de exploitatie van de Waterbus dienen nog kenbaar gemaakt te worden door het Havenbedrijf Antwerpen. Er moet een reservebudget worden voorzien voor het onderzoek en de eventuele snelle realisatie van nieuwe trajecten. MDK begroot dit om 2.500.000 euro.	
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting		Bedrag
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Nathalie Balcaen	
Entiteit	Agentschap MDK	
Functie	Administrateur-generaal	
E-mail	nathalie.balcaen@mow.vlaanderen.be	

Fiche 5

Fiche 5: We pakken de congestieproblematiek binnen de Antwerpse Regio aan.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Vraaggericht investeren in basisbereikbaarheid
Beleidsdoelstelling	Congestieproblematiek in metropolitane gebieden aanpakken
Beleidsvoorstel	We pakken de congestieproblematiek binnen de Antwerpse Regio aan.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
We voeren het Toekomstverbond uit. We sluiten en overkappen de Antwerpse Ring (R1), we verbeteren de noordelijke route rond de stad en naar de haven (R2). In de Vervoerregio Antwerpen werken we aan een modal shift. We zetten in op de ontwikkeling van goed bereikbare knooppunten. We nemen zo veel mogelijk duurzame minderhindermaatregelen die als opstap dienen voor de bredere doelstelling inzake modal shift. Met al deze projecten verzekeren we de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de Antwerpse regio.

Project	Ring voor de stad: Oosterweelverbinding
Concrete uitwerking	
Het Toekomstverbond voorziet een dubbele ringstructuur rond Antwerpen. Met de Oosterweelverbinding sluiten we de Antwerpse Ring (R1), die voornamelijk gebruikt zal worden voor het stadsregionaal verkeer. Het doorgaand verkeer en het havenverkeer naar de haven zal gebruik maken van het haventracé (R2). (zie hieronder project 'Haventracé'). De Oosterweelverbinding wordt opgedeeld in 5 projecten :	
<ol style="list-style-type: none"> Linkeroever: heraanleg van de aansluiting en op- en afritcomplexen E17/E34 ter hoogte van Zwijndrecht, parallelwegen, fietsinfrastructuur, een P+R ter hoogte van de Blancefloerlaan, een slankere en betere inpassing in het landschap, ecoducten en het verbeteren van de leefbaarheid door geluidsreducerende maatregelen. Scheldetunnel: de Scheldetunnel gaat op de linkeroever onder de grond tussen Blokkersdijk en het Sint-Annabos en komt op de rechteroever boven aan het Noordkasteel. De tunnel is 1,8 kilometer lang, heeft drie rijstroken in elke richting en een afzonderlijke fietskoker van 6 m breed. Oosterweelknooppunt: ter hoogte van het kerkje van Oosterweel komt het Oosterweelknooppunt met op- en afritten naar de haven en het noorden van de stad. Het knooppunt ligt verzonken in het landschap en verbindt de Scheldetunnel met de Kanaaltunnels die aansluiten op de Antwerpse ring. Kanaaltunnels: de kanaaltunnels verbinden het Oosterweelknooppunt met de Ring. De vier tunnelkokers starten aan het Amerikadok en lopen onder het Albertkanaal. Onder de Noorderlaan splitsen ze in een noordelijke en zuidelijke aansluiting op de Ring. 	

5. **R1:** heraanleg van de R1 noord door te verdiepen en te overkappen, de afbraak van het viaduct van Merksem, een volledig aansluitingscomplex ter hoogte van Schijnpoort

De geplande **timing** van de werken aan de Oosterweelverbinding ziet er als volgt uit:

1. Linkeroever en Zwijndrecht:

- **tot 2024: werken**
- 2024: infrastructuur in gebruik
- 2025: voorziene einddatum werken

2. Recheroever en Scheldetunnel:

- Mei 2019: BAFO-bestek Scheldetunnel en VTTI (Verkeers- en Tunnel Technische Installaties) uitgestuurd
- **Zomer 2019: start werken aan tunnelementen in Bouwdok Zeebrugge**
- September 2019: BAFO-bestek Oosterweelknoop en Royerssluis
- Najaar 2019: gunning Scheldetunnel en VTTI, MER klaar, vergunningsaanvraag Oosterweel
- Begin 2020: BAFO-bestek Kanaaltunnels en R1 uitgestuurd en gunning Oosterweelknoop en Royerssluis
- **Voorjaar 2020: start werken aan Scheldetunnel**
- **Zomer 2020: start werken Royerssluis** en gunning Kanaaltunnels en R1
- **2021: start werken Oosterweelknoop**
- **2022: start werken Kanaaltunnels en R1**
- **2026: voorziene einddatum werken**

De timing van de werkzaamheden op Recheroever en Scheldetunnel wordt beïnvloed door het vergunningentrajec, de aanbestedingsplanning en het overleg met de verschillende stakeholders.

Om de hinder van de werven te beperken en de Antwerpse regio bereikbaar te houden, werken we een **minderhinderprogramma** uit. Naast een intelligente fasering en projectgebonden aanpak, ligt de focus sterk op gedragsgerichte maatregelen en communicatie. We moedigen het gecombineerd gebruik van vervoersmiddelen aan, om zo een duurzame modal shift te realiseren. (zie ook project 'Routeplan').

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	3,713 mia Euro (prijspeil 2018)	
Aanwending bijkomende kredieten		

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Luc Hellemans
Entiteit	Lantis (BAM NV)
Functie	algemeen directeur Lantis
E-mail	luc.hellemans@lantis.be

Project Haventracé

Concrete uitwerking

Het haventracé is een geoptimaliseerde ring rond de stad, voor doorgaand verkeer en voor havenverkeer. De procesbegeleiding van het haventracé is gestart. Op de werkbanken brengen we burgers, stakeholders en overheden samen. We geven informatie, we houden rekening met bezorgdheden en we creëren draagvlak.

In een eerste fase maken we werk van een tweede Tijsmantunnel, we verbeteren de splitsing A12/E19. We pakken de complexen Waaslandhaven Noord, Lillo en Havendok B1/B2 aan. We ontlasten het verkeer via de transitie van een radiaal hoofdwegennetwerk naar een versterkt rasternetwerk. Voor de eerste cluster van maatregelen, zoals de realisatie van de tweede Tijsmantunnel en de versterking de E34 / Waaslandhaven, loopt de fase van projectinitiatie.

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Nog nader te bepalen bij de verdere uitwerking	
Aanwending bijkomende kredieten		

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Jan Van Rensbergen
Entiteit	BAM NV
Functie	Procesmanager Toekomstverbond
E-mail	jan.vanrensbergen@bamnv.be

Project Overkapping van de Antwerpse Ring

Concrete uitwerking

Het team van intendant Alexander D'Hooghe en 5 internationale ontwerpteams formuleerden in dialoog met de burgers mogelijke leefbaarheidsprojecten voor 6 segmenten van de Antwerpse ring. In de zomer van 2018 selecteerde het Politiek Stuurcomité 18 leefbaarheidsprojecten om in een eerste fase te realiseren.

De Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het Havenbedrijf Antwerpen zegden een totaalbudget van 1,25 miljard euro toe voor de realisatie van een eerste reeks overkappings- en leefbaarheidsprojecten. Een deel van deze leefbaarheidsprojecten is onlosmakelijk verbonden aan de Oosterweelverbinding, en wordt samen hiermee uitgevoerd. Met akkoord van alle partijen werd hiervoor een tweede taakstellend budget bepaald ten belope van 915,5 miljoen Euro. De projecten park Knoop Zuid en Nieuwe kap Jan de Voslei worden samen met het project "herinrichting Knoop Zuid" uitgevoerd. Deze kosten behoren tot het budget van de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten van 1,25 miljard Euro.

De 18 geselecteerde projecten werden in volgende 8 homogene clusters gebundeld:

1. Ringpark Noordkasteel

- Omgeving Oosterweelknoop – Noordkasteel (14 mio. €)

2. Ringpark Luchtbal – Merksem

- Bermenlandschap R1-Noord (35 mio. €)
- Verlaagde heraanleg R1 zone Groenendaallaan (70 mio. €)
- Verlaagde heraanleg R1 noordwaarts (35 mio. €)
- Stationsomgeving Luchtbal (298 mio. €)

3. Ringpark Dam – Kronenburg

- Steenborgerweert-Merksem-Dam (15 mio. €)
- Kap Sportpaleis (147 mio. €)
- Bermenlandschap Albertkanaal (6 mio. €)
- Waterpark – zonder verbindingsweg (gedeeltelijk) (15 mio. €);

4. Ringpark Deurne - Borgerhout

- Waterpark – extra voor overkapping verbindingsweg (48 mio. €)
- Nieuw Oost – Ontwikkeling Spoor Oost + Spoorpark (35 mio. €)
- Bermenlandschap Schijnvallei + Kap Ter Lo-Deurne (122 mio. €)

5. Ringpark Zuidoost

- Bermenproject Longitudinaal Ringpark (23 mio. €)
- Bermenlandschap van knoop Zuid tot Lemanstraat (55 mio. €)

6. Ringpark en KnoopZuid

- Park knoop Zuid (30 mio. €)
- Nieuwe kap Jan de Voslei en verlaging onderliggende A12 (145 mio. €)

7. Landschapspark West - Stille bermen en fietsnet

- Geluidsproject Zwijndrecht - Burcht (48 mio. €)
- Geluidsproject Linkeroever (36 mio. €)

- Fietsnetwerk/vlonders + fietsbrug E17 (26,5 mio. €)

Het project van Regionaal Park fase 2 (25 mio. €) kan in de tweede fase Leefbaarheidsprojecten gerealiseerd worden en werd opgenomen in een lijst van reserveprojecten.

8. Scheldebrug en -balkon

- Scheldebrug (48 mio. €)
- Scheldebalkon (22 mio. €)

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	1,25 miljard euro	
Aanwending bijkomende kredieten		

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

	Bedrag

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Project Herinrichting Knoop Zuid

Concrete uitwerking

Knoop Zuid is het complexe verkeersknooppunt (spaghettiknoop) ten zuiden van Antwerpen, waar de A12 en de Antwerpse ring (R1) samenkomen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wil samen met haar partners de verkeersknoop ontwarren. Bedoeling is de verkeersveiligheid te verbeteren, stadsontwikkeling te voorzien en het station Antwerpen-Zuid uit te bouwen tot een echt openbaarvervoersknooppunt.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Nog nader te bepalen	
Aanwending bijkomende kredieten		

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Tom Roelants
Entiteit	AWV
Functie	Administrateur-generaal
E-mail	wegen.verkeer@mow.vlaanderen.be

Project	Regionaal mobiliteitsplan: Routeplan 2030 & minder hinder
---------	-----------------------------------------------------------

Concrete uitwerking

We maken werk van een regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Antwerpen: Routeplan 2030. De Visienota van dit plan werd goedgekeurd door de Vervoerregioraad. We werken concrete maatregelen en een evaluatiekader uit om tot een geïntegreerd werkprogramma te komen voor de periode 2020 – 2030. Netwerken van fiets, openbaar vervoer en deelsystemen sluiten beter op elkaar aan. (zie fiche 3 en 18) Het concept basisbereikbaarheid wordt mee uitgewerkt binnen het kader van de vervoerregio. Zo geven we de beoogde modal shift vorm. Het mobiliteitsplan wordt in 2019 afgewerkt.

De maatregelen kaderen in deze tien ambities:

1. Naar een mental shift en een integraal mobiliteitsmanagement: een betere infrastructuur, gedragsgerichte maatregelen, een betere benutting van de infrastructuur.
2. Kernversterking. Woningen, werkplekken en activiteiten op wandel- en fietsafstand.
3. Keuzevrijheid: overstappen en reisbeleving van deur tot deur bevorderen
4. Van bezit naar gebruik: mobility as a service en deelmobiliteit bevorderen
5. A-net: een kwaliteitssprong in openbaar vervoer: snel, betrouwbaar en frequent
6. Functioneel fietsnetwerk: veilig, snel en comfortabel
7. Regionale parkeerstrategie, lokaal beleid. Doordachte tarifiering voor parkeren, fietsparkeren met diensten en laadpunten.
8. Doorstroming hoofdwegen garanderen en aansluiting op hoofdwegen verbeteren
9. Logistieke hoofdstructuur multimodaal versterken; meer vrachtverkeer over water, in pijpleidingen, per spoor. (zie fiche 21)
10. Dynamisch verkeersmanagement. Regionale fietsverbindingen, het A-net voor openbaar vervoer en de gewenste routes voor wegverkeer krijgen prioriteit bij de verkeersregelingen.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Nog nader te bepalen bij de verdere uitwerking van het plan	

Aanwending bijkomende kredieten		
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting		Bedrag
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Jan Van Rensbergen	
Entiteit	BAM NV	
Functie	Procesmanager Toekomstverbond	
E-mail	jan.vanrensbergen@bamnv.be	

Project	Projecten in samenwerking met onze partners
---------	---------------------------------------------

Concrete uitwerking

Binnen het kader van de Vervoerregio Antwerpen en het Toekomstverbond werken we aan een integraal en multimodaal mobiliteitsplan. Dit plan voor de Antwerpse regio bevat meerdere aspecten van mobiliteit, waarbij we samenwerken met andere partners. Meer uitleg hierover is ook te vinden bij andere fiches, bijvoorbeeld:

1. Uitbouw kwalitatief netwerk van fietssnelwegen en versnellen realisatie bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF): zie fiche 1
2. De Lijn: tramlijuitbreidingen (Livan II): zie fiche 2
3. Verdere uitbouw personenvervoer over water: zie fiche 4
4. MAAS: zie fiche 9
5. Uitbouw waterwegennet (oa verhoging bruggen Albertkanaal): zie fiche 11
6. Uitbouw regionale logistieke knooppunten: zie fiche 21

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Vraaggericht investeren in basisbereikbaarheid
Beleidsdoelstelling	Congestieproblematiek in metropolitane gebieden aanpakken
Beleidsvoorstel	We pakken de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Om de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan te pakken zetten het programma 'Werken aan de Ring' in op het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio rond de R0, en dit door te investeren in de verschillende infrastructuurnetwerken en in knooppunten.

Meer dan ooit wordt immers ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid in de regio verhogen en nemen we acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken en zo bij te dragen tot het herstel van het groenblauwe netwerk.

We vertrekken van een vijftal grote 'projecten'. Aanvullend wordt er ook actief ingezet op sensibilisering en werken we aan strategieën om de hinder tijdens de werken te minimaliseren, o.a. door nu al in te zetten op een duurzame mobiliteitsshift en mental shift.

1) Fietssnelwegen

De fiets is een eerste speerpunt uit het programma, waarop nu al volop ingezet wordt. In 2018 werd gestart met de aanleg van de eerste fietssnelwegen. Ook de komende jaren wordt er actief geïnvesteerd in een veilig en kwalitatief fiets(snelweg)netwerk.

2) Brabantnet

Binnen Werken aan de Ring werden de drie tram(bus)lijnen van het Brabantnet opgenomen als prioritair te realiseren openbaar vervoerverbindingen. Het gaat over de Sneltram van Willebroek naar Brussel-Noord, de Luchthaventram van Brussel-Noord naar Brussels Airport en de Ringtrambus van Brussels Airport naar het UZ Brussel in Jette.

Voor de luchthaventram wordt momenteel gewerkt aan een startnota die zowel de Leopold III- laan als de luchthaventram onderzoekt. Finaliseren van de project-MER en aanvraag van de omgevingsvergunning is gepland voor 2020.

Voor de sneltram wordt in 2019 verder afgestemd met de gemeenten over de halte-omgevingen, en wordt de project-MER en de omgevingsvergunning opgestart.

De ringtrambus zal in 2019 rijden op het Ringtraject van het Brabantnet (UZ Brussel – Heizel – Vilvoorde centrum – Woluwelaan – luchthaven Zaventem). Ondertussen wordt verder gewerkt aan het definitieve tracé.

3) R0 Noord

De herinrichting van de Ring rond Brussel – deel noord (het gebied tussen, en met inbegrip van, de verkeerswisselaars R0/E40 Groot-Bijgaarden en R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe), beoogt de infrastructuur leesbaarder, logischer en verkeersveiliger te maken en zo de doorstroming te verbeteren en het sluipverkeer terug naar de ring te halen. Dit zal de woonkernen in de omgeving meer leefbaar maken. De leefbaarheid in de omgeving zal verder verhoogd worden door de barrièrewerking van de Ring te verminderen: meer ruimte onder, boven en langs de R0 voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer vermindert de barrière en verhoogt de multimodale bereikbaarheid van de regio.

Op 18 mei 2018 werden de start- en procesnota voor het GRUP "ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord" door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Met deze goedkeuring startte de Vlaamse overheid het Geïntegreerd planningsproces (GPP) voor de concrete uitwerking van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) formeel op. In het kader van het GPP liep er een officiële raadpleging van het publiek van 1 juni t.e.m. 30 juli 2018. Het verwerken van de adviezen, antwoord geven op de gestelde vragen en meenemen van de voorgestelde suggesties, heeft geleid tot alternatieven en varianten die momenteel verwerkt worden in een scopingnota. Vanaf mei 2019 zal er gewerkt worden aan een Plan-Milieu-effectenrapport (plan-MER) en een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA). Deze effectenbeoordelingen moeten het nodige inzicht geven om in 2020 een voorkeursalternatief te selecteren op basis waarvan de Vlaamse Regering het ontwerp-GRUP voorlopig kan vaststellen. In 2021 vervolgt de procedure om te komen tot de definitieve vaststelling. In een daaropvolgende projectefase zal een omgevingsvergunning en project-MER worden opgemaakt.

Voor de R0-deel Noord worden er eveneens deelprojecten vervroegd aangepakt; het betreft bijvoorbeeld de herinrichting van (verouderde of onveilige) aansluitingscomplexen die voorafgaand aan het nieuwe GRUP al kunnen worden gerealiseerd. In 2018 werd hiertoe studiewerk verricht om in 2019 over te kunnen gaan tot de aanvraag van vergunningen. Veiligheid voor zachte weggebruikers, en multimedialiteit staan hierbij ook centraal. Voorbeelden hiervan zijn het Henneau-complex op de R0, en het op- en afrittencomplex van de R0 aan de N209 (Medialaan).

4) R0-Oost

Ook het oostelijke deel van de Ring (Vierarmen, Leonard, Groenendaal en Brabantlaan) is sterk verouderd en heeft moeite om de huidige verkeersstromen vlot te laten verlopen, wat leidt tot sluipverkeer in de omliggende gemeenten. Ook daar is de Ring als een barrière – voor de mens, voor fauna en flora – in de omgeving ingeplant. De studie voor R0 oost neemt de streefbeeldstudie 2005-2006 als basis voor verder onderzoek. De studie werd eind september opgestart. De studie wordt in april 2019 opgeleverd en dan wordt een aanpak voorgesteld van de 4 grote knooppunten, maar ook van andere maatregelen die vooral de alternatieven voor de wagen ten goede zullen komen. Vanaf mei 2019 zullen de studies van de grote knopen verder gaan en wordt ook gewerkt gemaakt van de eerste 'Quick Wins'.

5) Mobipunten

In het programma Werken aan de Ring zit ook de versnelde uitvoering van een aantal Mobipunten vervat. Mobipunten zijn plaatsen waar kan gewisseld worden tussen verschillende vervoersmodi, die op strategische plaatsen worden aangelegd (of uitgebreid), vaak dichtbij stations. In 2018 werd de studie opgestart. De eerste projecten worden uitgewerkt in 2019 en zullen volop in uitvoering gaan vanaf 2020.

Fiche 6

Fiche 6: We pakken de congestieproblematiek in de Brusselse Regio aan.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	Studies, innames, werken: 2020: 275.000.000 euro	Studies, innames, werken: 2021: 360.000.000 euro 2022: 230.000.000 euro 2023: 200.000.000 euro 2024: 200.000.000 euro
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
- CEF 2018: Voor de studie van de R0 Noord en R0 Oost werd een subsidie toegekend.	5.000.000,€	
- Verkeersveiligheidsfonds	5.000.000,€	
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Wouter Casteels	
Entiteit	De Werkvennootschap	
Functie	Algemeen manager	
E-mail	Wouter.casteels@dwv.vlaanderen	

Fiche 7: We lossen hinder-incidenten sneller op.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Fiche 7

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsdoelstelling	De congestieproblematiek in metropolitane gebieden aanpakken
Beleidsvoorstel	We lossen hinder-incidenten sneller op

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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 wegininspecteurs 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.

Concrete uitwerking

Eenzijds is er nood aan een overkoepelende taskforce incidentmanagement. Op deze taskforce dienen duidelijke rollen en verantwoordelijkheden afgesproken te worden tussen de verschillende stakeholders. **AWV stelt voor een centrale incidentencoördinator aan te duiden die de nodige beslissingskracht krijgt i.v.m. de afwikkeling van een incident.** Deze persoon moet een globaal zicht hebben op de verkeerssituatie en natuurlijk over de nodige kennis beschikken van de verschillende betrokken disciplines. Het Vlaams Verkeerscentrum kan deze rol invulling geven.

Anderzijds is ook op het terrein nood aan een betere coördinatie voor het sneller oplossen van kleinschalige incidenten. Deze rol is weggelegd voor speciaal hiervoor opgeleide wegininspecteurs. De verantwoordelijkheden die aan deze rol verbonden zijn, kunnen hoe dan ook niet gedelegeerd worden aan externe dienstverleners zoals bv. F.A.S.T.

Het inschakelen van wegininspecteurs zou een fundamentele bijdrage kunnen leveren voor het inperken van de fileduur op het hoofdwegennet ten gevolge van incidenten en vervolgongevallen in de staart van de file of in de kijkfile die ontstaat in de andere rijrichting. Mede door de inzet van de centrale incidentcoördinator, zal er een directe en indirecte ontlasting zijn van de reguliere politiediensten.

AWV stelt voor om aan de hand van een proefproject(en) de inzet van wegininspecteurs te testen en te evalueren. Bij een positief resultaat kan een verdere uitrol over Vlaanderen verder onderzocht worden. Het proefproject dat AWV voor ogen heeft strekt zich over de wegvakken waar momenteel de meeste incidenten geregistreerd worden. Er zijn 2 belangrijke regio's met veel potentieel:

- R1 & R2 Antwerpen: gemiddeld 12 incidenten op werkdag, 2,5 incidenten op weekenddag
- R0 Brussel: gemiddeld 9,5 incidenten op werkdag, 3 incidenten op weekenddag

Opzet teams per proefproject:

- Wegvakken: ringwegen incl. tunnels en aantakende autosnelwegen
- Regime: 16u/7 ifv ochtend- en avondspits
 - o werkdag 2 teams bestaande 1 incident coördinator en 3 wegininspecteurs
 - o weekenddag 2 teams bestaande 1 incident coördinator en 1 wegininspecteurs

Jaarlijks wordt het proefproject geëvalueerd. Bij een positieve evaluatie kan verder bekeken worden of een uitbreiding van het Vlaamse wegennetwerk mogelijk is. Hieraan gekoppeld zullen extra middelen nodig zijn om de uitbreiding op een kwalitatieve manier te laten verlopen.

AWV kan op termijn een expertise centrum uitbaten in het kader van opleidingen voor hulpdiensten met betrekking tot afhandelen van ongevallen.

Situatieschets:

Incidenten zoals verkeersongevallen, pechgevallen, ladingverlies en andere onvoorziene situaties (vb. loslopend vee) verstoren de doorstroming van het verkeer. Dit heeft files en vertragingen tot gevolg en bovendien ontstaan er op deze manier bijkomende onveilige situaties op de weg en bestaat de kans op vervolgongevallen.

Op werkdagen vertoont het gemiddeld aantal incidenten een continu stijgende trend van 15 per dag in 2012 naar 22 per dag in 2017 (Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen, 2017). In 2018 blijft het aantal op hetzelfde niveau. Echter geeft het Verkeerscentrum aan dat deze cijfers geen rekening houden met defecte & brandende voertuigen, hetgeen het aantal optrekt naar 64 per dag in 2018.

Het beheersen en aanpakken van deze incidenten behoort tot het incidentmanagement van een weg. In landen waar de wegbeheerder een actieve rol op het terrein opneemt in het kader van incidentmanagement via 'traffic officers' of 'weginspecteurs', zoals UK of Nederland, leidt dit tot een merkbare vermindering van de congestiekosten die incidenten veroorzaken. In Nederland worden de baten van Incidentmanagement in zijn algemeenheid, met de inzet van weginspecteurs als belangrijkste pijler, begroot op 1 op 4. Elke euro die hierin geïnvesteerd wordt, levert de maatschappij ongeveer 4 euro aan besparing op, of jaarlijks een besparing van zo'n 150 tot 200 mio euro aan congestiekosten.

Op vlak van incidentmanagement is in Vlaanderen nog grote vooruitgang te boeken. Voorliggende nota concentreert zich op twee aspecten om het incidentmanagement in Vlaanderen naar een hoger niveau te tillen.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	0	0
Aanwending bijkomende kredieten	0	825K (kost materieel per 9 jaar)

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties/uitgaven

Toelichting	Bedrag
Bijkomende personeelskost van 15 VTE	678K euro/jaar

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Tom Roelants
Entiteit	AWV
Functie	Administrateur-generaal
E-mail	tomjj.roelants@wegenwerken.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsdoelstelling	Robuuste, veilige en kwaliteitsvolle infrastructuurnetwerken uitbouwen
Beleidsvoorstel	We voeren een nieuwe wegencategorisering in.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Het ontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaanderen bevat geen wegencategorisering. Daarom werd door de afdeling Beleid van DMOW in 2018 een studie "Naar een veilig en robuust wegennet" uitbesteed. Deze studie bevat een definitie van het begrip robuust wegennet, een analyse van de bestaande wegencategorisering, een hiërarchisch multimodaal netwerkconcept met inrichtingsprincipes, een selectiemethodiek die in 9 stappen werd toegepast en in een voorstel van selecties van wegen resulteerde, waarop evaluatiecriteria werden voorgesteld voor de ruimtelijke inpassing, gedetailleerde inrichtingsprincipes werden voorgesteld voor wegvakken en kruispunten, en tenslotte 10 casestudies van secundaire wegen om inzicht te krijgen in de relatie tussen de categorisering, bij al dan niet herinrichting van een weg, en de ruimtelijke ontwikkelingen langs deze weg. Deze studie werd opgeleverd begin 2019.

Binnen het MCB project Beleids capaciteit werd er in de Kennis cel Infrastructuurnetwerken een actie 'robuust wegennet' opgestart die de verdere implementatie van de nieuwe wegencategorisering en het robuust wegennet naar de vervoerregio's en wegenprojecten zal ondersteunen.

Voor deze legislatuur wordt een validering gevraagd van de functies en benamingen van de nieuwe wegencategorisering, de selectiemethodiek, de bevoegdheden voor de selectie en de verdere implementatie.

Er is verder interministerieel en interdepartementeel overleg nodig om de link wegencategorisering-inrichting enerzijds en ruimtelijke planning anderzijds uit te werken. Dit met het ook op de inpassing van de nieuwe weginrichtingen in de ruimtelijke omgeving inzake rooilijnen, ruimtelijke beleidsplannen, tot mogelijke aanpalende en te ontsluiten ruimtelijke ontwikkelingen langs deze wegen zowel vanuit de wegbeheerder, omgeving als naar projectontwikkelaars.

Decretale verankering van de nieuwe wegencategorisering:

Voor de vastlegging van de nieuwe wegencategorisering is een ontwerp omzendbrief in opmaak. De nieuwe wegencategorisering wordt eveneens opgenomen in het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen.

Volgende hiërarchische lagen worden onderscheiden:

NETWERKNIVEAUS	WEGCATEGORIEËN	
	NAAM	AFKORTING
Hoofdwegennet	Europese Hoofdwegen	EHW

	Vlaamse Hoofdwegen	VHW
Dragend netwerk	Regionale wegen	RW
	Interlokale wegen	IW
Lokaal netwerk	Ontsluitingswegen	OW
	Erftoegangswegen	EW

Wat betreft beslissings- en adviesniveau is volgende bevoegdheidsverdeling van kracht.

CATEGORIE	BESLISSINGSNIVEAU	ADVIES
EHW	Vlaanderen	Europa
VHW	Vlaanderen	Vervoerregio
RW	Vlaanderen	Vervoerregio
IW	Vervoerregio	Gemeente
OW	Gemeente	Vervoerregio
EW	Gemeente	Vervoerregio

Op het **hoogste wegniveau** wordt het Ten-T netwerk van Europa gehanteerd als basis voor de selectie van het grootste deel van de EHW en enkele VHW die geen doorgaand verkeer dragen en niet als autosnelweg kunnen ingericht worden. In de omzendbrief werden algemene richtlijnen voor de inrichting per wegcategorie uitgewerkt. In de studie zijn deze uitgebreider uitgewerkt voor wegvakken en kruispunten. Deze worden nog verder geconcretiseerd in de kenniscel.

Het is nodig om de wetenschappelijk onderbouwde selectiemethodiek uit de studie te verankeren in een decreet of BVR of mobiliteitsplan Vlaanderen. Het gaat om een selectiemethodiek in 9 stappen tot op het niveau van de Regionale Wegen. De selectiecriteria voor de selectie van interlokale wegen dienen nog te worden uitgewerkt binnen de kenniscel in samenspraak met de team MOW's van de vervoerregio's.

Het **hoofdwegennet** dient te worden vastgelegd door Vlaanderen. Dit kan in een BVR. De kenniscel werkt ter voorbereiding een voorstel uit vanuit de reacties van de verschillende teams MOW. Een finaal advies op dit voorstel dient te komen van de vervoerregioraden. De **regionale wegen** worden eveneens vastgelegd door Vlaanderen nadat er een voorstel door de vervoerregio's wordt opgemaakt. De studie geeft op basis van de methodiek een aantal selecties, deze worden aangepast vanuit het voorstel van selectie van het hoofdwegennet door Vlaanderen. De vervoerregio's kunnen hier advies op geven. Zij dienen ook bijkomende regionale wegen te selecteren naar o.a. logistieke knooppunten. In de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen is het aangewezen om het kernnet van de lijn en de wegencategorisering op elkaar af te stemmen.

De vervoerregio's selecteren de **interlokale wegen** op advies van de gemeenten en nemen dit op in het regionaal mobiliteitsplan. Een knelpunt is het feit dat de studie slechts iets meer dan de helft van de gewestwegen heeft geselecteerd als regionaal of hoger. Een groot deel van de huidige gewestwegen hoort bijgevolg tot het interlokale net. De selectiecriteria voor interlokale wegen werden niet uitgewerkt in de studie. Het is belangrijk dat Vlaanderen ook een methodiek voor de selectie van interlokale wegen aanbiedt om de vermijden dat elke vervoerregio een eigen selectiemethodiek hanteert. De interlokale wegen vormen een belangrijk deel van het ondersteunend netwerk dat bij het vastlopen van het hogere wegennet een deel van het verkeer moet verwerken. Vanuit de inrichtingsvoorwaarden van de interlokale wegen zijn gewestwegen eerder geschikt als interlokale verbindingsweg dan een aantal gemeentewegen.

De richtlijnenboeken en dienstorders die nu bestaan voor de inrichting van gewestwegen dienen te worden aangepast aan de nieuwe wegencategorisering. Er dienen ook nog specifieke richtlijnen te worden ontwikkeld voor de inrichting van interlokale wegen (waarvan het nog onduidelijk is wie het beheer ervan moet opnemen) en voor de lokale wegen. Bij de **lokale wegen** verdwijnt de wegcategorie lokale 1 verbindingsweg, en blijven enkel ontsluitingsstraten en erftoegangswegen/verblijfsstraten over. Op dit niveau krijgt het concept verblijfsgebieden actueel een nieuwe inhoud waarbij ook gedeeld gebruik van de rijbaan voor de fiets een multimodale benadering vraagt. Daarnaast vraagt op dit lokale netwerk ook het gedeeld gebruik met het stadsnet aandacht inzake inrichting en doorstroming. Ook hiervoor zullen de richtlijnen verder worden verfijnd.

Een van de doelstellingen is dat de interlokale wegen horen tot het dragend netwerk maar dat de lokale wegen niet doordringbaar mogen zijn voor doorgaand autoverkeer omdat dit overlast geeft aan de gemeente en de verblijfsgebieden. Hiervoor dienen tenslotte nog specifieke maatregelen op het vlak van het netwerk (boomstructuur, aansluitingen opheffen, knip...) alsook voor de inrichting te worden uitgewerkt.

Bijkomende studies:

- Uitwerken van de selectiecriteria interlokale wegen (in overleg VVSG)
- Selectie en Inrichtingsprincipes lokale wegen en verblijfsgebieden (in overleg VVSG en fietsberaad)
- Netwerkmaatregelen om het lokaal wegennet te vrijwaren van doorgaand verkeer. (in overleg VVSG)
- Opmaak principe rooilijnen per wegcategorie (in overleg Dept. Omg)
- Studie gewenste ruimtelijke ontwikkelingen per wegcategorie (in overleg Dept. Omg, VAIO)

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	0	0
Aanwending bijkomende kredieten	2019: 8 Keuro studie selectiecriteria IW 2020: 30 Keuro studie inrichtingsprincipes lokale wegen 2020: 10 keuro maatregelen op lokale netwerken 2021: 70 Keuro opmaak type rooilijnprofielen 2021: 70 Keuro aangepaste ruimtelijke ontwikkelingen	Studies: 70Keuro-2021

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties/uitgaven

Toelichting	Bedrag

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	dMOW
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsdoelstelling	<i>meerdere beleidsdoelstellingen</i>
Beleidsvoorstel	meerdere beleidsvoorstellen

Maatregel	We rollen het ITS-actieplan uit.
Concrete uitwerking	
De voorbije legislatuur werd een strategisch multimodaal ITS-actieplan met tijdshorizon 2030 en doorkijk tot 2050 opgesteld. Dit plan focust op zes clusters zijnde:	
<ul style="list-style-type: none"> - MTM3 (Multimodal traffic management 3.0 - Multimodaal verkeersmanagement 3.0) Multimodaal verkeersmanagement 3.0 (MTM3) beoogt de uitwisseling van gegevens, netwerkwide verkeersmanagementmaatregelen en -informatie tussen verschillende modi en de verkeersmanagementsystemen te vergemakkelijken. - CCAM (Connected Cooperative Automated Mobility - Verbonden Coöperatieve Geautomatiseerde Mobiliteit) Het actieplan om CCAM te realiseren bestaat uit maatregelen en acties om geautomatiseerde en verbonden automobieltechnologieën verder te laten doorbreken. Van deze technologie wordt verwacht dat zij nieuwe mobiliteitsparadigma's, nieuwe bedrijven en nieuwe business-/inkomstenmodellen mogelijk maken. - MaaS (Mobility as a Service - Mobiliteit als een Service) MaaS staat voor een transitie in Mobiliteit, waarbij de reiziger, via een digitaal platform, toegang krijgen tot verschillende vervoersdiensten die worden aangeboden door openbare en privévervoersbedrijven. De integratie van vervoersdiensten in mobiliteitsbundels, real-time multimodale reisinformatie en een duidelijk betalingssysteem voor alle vervoersdiensten zijn hierbij cruciaal. - Slimme onderhouds- en activabeheersystemen Technologische ontwikkelingen laten gegevensverzameling, samenvoeging, opslag, verwerking en analyse van informatie toe waardoor een professioneel assetmanagement mogelijk wordt. De aldus beheerde activa kunnen de weginfrastructuur, de kanalen, de uitrusting langs de weg, sluizen, bruggen, tunnels en voertuig- en vaartuigvloten zijn. - PI (Physical Internet - Fysiek Internet) Het Fysieke Internet beoogt (wereldwijd) een verhoging van de logistieke efficiëntie en duurzaamheid. Het probeert dit te bereiken door concepten uit de gegevensoverdracht op internet toe te passen op verzendprocessen in de echte wereld. De toeleveringsketen zal hierbij steeds meer evolueren naar een service voor zijn gebruikers en klanten (LaaS, Logistiek als een Service). - Dynamisch rekeningrijden met slimme diensten Het aanrekenen van het gebruik van de infrastructuur (rekening houdend met de plaats, tijd en voertuigkarakteristieken) werkt een efficiënt gebruik van de infrastructuur in de hand, ondersteunt een modal shift en een shift naar milieuvriendelijke voertuigen. De 	

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken
Beleidsdoelstelling	<i>meerdere beleidsdoelstellingen</i>
Beleidsvoorstel	meerdere beleidsvoorstellen

Maatregel	We rollen het ITS-actieplan uit.
Concrete uitwerking	
De voorbije legislatuur werd een strategisch multimodaal ITS-actieplan met tijdshorizon 2030 en doorkijk tot 2050 opgesteld. Dit plan focust op zes clusters zijnde:	
<ul style="list-style-type: none"> - MTM3 (Multimodal traffic management 3.0 - Multimodaal verkeersmanagement 3.0) Multimodaal verkeersmanagement 3.0 (MTM3) beoogt de uitwisseling van gegevens, netwerkwide verkeersmanagementmaatregelen en -informatie tussen verschillende modi en de verkeersmanagementsystemen te vergemakkelijken. - CCAM (Connected Cooperative Automated Mobility - Verbonden Coöperatieve Geautomatiseerde Mobiliteit) Het actieplan om CCAM te realiseren bestaat uit maatregelen en acties om geautomatiseerde en verbonden automobieltechnologieën verder te laten doorbreken. Van deze technologie wordt verwacht dat zij nieuwe mobiliteitsparadigma's, nieuwe bedrijven en nieuwe business-/inkomstenmodellen mogelijk maken. - MaaS (Mobility as a Service - Mobiliteit als een Service) MaaS staat voor een transitie in Mobiliteit, waarbij de reiziger, via een digitaal platform, toegang krijgen tot verschillende vervoersdiensten die worden aangeboden door openbare en privévervoersbedrijven. De integratie van vervoersdiensten in mobiliteitsbundels, real-time multimodale reisinformatie en een duidelijk betalingssysteem voor alle vervoersdiensten zijn hierbij cruciaal. - Slimme onderhouds- en activabeheersystemen Technologische ontwikkelingen laten gegevensverzameling, samenvoeging, opslag, verwerking en analyse van informatie toe waardoor een professioneel assetmanagement mogelijk wordt. De aldus beheerde activa kunnen de weginfrastructuur, de kanalen, de uitrusting langs de weg, sluizen, bruggen, tunnels en voertuig- en vaartuigvloten zijn. - PI (Physical Internet - Fysiek Internet) Het Fysieke Internet beoogt (wereldwijd) een verhoging van de logistieke efficiëntie en duurzaamheid. Het probeert dit te bereiken door concepten uit de gegevensoverdracht op internet toe te passen op verzendprocessen in de echte wereld. De toeleveringsketen zal hierbij steeds meer evolueren naar een service voor zijn gebruikers en klanten (LaaS, Logistiek als een Service). - Dynamisch rekeningrijden met slimme diensten Het aanrekenen van het gebruik van de infrastructuur (rekening houdend met de plaats, tijd en voertuigkarakteristieken) werkt een efficiënt gebruik van de infrastructuur in de hand, ondersteunt een modal shift en een shift naar milieuvriendelijke voertuigen. De 	

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Vervoersnetwerken klaar maken voor de toekomst
Beleidsdoelstelling	Uitbouwen van robuuste, veilige en kwaliteitsvolle hoofdinfrastuurnetwerken
Beleidsvoorstel	We werken de knelpunten op het hoofdwegennet weg.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
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 Veurne-leper.

Maatregel	Herinrichting R4 West en Oost
Concrete uitwerking	
Op 18 oktober 2013 nam de Vlaamse Regering de beslissing om voor het project "Ombouw van de R4 West en de R4 Oost" aan de NV Via-Invest de opdracht te geven om deze, in samenwerking en overleg met de betrokken agentschappen, voor te bereiden voor realisatie als PPS-project en die met het oog op het realiseren van een maximale meerwaarde.	
Op 22 december 2017 werd een Samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd tussen het Vlaamse Gewest en De Werkvennootschap NV van publiek recht (als rechtsopvolger van NV Via-Invest) waarbij onder meer de projecten die worden gerealiseerd voor het Vlaams Gewest, aan De Werkvennootschap worden toegewezen bij beslissing van de Vlaamse Regering (VR 2017 2212 DOC.1375). Hierin werd nogmaals bevestigd dat de uitvoering en de realisatie van het project R4 West en Oost deel uitmaakt van deze projecten.	
Met het project R4WO wil de Vlaamse regering de inrichting van de R4 in Gent, Zelzate en Evergem afstemmen op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse wegennet. De R4 West moet een vlotte verbinding garanderen tussen de E34/Nederland en de E40/E17, terwijl de R4 Oost moet zorgen voor een vlotte bereikbaarheid van de Gentse havenbedrijven. Ook de leefbaarheid en de verkeersveiligheid nabij de R4 wordt meegenomen.	
In 2015 werd een nieuwe ontwerpstudie opgestart. Deze studie omvatte o.a. de opmaak van voorstudies tot en met de opmaak van ontwerptekeningen voor het globale project. In eerste instantie werd een optimalisatiestudie uitgevoerd om de verschillende alternatieven voor de knopen en assen binnen het projectgebied R4WO te onderzoeken. Het resultaat van de optimalisatiestudie is een startnota mobiliteit waarin de varianten voor de verschillende knopen en assen worden beschreven incl. een onderbouwing van de voorkeursvariant per knoop en per as.	

Voor twee GRUPs werd in 2018 een geïntegreerd planproces opgestart, zowel voor de zone Wachtebeke als voor de zone Wondelgem. Na vaststelling van de startnota en procesnota 01 op 4 mei 2018 door de Vlaamse Regering, is een kennisgeving georganiseerd over de startnota gecombineerd met een participatiemoment. De participatieperiode liep van 29 mei 2018 tot en met 27 juli 2018. Aansluitend op de participatiemomenten, kon na de zomer van 2018 de scopingsfase aangevat worden. Het planteam verwerkte alle adviezen en inspraakreacties in de scopingsnota en gaf in die nota aan hoe omgegaan zou worden met suggesties om het plan te verbeteren of beschreef aandachtspunten in functie van de effectenonderzoeken. Naast de scopingsnota werd in deze fase ook de procesnota 02 opgemaakt. Gelijktijdig met dit planproces loopt het voorbereidend studiewerk voor het globale project verder door. In het kader van de verdere technische uitwerking van het project worden er ook overlegmomenten georganiseerd met allerlei actoren en instanties .		
In 2018 werd de optimalisatiestudie van het project R4WO afgerond . Er werd druk gewerkt aan het referentieontwerp , dat werd opgestart in 2018. In het kader van de verdere technische uitwerking van het project werden er overlegmomenten georganiseerd met allerlei actoren en instanties. Ook in 2018 werden een aantal Quick-Wins naar voor geschoven die versneld zullen worden uitgevoerd. Het gaat om de knooppunten 'Hoogstraat' en 'Beekstraat' en de fietsbrug 'Vijfhoekstraat' langs de R4 West en het knooppunt aan Eurosilo langs de R4 Oost. De aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het knooppunt Eurosilo wordt in april 2019 ingediend. Verwacht wordt dat deze werken begin 2020 kunnen aangevat worden na het voeren van een plaatsingsprocedure. Om de studie goed te begeleiden werden verschillende overlegstructuren opgericht. Daarnaast zijn afstemmingsvergaderingen en bilateraal overleg ter voorbereiding van werkgroepen voorzien.		
De volgende stap is de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog voor de opdracht van de DBFM-opdracht. De selectiefase wordt in april 2019 opgestart worden. Intussen kan er verdergewerkt worden aan het beschrijvend document. De dialoogfasen zullen volgens een indicatieve timing plaats vinden tussen oktober 2019 en februari 2021 zodat contractsluiting van de DBFM-overeenkomst in december 2021 kan plaats vinden. De start van de werken is voorzien in 2022 en loopt over een periode van 5 jaar.		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	787.000.000 euro incl. BTW. Beschikbaarheidsvergoedingen ten vroegste 2027 (75.000.000 EUR incl. BTW/jaar)	
Aanwending bijkomende kredieten	Studiefase + eerste Quick Wins 2020: 45.000.000 euro	2021: 9.800.000 euro 2022: 300.000 euro 2023: 300.000 euro 2024: 300.000 euro
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
- We zullen maximaal inzetten op het verkrijgen van Europese subsidies - Vanuit de 100 miljoen euro (incl. BTW) cofinanciering wordt een deel voorzien.		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Wouter Casteels	
Entiteit	De Werkvennootschap	

Functie	Algemeen Manager
E-mail	Wouter.casteels@dvw.vlaanderen

Maatregel	Project "Rond Ronse" (destijds Missing Link N60 te Ronse)
------------------	------------------------------------------------------------------

Concrete uitwerking

Het project 'Rond Ronse' is een integraal project dat loopt via een geïntegreerd planningsproces. Een oplossing wordt gezocht voor het (zwaar) verkeer door de stadskern, zowel het bovenlokale doorgaande als meer lokale bestemmingsverkeer. In het planningsproces wordt brede aandacht geschonken aan landbouw, recreatie, onroerend erfgoed, natuur en economie. Op al die vlakken wordt naar een meerwaarde voor de hele regio gezocht.

Na het vernietigingsarrest van de Raad van State met betrekking tot het GRUP "Missing Link N60 te Ronse, heeft de Vlaamse Regering op 14 juli 2016 beslist tot het hernemen van het planningsproces. Het proces zal worden gevoerd op basis van een geïntegreerde planningsprocedure. De Werkvennootschap, het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Omgeving vormen hiervoor het planteam.

In 2018 heeft De Werkvennootschap een studie bureau aangesteld en zijn bilaterale gesprekken met stakeholders opgestart. Het planteam werd uitgebreid en dit gekoppeld aan de problematiek waarbij op vele domeinen gezocht wordt meerwaarde de creëren.

In een eerste fase zal dit uitgebreide planteam een startnota en procesnota opmaken. In een latere fase zal een scopingnota worden opgemaakt waarin de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan, worden opgenomen.

Deze onderzoeken moeten resulteren in een voorlopig en vervolgens een definitief GRUP. Dit GRUP vormt de basis voor het project 'Rond Ronse', dat ook in de komende jaren toegewijd en integraal zal worden aangepakt en uitgewerkt.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	Studiefase. 2020: 2.700.000 euro	Studiefase & innames 2021: 3.500.000 euro 2022: 1.500.000 euro 2023: 3.600.000 euro 2024: 1.500.000 euro Raming QW's: nog niet gekend

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
FFEU middelen voor innames missing links centraal beheerd bij AWV maar kunnen deels aangewend worden voor N60	36.000.000 euro in totaal

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Wouter Casteels
Entiteit	De Werkvennootschap

Functie	Algemeen Manager
E-mail	Wouter.casteels@dvw.vlaanderen

Maatregel	Noord-zuidverbinding Limburg
------------------	-------------------------------------

Concrete uitwerking

Op 16 maart 2018 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het planningsproces van het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg'.

Gelet op de complexiteit en de gevoeligheden uit het verleden (tot tweemaal toe vernietiging van plan-MER en GRUP van omleidingsweg door Raad van State) besliste de Vlaamse Regering om voor het project van de Noord-zuidverbinding Limburg de mogelijkheid voor de toepassing van het decreet complexe projecten te volgen. Deze verkenningsfase leidde ertoe dat het project als een 'complex project' kan worden gekwalificeerd. De startbeslissing betekende meteen het begin van de huidige onderzoeksfase.

De probleemstelling en doelstellingen van het complex project vertalen zich in verbetering van de doorstroming van verkeer gebaseerd op de categorie van de weg N74 (primaire I), verhogen van de leefbaarheid van de dorpskernen, verbeteren en consolideren van de natuurwaarden in de omgeving en een stimulans zijn voor verdere ontwikkelingen in de regio. Inhoudelijk zal er dus gezocht worden naar de beste consensus voor alle doelstellingen en stakeholders, met het mobiliteitsvraagstuk als leidend gegeven.

De Noord-zuidverbinding is de weg N74 tussen Hasselt en het noorden van Limburg, die verder loopt tot in Eindhoven. Ter hoogte van de gemeente Houthalen-Hechteren verloopt het verkeer via een gewone gewestweg N715 (ook bekend als de Grote Baan) pal door het centrum van de gemeente. Het plaatselijke en doorgaande verkeer komt vanaf Hechtel tot voorbij Houthalen in beide richtingen samen op de Grote Baan met lokale onderbrekingen en verkeer naar lokale bestemmingen.

Sinds oktober 2018 is het consortium 'Studio NZL' actief, dat de komende periode het onderzoeken ontwerpwerk zal uitvoeren voor het complex project Noord-Zuid Limburg.

De onderzoeksfase loopt momenteel volop met de verwachting de alternatievenonderzoeksnota (AON) op te leveren op het einde van 2019. De AON bepaalt de geografische afbakening van het projectgebied, welke alternatieve oplossingen onderzocht moeten worden en wat de effecten zijn van het complexe project op het milieu, de veiligheid en de omgeving. Op basis van het daaropvolgend geïntegreerd onderzoek zal de definitieve keuze voor één alternatief genomen worden: het voorkeursalternatief.

Met de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit (voorzien voorjaar 2021) wordt een definitieve keuze gemaakt door de Vlaamse Regering over het tracé van de Noord-zuidverbinding in Limburg. Vervolgens wordt de uitwerkingsfase opgestart. Deze fase moet uitmonden in een projectbesluit door de Vlaamse Regering (voorzien ten vroegste najaar 2023).

In het projectbesluit zijn alle keuzes en beslissingen opgenomen die de realisatie van de Noord-Zuidverbinding op de door het voorkeursbesluit vastgelegde tracé zullen mogelijk maken (vergunningen, bestemmingswijzigingen, budget, ...). In deze fase wordt ook de financiering concreet uitgewerkt. Daarna volgt de uitvoeringsfase waarin concreet werk wordt gemaakt van aanbesteding (voorzien ten vroegste 2024). De uitvoering van de werken is voorzien (ten vroegste) in 2025.

Fiche 10

Fiche 10: We werken de knelpunten op het hoofdwegennet weg.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

In afwachting van de 'grote' werken wordt, doorheen het proces, ook voortdurend gezocht naar Quick Wins, 'kleine' werken die op korte termijn al bepaalde vragen of problematieken kunnen aanpakken.

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	Studiefase en Quick Wins 2020: 4.000.000 euro	Studiefase en Quick Wins 2021: 6.000.000 euro 2022: 7.500.000 euro 2023: 6.000.000 euro 2024: 3.500.000 euro
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
FFEU middelen voor innames missing links, centraal beheerd bij AWV maar kunnen deels aangewend worden voor NoordZuid Limburg - We zullen maximaal inzetten op het verkrijgen van Europese subsidies.	36.000.000 euro in totaal in Ffeu - fonds	
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Wouter Casteels	
Entiteit	De Werkvennootschap	
Functie	Algemeen Manager	
E-mail	wouter.casteels@dwv.vlaanderen	

Fiche 11

Fiche 11: We bouwen het waterwegennet uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare werken Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst
Beleidsdoelstelling	Robuuste, veilige en kwaliteitsvolle infrastructuurnetwerken uitbouwen
Beleidsvoorstel	We bouwen het waterwegennet uit.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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 de Seine-Schelde verbinding (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), verbreding van de vaargeul van het 10.000 tonsvak van het Zeekanaal. 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).

Concrete uitwerking

Waterwegen en binnenvaart zijn meer dan ooit de vervoersmodus waarop versterkt dient te worden ingezet in het belang van mobiliteit én klimaat. Het Vlaamse vervoersbeleid (én de zeehavens) stelt dan ook terecht ambitieuze modal split-streefcijfers voorop met een beduidende groei van het aandeel van de binnenvaart. Enkel een aantrekkelijk waterwegennet zal ondernemers overtuigen om de mental shift naar de waterweg te maken en zo de ambitie inzake modal split waar te maken. Bovendien geven prognoses aan dat de omvang van het goedertransport de volgende jaren nog beduidend zal stijgen. Vlaanderen dient daarom over een waterwegennet te beschikken dat bedrijfszeker is en de beoogde en verwachte groei én de schaalvergroting in de sector aankan. Dit vereist (voldoende) investeringen in onderhoud en in de verdere uitbouw van het waterwegennet zowel infrastructureel als digitaal.

Wat de toekomstgerichte uitbouw van het waterwegennet betreft werd de voorbije legislatuur al sterk geïnvesteerd in een aantal strategische projecten die het Vlaamse waterwegennet moeten uitbouwen tot een performante watersnelweg die over voldoende capaciteit beschikt.

Een verhoging van het investeringsritme en -omvang moeten ervoor zorgen dat de tijdshorizon om de meerwaarde van deze projecten tot hun recht te laten komen voor de stakeholders duidelijk is en wordt aangehouden.

Opwaardering Albertkanaal:

Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal de belangrijkste waterweg in Vlaanderen en een cruciale hinterlandverbinding voor de Antwerpse haven. Vooral het containervervoer kende het voorbije decennium een steile opgang. Om de vervoerscapaciteit van het Albertkanaal toekomstgericht te vergroten investeert De Vlaamse Waterweg nv in de verhoging van alle bruggen tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m die het mogelijk maakt om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen. Dit project is in volle uitvoering : 33 bruggen beschikken thans al over de vereiste doorvaarthoogte en ca. 20 projecten zijn momenteel in uitvoering.

Naast de brugverhogingen wordt het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen aangepast tot klasse VIb-bevaarbaarheid (bevaarbaar voor schepen tot 10.000 ton). Dit vergt investeringen in de verbreding en verdieping van het kanaal en in de aanpassing van de oevers. Deze werken zijn volop in uitvoering

De resterende investeringsomvang wordt geraamd op ca. 200 mio euro met de ambitie om de werken te voltooien in 2022. Deze projecten worden gefinancierd door de Europese Unie. Tenslotte is de uitbreiding van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem noodzakelijk om (onaanvaardbare) wachttijden als gevolg van de voorspelde trafiektoename en schaalvergroting te vermijden.

https://www.vlaamsewaterweg.be/opwaardering_albertkanaal

Seine Schelde Vlaanderen:

Het project Seine Schelde Vlaanderen, veruit het grootste binnenvaartproject op Europese bodem, moet uitmonden in een vlotte binnenvaartverbinding voor klasse VB-schepen tussen de bekkens van de Seine en de Schelde. De Vlaamse Waterweg nv zal, als belangrijkste deelproject, de bevaarbaarheid tussen Wervik en Gent verbeteren door de Leie te verruimen en te verdiepen, bruggen te verhogen of te vervangen, nieuwe sluisen te bouwen en passeerstroken aan te leggen. Aan Franse kant zal een volledig nieuw kanaal van 107 kilometer lang worden gegraven tussen Compiègne en Cambrai.

De werken voor de opwaardering van de Leie zijn in volle uitvoering.

De resterende investeringsomvang wordt geraamd op ca. 460 mio euro met de ambitie om de werken te voltooien in 2024. Deze projecten worden gefinancierd door de Europese Unie.

<https://www.seineschelde.be/>

Opwaardering Kanaal naar Charleroi:

De Vlaamse Waterweg wenst het kanaal naar Charleroi een grondige facelift te geven om het kanaal toegankelijk te maken voor schepen tot 1.350 ton en drie containerlagen hoog. Op deze manier wordt het transport van goederen over het water extra aantrekkelijk. De werken starten in het centrum van Halle maar ook in de gemeenten Beersel, Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos staan er projecten op til.

De globale opwaardering wordt beoogd tegen 2035.

<https://www.vlaamsewaterweg.be/kanaalnaarcharleroi>

Opwaardering kanaal Bocholt-Herentals:

Het Kanaal Bocholt-Herentals is tussen Lommel en Bocholt bevaarbaar voor klasse IV-schepen. Dit evenwel met beperkte diepgang, waardoor het rendement van de binnenvaart niet optimaal is. Door de aanpassing van het profiel van dit kanaalvak kan deze vaarbepanking worden weggewerkt.

Daarnaast wordt, mits de vervanging van drie klasse II-sluizen op het Kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één klasse IV sluis, de toegankelijkheid van Noord-Limburg via de waterweg sterk verbeterd en zal de binnenvaart in deze regio een belangrijke impuls krijgen. Het lopende studietraject zal duidelijkheid brengen omtrent de tijdhorizon voor dit project.

Opwaardering Zeekanaal Brussel-Schelde (10.000 tonsvak):

Om het Zeekanaal Brussel-Schelde aan te passen aan de behoeften van een hedendaags scheepvaartgebruik, werd medio de jaren zestig gestart met een moderniseringsprogramma. Dit project vereist nog de afwerking van het kanaalvak Willebroek-Bornem tot 10.000 ton (klasse VIb). Hier zijn nog een aantal voltooiingswerken nodig, meer bepaald de verbredingswerken, zodat het Zeekanaal Brussel-Schelde volwaardig kan functioneren.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten		
Totale kredieten	2020: 170.000 Keuro	Som resterende 4 jaren: 590.000 Keuro

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
EU-subsidies (verhogen bruggen Albertkanaal, Seine-Schelde)	66.000.Keuro

Contacten & betrokkenen**Contactpersoon binnen de administratie**

Naam	Chris Danckaerts
Entiteit	De Vlaamse Waterweg
Functie	Gedelegeerd bestuurder
E-mail	Chris.Danckaerts@vlaamsewaterweg.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst
Beleidsdoelstelling	Een professioneel assetmanagement
Beleidsvoorstel	We maken een inhaalbeweging voor kunstwerken en tunnels. We werken de onderhoudsachterstand op N-wegen weg. We garanderen de bedrijfszekerheid van de waterweginfrastructuur.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
Concrete uitwerking	
<p>De assets die in beheer zijn binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, namelijk bij AWV, DVW, MDK, De Lijn (spoorinfrastructuur en rollend materieel) en bij de afdeling AMT van het departement, vormen de ruggengraat van het Vlaamse mobiliteits- en waterbeheersingssysteem en dienen dusdanig met de nodige zorg behandeld te worden. Een managementtechniek die hiertoe bijdraagt is het Asset Management, wat voor de beheerders binnen het beleidsdomein neerkomt op een geïntegreerde benadering voor het beheer van de assets met als doel maximale waarde te creëren over haar hele levenscyclus en dit voor alle stakeholders.</p> <p>Een analyse van de toestand van deze assets leidt echter tot de conclusie dat actie zich opdringt om Vlaanderen als economische poort van en naar Europa blijvend te kunnen garanderen. De boom aan nieuwbouw in de jaren 60-70 heeft hiervoor de fundamenten gelegd, maar vervolgens werd er jaar na jaar een toenemend onderhoudstekort opgebouwd. Bijna 1 op de 5 assets vereist ondertussen een verhoogd toezicht en kan op termijn enkel nog operationeel en veilig blijven mits grondige structurele ingrepen.</p> <p>Geen betrouwbare waterweg en wegen zonder dito infrastructuur. We werken daarom de onderhoudsachterstand van onze bruggen, tunnels, gewestwegen en waterwegen weg. Zo garanderen</p>	

<p>we hun beschikbaarheid en de gebruikersveiligheid. Het verhogen van de bedrijfszekerheid van onze netwerken kan enkel maar verzekerd worden door tijdig en gepast onderhoud en door het wegwerken van de onderhoudsachterstand van onze wegen, waterwegen en kunstwerken. Het op peil brengen en houden van de bedrijfszekerheid van onze netwerken moet één van speerpunten vormen van een volgende Vlaamse investeringsregering die de Vlaamse conjunctuur en jobgroei sterk ondersteunen. Om de onderhoudsnoden (onderhoud, herstellingen, vervangingen) correct in te schatten en te prioriteren baseren we onze keuzes op een doorgedreven data- en informatiebeheer en een levenscyclusbeheer. Door een proactieve en planmatige aanpak beperken we de overlast voor de gebruiker, maar vermijden we ook noodsituaties waarbij infrastructuur omwille van veiligheidsredenen afgesloten moet worden.</p> <p>De toestand van deze asset portefeuille weer op orde brengen, impliceert een jaarlijks operationeel budget van 660 miljoen euro, naast een eenmalig investeringsbudget van 8,48 miljard euro over komende legislatu(ur)len). Met dergelijke infrastructuurwerken zijn ook tal van slimme combinaties met andere noden rond riolering, water-, gas-, elektriciteit-, spoorwegbeheerders en leefbaarheid (o.a. geluidsproblematiek) mogelijk. In beide gevallen is dit significant meer dan de budgetten die via de begroting ter beschikking worden gesteld. Zelfs mits een verhoging vanuit de Vlaamse regering, is er nood aan alternatieve financieringsmechanismes om dit mogelijk te maken.</p> <p>Ook inzake het volwassenheidsniveau van het Asset Management binnen beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken zijn er nog belangrijke stappen te zetten. Het beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken wil zich ertoe engageren om Asset Management toe te passen als hefboom naar een efficiënter en meer doeltreffend beleid. Risicobeheer, data- en informatiebeheer, levenscyclusbeheer en continue verbetering zijn hierbij de belangrijkste prioriteiten, die een belangrijk effect kunnen hebben op optimale waardecreatie. Het faciliteert ook de discussie rond wat een maatschappelijk aanvaard risiconiveau is, en hoe beslissingen in functie daarvan worden genomen. Goed Asset Management creëert waarde.</p> <p>Tot slot dient een aangepast Asset Management ook antwoord te bieden op de nieuwe trends en de uitdagingen die deze met zich meebrengen, zoals daar zijn digitalisering, modal shift, nieuwe mobiliteitsconcepten, enz. Er moet met andere woorden niet alleen geïnvesteerd worden in behoud, maar ook in het verwerven van nieuwe competenties, tools en technieken. Gelukkig bieden deze nieuwe trends ook nieuwe oplossingen, zoals het digitalisering van het Asset Management waardoor aan slim asset beheer kan gedaan worden.</p> <p>In samenwerking met Deloitte, heeft het beleidsdomein MOW de noden op vlak van asset management samen gebracht in een nota onder de titel 'Eerst houden, dan bouwen'. Deze nota is beschikbaar op de volgende locatie: https://vlaamseoverheid.sharepoint.com/sites/Bijdrage_Regeerakkoord</p>		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Operationeel budget: €320M Investeringsbudget: €1920	Operationeel budget: €320M Investeringsbudget: €1920
Aanwending bijkomende kredieten	+ €250M	2021 + €500M 2022 + €750M 2023 + €1000M 2024 + €1000M
Totale kredieten	2020 €2490M 2021 €2740M 2022 €2990M 2023 €3240M 2024 €3240M	

Fiche 12

Fiche 12: Professioneel assetmanagement
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Contacten & betrokkenen	
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Tom Roelants
Entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer
Functie	Administrateur-generaal
E-mail	tomjj.roelants@mow.vlaanderen.be
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Chris Danckaerts
Entiteit	De Vlaamse Waterweg
Functie	Gedelegeerd bestuurder
E-mail	chris.danckaerts@vlaamsewaterweg.be

Fiche 13

Fiche 13: We onderhouden onze fietspaden.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Vervoernetwerken klaar maken voor de toekomst
Beleidsdoelstelling	Professioneel assetmanagement
Beleidsvoorstel	We onderhouden onze fietspaden.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
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.

Maatregel	Onderhoudstaken fietssnelwegen opnemen
Concrete uitwerking	
<p>Het voorstel heeft tot doel om uniforme, kwalitatieve onderhouden¹ FSW aan te bieden aan de fietsers. Dit doel kan enkel bereikt worden indien de gezette standaard ook wordt gehaald. AWV zal waken over de specifieke toekenning van mensen en middelen aan de FSW en zal hierover transparant rapporteren. AWV kan dergelijk aanbod slechts waarmaken indien er extra mensen en middelen toegewezen worden om deze taken op zich te nemen. Dit is een harde voorwaarde. Hieronder wordt een ruwe raming gegeven van zowel de benodigde extra mensen en middelen.</p> <p>Fietssnelwegen (FSW) zijn een prioriteit in het fietsbeleid. Fietssnelwegen moeten kwalitatief hoogstaande fietsverbindingen over langere afstanden aanbieden, in functie van bovenlokale verplaatsingen. In dit opzicht vormen fietssnelwegen een belangrijk netwerk om de combimobiliteit te stimuleren. Attractieve fietssnelwegen bieden - zeker ook voor woon-werkverkeer - een belangrijk alternatief voor pendelaars.</p> <p>Afhankelijk van het wegsegment wordt voor het onderhoud van de fietssnelwegen, na aanleg, gerekend op verschillende partners:</p> <p>FSW op gewestweg: eigendom en beheer AWV > aandeel in FSW 10%</p> <p>FSW op jaagpad: eigendom en beheer De Vlaamse Waterweg > > aandeel in FSW 30%</p> <p>FSW op spoorbedding: eigendom infrabel, beheer gemeente > > aandeel in FSW 48%</p> <p>FSW op gemeentelijke weg: eigendom en beheer gemeenten > > aandeel in FSW 12%</p> <p>Voor de FSW op gewestwegen (type A) of langs de Vlaamse waterwegen (type B) veronderstellen we dat de respectievelijke Vlaamse wegbeheerder zelf verantwoordelijk blijft voor het eigen patrimonium, waarbij onderhoudstaken met het beschikbaar budget uitgevoerd worden. Voor de FSW op/langs spoorbeddingen (type C) overtuigen de provincies de respectievelijke gemeenten om het beheer op zich te nemen, ook al maken zij niet rechtstreeks deel uit van het wegennetwerk. Het beheer van de FSW op/langs de gemeentewegen (type D) is momenteel gebonden aan de onderhoudsstrategie van de bepaalde gemeente, wat door bepaalde budgettaire beperkingen af en toe onvoldoende is.</p>	

¹ Groenonderhoud, wegenonderhoud, netheid, signalisatie, beveiligingsconstructies, onderhoud kunstwerken, verlichting, rustpunten, winterdienst en structureel onderhoud.

Fiche 13

Fiche 13: We onderhouden onze fietspaden
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Omwille van bovenstaande redenen wil AWV aanbieden om het onderhoud voor deze segmenten (type C/D) op zich te nemen. Dit heeft volgende voordelen:

- De FSW lopen vaak over meerdere gemeenten (bv. FSW 3 - Leuven-Brussel: grondgebied Leuven, Herent, Kortenberg, Zaventem, (Brussel)). Door het beheer van het volledige segment bij één partij onder te brengen, zal hetzelfde kwaliteitsniveau gegarandeerd zijn op het volledige traject.
- De trajecten in vrije bedding vormen samen met de trajecten langs jaagpaden de belangrijkste uithangborden voor fietssnelwegen en kunnen mensen 'over de streep' trekken om de fiets en de FSW te hanteren (in het woon-werkverkeer).
- De Vlaamse overheid kan gemeenten financieel ontzorgen. Gemeenten nemen deze taak momenteel er bovenop. In functie van budgettaire beperkingen kan een extra financiële stimulans vooral voor kleinere gemeenten een belangrijke uitgestoken hand zijn.
- Door het beheer van meerdere FSW bij één partij onder te brengen, kunnen schaalvoordelen spelen bij de uitvoering van de onderhoudstaken en de bijhorende kosten.
- Om een blijvende aantrekkingskracht op de fietsers te kunnen uitoefenen, is het niet alleen belangrijk om de FSW aan te leggen, maar ook om ze nadien kwalitatief te blijven onderhouden. Door vanuit de Vlaamse overheid op de meest zichtbare segmenten in te zetten op een uniform beheer, kan dit ook geborgd worden en draagt het Vlaams fietsbeleid actief bij tot de verduurzaming van de mobiliteit.
- Door het beheer van de FSW onder te brengen onder de Vlaamse bevoegdheden, wordt op eenzelfde manier gewerkt. Binnen AWV wordt d.m.v. dit project de aanwezige expertise gebruikt én gekoppeld, om te komen tot een Vlaams expertisecentrum m.b.t. FSW, die reeds ingebed is in de structuur binnen AWV. Dit expertisecentrum kan instaan voor het beleid en operationalisering van de Vlaamse fietssnelwegen.

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	0	0
Aanwending bijkomende kredieten	0	45,5 miljoen euro/jaar voor regulier onderhoud 22,7 miljoen euro/jaar voor structureel onderhoud
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
62,7 VTE	2,47 miljoen euro/jaar	
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Tom Roelants	
Entiteit	AWV	
Functie	Administrateur-generaal	
E-mail	tomjj.roelants@wegenwerken.be	

Fiche 14

Fiche 14: We innoveren onze nautische dienstverlening.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Multimodaal vervoersysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Een vlot en veilig (scheepvaart)verkeer van en naar de havens.
Beleidsvoorstel	We innoveren de nautische dienstverlening.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
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.
Concrete uitwerking
Het agentschap MDK wil via doorgedreven initiatieven rond de beloodsingsmiddelen bijdragen aan de continuïteit van de scheepvaart van en naar de Vlaamse havens. Deze hoogtechnologische vaartuigen, die geschikt moeten zijn voor de steeds verder evoluerende scheepvaart en die de omsluiting moeten garanderen tussen de loodskruispost op zee, de Scheldemonding en de hubs aan walzijde, en het onderzoek naar innovatieve en alternatieve beloodsingstechnieken maken integraal deel uit van de scope.
VLOOT dab, onderdeel van het agentschap MDK, staat in voor de inzet van bemande en bedrijfsklare vaartuigen om op een snelle, doelmatige en veilige wijze de loodsen aan boord te brengen van de te beloodsen schepen die de Vlaamse havens aanlopen, zoals verankerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 betreffende de organisatie van de Dienst met Afzonderlijk Beheer VLOOT. In deze fiche gaat het specifiek over de loodsboot-tender en de swath-tenders.
Als agentschap zijn we verantwoordelijk voor het kustgebied en de toegang tot de Vlaamse havens,
<ul style="list-style-type: none"> - garanderen we de structurele en functionele veiligheid van het maritiem gebied en de optimale werking van de nautische keten; - dragen we bij tot de economische ontwikkeling van het kustgebied en de havens in Vlaanderen; - organiseren we de watergebonden mobiliteit van personen in Vlaanderen.
Betrouwbare dienstverlening, innovatie, expertise en samenwerking zijn essentieel voor een efficiënte inzet van de middelen.
De huidige middelen zijn verouderd (loodsboot-tender) of aan vervanging toe (swath-tenders). Deze dossiers vragen een degelijke voorbereiding, inclusief het nodige studiewerk in het kader van de aanbesteding en zullen na de gunning door de omvang van deze projecten en de complexiteit van de schepen een langer dan gemiddelde bouwtermijn kennen. Om de operationaliteit en de betrouwbaarheid van de dienstverlening niet in het gedrang te laten komen, is een snelle politieke principiële beslissing vereist naar opstart van deze projecten toe, alsook over het vrijmaken van de nodige budgettaire middelen.

Fiche 14

Fiche 14: We innoveren onze nautische dienstverlening.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Geen kredieten beschikbaar	Geen kredieten beschikbaar
Aanwending bijkomende kredieten		Vervanging tender-vaartuig: In de begroting van dab VLOOT zal in 2021 (jaar van de gunning) een bedrag van 25.000.000 euro voorzien moeten worden voor de vastlegging van het vaartuig dat de loodsboot-tender moet vervangen. De vereffeningen zullen vanaf 2021 gerealiseerd worden gespreid over de bouwtermijn. Vervanging SWATHS: In de begroting van dab VLOOT moet in het jaar 2023 een bijkomend bedrag van 3*16.000.000 euro voorzien worden voor de vastlegging van drie nieuwe tenderswath-vaartuigen. De vereffeningen zullen vanaf 2023 gerealiseerd worden gespreid over de bouwtermijn.
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Deze noodzakelijke investeringen om de continuïteit van en naar de Vlaamse havens te garanderen, worden gecompenseerd door de loodsgelden en/of dotatie van dab LOODSWEZEN.	25.000.000 + 48.000.000, gespreid over de verwachte levensduur van de verschillende vaartuigen.	
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Nathalie Balcaen	
Entiteit	Agentschap MDK	
Functie	Administrateur-generaal	
E-mail	nathalie.balcaen@mow.vlaanderen.be	

Fiche 15

Fiche 15: We bouwen een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en Terneuzen.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Een multimodaal vervoersysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Zorgen voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de zeehavens
Beleidsvoorstel	We bouwen een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en Terneuzen.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
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 Scheldecommissie aan de Nieuwe Sluis in Terneuzen (Ingebruikname in 2022 voorzien).

Maatregel	Nieuwe zeesluis Terneuzen	
Concrete uitwerking		
Het verzekeren van de maritieme toegankelijkheid van onze havens is van cruciaal belang. Daarom maken we samen met Nederland en met het Vlaams-Nederlands projectteam van de VNSC werk van de realisatie van de Nieuwe zeesluis in Terneuzen (2022).		
Het sluiscomplex in Terneuzen vormt de toegang tot North Sea Port (Terneuzen en Gent) gelegen aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Het is een cruciale schakel in de Seine-Schelde-verbinding. Onderzoek naar de maritieme toegang van de Kanaalzone heeft aangetoond dat voor de binnenvaart een capaciteitsprobleem dreigt en voor zeeschepen problemen te verwachten zijn omtrent afmetingen, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de doorvaart. Om deze redenen is de realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen een noodzaak.		
De nodige besluitvorming werd reeds genomen om de Nieuwe Sluis Terneuzen te realiseren. Op 5 februari 2015 werd het Verdrag betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen ondertekend. Op 30 juni 2017 stemde de Vlaamse Regering in met het voornemen tot gunning van de Nieuwe Sluis Terneuzen. De definitieve gunning van het hoofdcontract aan het consortium Sassevaart vond plaats op 31 augustus 2017. Het gemengde Vlaams-Nederlandse projectteam NST van de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie staat in voor de realisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen. De bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen zal naar verwachting in Q4 2022 gereed zijn.		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	59,5 miljoen euro	2021: 59,5 miljoen euro

	(zie VR 30062017- te voorzien via FFEU)	(zie VR 30062017- te voorzien via FFEU)
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
- CEF subsidie	48,095 keur	
- Bijdrage HBG/NSP (variabel op basis van aannames VR 30062017)	85,745 keur	
- compensatie kanaalaanpassing – art 9.3, betaling door Nederland aan Vlaanderen	147,561 keur	
- Nederland (na CEF verrekening)	186,784 keur (195,803 keur – 9,018 keur)	

Maatregel	Nieuwe Sluis Zeebrugge	
Concrete uitwerking		
<p>De achterhaven van Zeebrugge is een zone die volop groeit. Om de verdere groei van de haven en de werkgelegenheid in de regio veilig te stellen zetten we in op de realisatie van een nieuwe tweede toegang tot de achterhaven.</p> <p>Op 15 juli 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het planningsproces 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'. Dit project is van cruciaal belang voor de verdere groei en ontwikkeling van de haven van Zeebrugge. De achterhaven van Zeebrugge is immers een zone die groeit. De maritieme toegang tot die zone moet dan ook gegarandeerd blijven. Daartoe zullen verschillende alternatieven grondig bestudeerd worden alvorens een definitieve keuze wordt gemaakt.</p> <p>Het project wordt aangepakt volgens de procedure die is vastgelegd in het Decreet Complexe Projecten.</p> <p>Na de verkenningfase ging de onderzoeksfase van start met een startbeslissing van de Vlaamse Regering op 15 juli 2016. In de onderzoeksfase werd reeds een Ontwerp van voorkeursbesluit voor de verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge vastgesteld door de Vlaamse Regering. (VR 14122018)</p> <p>De onderzoeksfase zal worden afgerond met de definitieve vaststelling voorkeursbesluit door VR (beoogde timing: zomer 2019). Met de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit wordt een definitieve keuze gemaakt door de Vlaamse Regering over de locatie van de nieuwe zeesluis in het havengebied Zeebrugge.</p> <p>Vervolgens wordt de uitwerkingsfase opgestart. Deze fase moet uitmonden in een projectbesluit door de Vlaamse Regering (voorzien ten vroegste najaar 2021). In het projectbesluit zijn alle keuzes en beslissingen opgenomen die de bouw van de zeesluis op de door het voorkeursbesluit vastgelegde locatie zullen mogelijk maken (vergunningen, bestemmingswijzigingen, budget,...). In deze fase wordt ook de financiering concreet uitgewerkt.</p> <p>Daarna volgt de uitvoeringsfase waarin concreet werk wordt gemaakt van aanbesteding (voorzien 2022). De uitvoering van de werken is voorzien in 2023.</p>		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)

Aanwending huidige kredieten	Nog te bepalen	Nog te bepalen
Aanwending bijkomende kredieten	Nog te bepalen	Nog te bepalen
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
- De raming van het alternatief Visart tunnel bedraagt 1,09 miljard euro (pp 2017, excl. BTW, cf. MKBA). Financiering project moet nog in uitwerkingsfase verder bekeken worden. Bij projectbesluit (verwacht eind 2021) moet de financiering rond zijn.		
- We zullen maximaal inzetten op het verkrijgen van Europese subsidies.		
- Net zoals bij de andere sluisprojecten in de Vlaamse havens zal een bijdrage van het havenbedrijf, i.c. MBZ, gevraagd worden. De besprekingen hierover dienen nog opgestart te worden.		

Contacten & betrokkenen	
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Een multimodaal vervoersysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Zee- en luchthavens als internationale poort van Vlaanderen uitbouwen
Beleidsvoorstel	We zorgen voor extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA).

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

Na vaststelling door de Vlaamse Regering voeren we het voorkeursbesluit van het complex project "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.

Concrete uitwerking

Op 15 juli 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor complex project realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (complex project ECA). De projectdoelstelling van het complex project ECA is driedelig:

- De realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen;
- De daarmee samenhangende ontwikkeling van logistiek-industriële gronden;
- En de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdwegenet.

Startbeslissing (VR 15-7-2016) te raadplegen via:

<http://www.mow.vlaanderen.be/extracontainercapaciteitantwerpen>.

Op de VR van 21/12/2018 werd het voorontwerp voorkeursbesluit mede gedeeld.

Met de vaststelling van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering zal de onderzoeksfase afgerond worden en kan de uitwerkingsfase van het complex project starten. De uitwerkingsfase start met het voorbereiden en opstellen van een projectonderzoeksnota. Deze nota beschrijft in detail het voorkeursalternatief en geeft een methodologisch overzicht van het onderzoek dat nodig zal zijn om de milieu-impact, veiligheidsimpact, nautische analyse (en dergelijke meer) te vervolledigen. Deze nota wordt aan een adviesronde onderworpen en geactualiseerd op basis van die inspraak. Daarna wordt het aangekondigde onderzoek uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten zal het multidisciplinaire projectteam dan een voorontwerp projectbesluit opstellen. Dit zal eerst worden meegedeeld aan de Vlaamse Regering, vervolgens voor advies voorgelegd, herwerkt en als ontwerp projectbesluit voor vaststelling opnieuw aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Daarna volgt een openbaar onderzoek, op basis waarvan een projectbesluit kan worden vastgesteld door de Vlaamse Regering. Daarna start de uitvoeringsfase van het complex project. In die vierde en laatste fase gaat het dan uitsluitend nog om de realisatie van het projectbesluit met de bouw.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
--	------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	1 700 kEuro (incl btw)	2021: 1 700 kEuro (incl btw) 2022: 237 237 kEuro (incl. btw) 2023: 345 458 kEuro (incl. btw) 2024: 327 425 kEuro (incl. btw) 2025: 225 474 kEuro (incl. btw) (2026): 86 281 kEuro (incl. btw) (2027): 4 847 kEuro (incl. btw)

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

De bijdrage van de direct belanghebbende co-financier (het Antwerps havenbestuur) is nog te bespreken.

Toelichting	Bedrag
De opgegeven kostenraming behelst de totale projectkosten van een kansrijk alternatief op realisatie. Uitgangspunt daarbij is dat een (groot) deel van deze kosten is betaald worden door het Havenbestuur Antwerpen. Voorgesteld wordt de kostendeling tussen Vlaams Gewest en het Havenbestuur van Antwerpen te stoelen op de taak/bevoegdheidsverdeling in het havendecreet. Indicatief wordt het vastleggingskrediet voor het Vlaams Gewest (focus op maritieme toegangs- en ontsluitingswegen) in de komende legislatuur geraamd op 600 miljoen euro. Een kostenraming voor het actieplan met circa 100 flankerende maatregelen is (nog) niet beschikbaar.	

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement MOW
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.Boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Multimodaal vervoerssysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Zeehavens en luchthavens als internationale poort van Vlaanderen uitbouwen
Beleidsvoorstel	Visie (incl. actieprogramma) voor een duurzaam, efficiënt en betrouwbaar vervoer

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

De stakeholders bij het uitwerken van de visie zijn MOW, Vlaamse Agentschappen rond mobiliteit, havenbedrijven, de werkgevers, enz. Het uitvoeringsprogramma kan bestaan uit de versnelde aanleg "kleine" basisinfrastructuur, uit steunmaatregelen rond modal-shift en distributieconcepten (beperkt in duur en degressief), aanpassing van regelgeving,... Binnen Vlaanderen zal daarbij de nadruk liggen op het verder intensifiëren van de binnenvaart en op het uitrollen van alternatieve distributie- en transportmodellen voor het bedrijfsleven. Het uitvoeringsprogramma kan (deels) opgenomen te worden in de (nog op te maken) individuele overeenkomsten met de havens in het kader van de koepelovereenkomst.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	9 000 Keuro per jaar	

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
Voor haven gebonden projecten wordt rekening gehouden met een inbreng van havenbesturen.	

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Jan Blomme
Entiteit	Havencommissariaat
Functie	Havencommissaris
E-mail	Jan.blomme@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Zeehavens en luchthavens als internationale poort van Vlaanderen verder uitbouwen
Beleidsvoorstel	We verzakelijken de relatie tussen overheid en havenbedrijven.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

We maken werk van een regelgevend kader waar ondernemingen onder bepaalde welomlijnde voorwaarden subsidies kunnen ontvangen om hun goederenstromen van en naar de havens te verduurzamen.

Concrete uitwerking

Een van de beleidsdoelstellingen van het Vlaamse Gewest is om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens ten opzichte van andere Europese havens te behouden en te versterken en om een 'modal shift' van wegvervoer naar meer duurzame modi (spoor en binnenvaart) te realiseren.

Hiervoor werd in het najaar van 2017 een structureel en door alle partijen gedragen plan van aanpak uitgewerkt. Het gaat over een operationele strategie, in de vorm van zogenaamde 'bundelingsconcepten'. Consolidatie van goederenstromen moet ervoor zorgen dat de beladingsgraad zal verhogen en de efficiëntie en de aantrekkelijkheid van spoorvervoer en binnenvaart zal toenemen.

De Vlaamse Overheid en de Vlaamse havens hebben de operationele overeenstemming tussen alle partijen vertaald in een steunprogramma voor binnenvaart- en spoorvervoer. De steunmaatregel heeft een looptijd van vijf jaar. Er werd afgesproken dat het Vlaamse Gewest en de havenbedrijven elk 50% van de voorziene steun voor hun rekening zullen nemen. In 24 oktober 2018 kreeg de Vlaamse overheid in het kader van een staatssteundossier hiervoor groen licht van het Directoraat-generaal Concurrentie (DG-Move). Via een Besluit van de Vlaamse Regering zullen de modaliteiten en voorwaarden voor het toekennen van subsidies verder gepreciseerd worden.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	6.000 kEuro	
Aanwending bijkomende kredieten		2020 6.000 kEuro 2021 6.000 kEuro 2022 6.000 kEuro 2023 6.000 kEuro

Fiche 18

Fiche 18: Steunprogramma hinterlandontsluiting
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Totale kredieten		Het budget voor het Vlaamse Gewest is geplafonneerd tot max. € 35.000.000.
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Voor begrotingsjaar 2020, 2021, 2022 en 2023 werd de inschatting gemaakt dat het Vlaams Gewest 4 miljoen euro zal moeten voorzien voor het steunprogramma binnenvaart. Volgens projecties voor het steunprogramma spoor zal er 2 miljoen euro moeten worden vrijgemaakt, met de mogelijkheid om dit bedrag - indien dit écht nodig zou blijken - met 1 miljoen euro te verhogen.		
De Havenbedrijven van Antwerpen, Gent en Zeebrugge staan samen in voor de overige 50% van de financiering van het project.		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Jan Blomme	
Entiteit	MOW - Gewestelijk Havencommissariaat	
Functie	Gewestelijk Havencommissaris	
E-mail	jan.blomme@mow.vlaanderen.be	

Fiche 19

Fiche 19: We verzakelijken de relatie tussen overheid en havenbedrijven.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Een multimodaal vervoersysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Zeehavens en luchthavens als internationale poort van Vlaanderen verder uitbouwen
Beleidsvoorstel	We verzakelijken de relatie tussen overheid en havenbedrijven.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
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.
Concrete uitwerking
Het Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (hierna Havendecreet) biedt het kader dat structuur geeft aan de relatie tussen de Vlaamse Overheid enerzijds en de 4 Vlaamse havenbedrijven anderzijds. De voorbije 20 jaar zijn echter tal van nieuwe uitdagingen gerezen voor de Vlaamse havens die een adequaat antwoord verdienen. Deze uitdagingen zijn vaak van die aard dat zij niet door een havenbedrijf of andere overheden of spelers alleen kunnen worden aangepakt. Er is nood aan meer afstemming en samenwerking voor het aanpakken van deze uitdagingen. Hoewel het Havendecreet tot op vandaag zijn nut en waarde bewijst voor het beheer van de Vlaamse havengebieden, biedt het niet meteen het juiste kader en de nodige flexibiliteit om de nood aan afstemming en samenwerking inzake haven gerelateerd beleid te faciliteren.
Daarom werd werk gemaakt van een nieuwe koepelovereenkomst die complementair is aan het reeds bestaande kader van het Havendecreet en die reeds werd goedgekeurd in 2019. Deze koepelovereenkomst vormt de basis voor het uitwerken van individuele overeenkomsten tussen de Vlaamse overheid en de verschillende havenbedrijven. Hierin zullen concrete afspraken gemaakt worden over samenwerking in concrete projecten en acties die zich binnen elke haven aandienen en kunnen bijdragen tot het aanpakken van één of meerdere uitdagingen die in de bijlage van de koepelovereenkomst zijn opgelijst. De voorbereiding van de individuele overeenkomsten zal gebeuren in de loop van 2019. Goedkeuring van de individuele overeenkomsten is voorzien begin 2020.
De koepelovereenkomst houdt geen engagement in om alle projecten in te willigen. Er zal een selectie gemaakt worden in gezamenlijk overleg tussen de havenbedrijven en de Vlaamse overheid. Hierbij zal o.a. worden bekeken welke projecten de grootste bijdrages kunnen leveren bij de aanpak van de gezamenlijke uitdagingen die omschreven zijn in de bijlage bij de koepelovereenkomst. Op basis van deze oefening zal een inschatting kunnen worden gemaakt van het budget. In voorkomend geval kan er ook een impact zijn op budgetten in andere beleidsdomeinen als blijkt dat de door de havens voorgestelde projecten en acties daar logischerwijs beter worden ondergebracht of thuis horen.

Fiche 19

Fiche 19: We verzakelijken de relatie tussen overheid en havenbedrijven.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Afhankelijk van de ingediende projecten (zie toelichting)	Afhankelijk van de ingediende projecten (zie toelichting)
Aanwending bijkomende kredieten	Afhankelijk van de ingediende projecten (zie toelichting)	Afhankelijk van de ingediende projecten (zie toelichting)
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Filip Boelaert	
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Functie	Secretaris-generaal	
E-mail	filip.boelaert@mow.vlaanderen.be	

Fiche 20

Fiche 20: We bouwen mobipunten gericht uit binnen de vervoerregio's.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Een gelaagd netwerk van mobipunten en geconnecteerde hubs
Beleidsvoorstel	We bouwen mobipunten gericht uit binnen de vervoerregio's.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
<p>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 OV, deelwagens, deelfietsen, ...), diensten (o.a. wachtaccomodatatie, ticketing, ...), oriëntatie (o.a. zichtbaarheid, herkenbaarheid, ...), ruimtelijke integratie (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ...) en ontwikkeling (cf. wonen en attractoren). Waar nodig tillen we het uitrustingsniveau van de bestaande carpoolparking of mobipunten naar een hoger niveau.</p>
Concrete uitwerking
<p>Als we mensen willen stimuleren om zich te verplaatsen met een scala aan vervoermiddelen, moet er aandacht besteed worden aan het uitbouwen en ontwikkelen van mobipunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt.</p> <p>Recent werd een globale beleidsvisie over mobipunten ontwikkeld waarmee vervoerregio's en lokale overheden aan de slag kunnen om mobipunten verder te ontwikkelen. In deze visie worden 32 mogelijke types van mobipunten onderscheiden waarbij het type mobipunt bepaald wordt door het vervoerniveau (interregionaal, regionaal, lokaal en buurt) en de ruimtelijke context. Om tot een kwalitatief mobipunt te komen worden een set van richtlijnen geschetst, afhankelijk van het type mobipunt. Hierbij zijn twee belangrijke componenten: de locatiekeuze en de prestatie-eisen. Wat betreft de prestatie-eisen worden 24 eisen voorgesteld die een leidraad vormen bij het uitbouwen en het beheer van een mobipunt. Om flexibel te kunnen inspelen op toekomstige noden en de lokale context zijn de prestatie-eisen opgesteld als algemene principes, dan dat ze concrete inrichting en uitrusting eisen. De prestatie-eisen worden in vijf thema's gebundeld: mobiliteitsaanbod (o.a. regulier OV, deelwagens, deelfietsen, ...), diensten (o.a. wachtaccomodatatie, ticketing, ...), oriëntatie (o.a. zichtbaarheid, herkenbaarheid, ...), ruimtelijke integratie (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ...) en ontwikkeling (cfr. wonen en attractoren). In welke mate een mobipunt aan de prestatie-eisen moet voldoen, verschilt naargelang het type mobipunt.</p> <p>Om combimobiliteit te faciliteren is het belangrijk dat een sterk netwerk van mobipunten gevormd wordt. De vervoerregioraad zal hierbij de regierol opnemen voor de (inter)regionale mobipunten, de lokale overheid voor de lokale en buurtmobipunten. De hierboven uitgewerkte typologie, locatiekeuze en prestatie-eisen bieden een houvast bij de uitrol van de mobipunten. Om dit te ondersteunen zullen regels worden uitgewerkt inzake de aanleg en financiering van mobipunten. Hoeveel budget hiervoor nodig zal zijn moet nog worden onderzocht.</p>

Fiche 20

Fiche 20: We bouwen mobipunten gericht uit binnen de vervoerregio's.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	10 000 kEuro	20.000 kEuro per jaar
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Filip Boelaert	
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Functie	Secretaris-generaal	
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be	

Fiche 21

Fiche 21: We bouwen regionale logistieke knooppunten uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare werken Multimodaal vervoersysteem uitbouwen
Beleidsdoelstelling	Gelaagd netwerk van mobipunten en hubs uitbouwen
Beleidsvoorstel	We bouwen regionale logistieke knooppunten uit.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
<p>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.</p>
Concrete uitwerking
<p>Om het aandeel van de binnenvaart substantieel te verhogen werden en worden verschillende initiatieven genomen die grotendeels ressorteren onder de bevoegdheid van De Vlaamse Waterweg en deel uitmaken van haar commerciële strategie. Investeren in ondernemen op en langs het water is de boodschap.</p> <p>Concreet gaat het om de zorg voor een operationeel aanbod aan watergebonden vestigingsmogelijkheden in de verschillende regio's, in het verder zetten van publiek-private investeringen in de bouw van kaaimuren en in een gerichte marktprospectie en promotie.</p> <p>Om een volwaardig en geloofwaardig alternatief te zijn voor het groeiende mobiliteitsprobleem is het een absolute randvoorwaarde dat er een voldoende ruim aanbod is aan watergebonden bedrijventerreinen. De Vlaamse Waterweg zet dan ook in op een grondbeleid dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen te benutten. In overeenstemming met het gewenste ruimtelijk beleid wordt ingezet op het herwaarderen van bedrijventerreinen langsheen waterwegen of afbakenen van nieuwe watergebonden bedrijventerreinen.</p> <p>Om de bereikbaarheid van de waterweg te blijven verbeteren, wordt verder geïnvesteerd in laad- en losinfrastructuur. Het aantal plaatsen waar goederen geladen en gelost kunnen worden is de laatste jaren sterk toegenomen. Het blijft nodig voort in te zetten op de creatie van nieuwe overslagmogelijkheden en de modernisering van bestaande overslaglocaties.</p> <p>https://www.vlaamsewaterweg.be/bedrijventerreinen-en-kaaimuren</p> <p>Samen met Multimodaal.Vlaanderen en relevante stakeholders zet de Vlaamse overheid en inzonderheid De Vlaamse waterweg in op het bewerkstelligen van een mental shift bij ondernemers met het oog op het verhogen van het aandeel van de binnenvaart in de modal split. Potentiële klanten worden actief benaderd en op gebied van imago, promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing zal versterkt worden ingezet.</p> <p>Een jaarlijks investeringsvolume van 20 mio euro voor het aandeel van De Vlaamse Waterweg is vereist om invulling te geven aan de ambitie.</p>

Fiche 21

Fiche 21: We bouwen regionale logistieke knooppunten uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

https://www.vlaamsewaterweg.be/advies-op-maat https://www.vlaamsewaterweg.be/steunmaatregelen https://www.vlaamsewaterweg.be/innovatieve-projecten		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten		
Totale kredieten	2020: 20.000 Keuro	Som resterende 4 jaren: 80.000 Keuro
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
/		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Chris Danckaerts	
Entiteit	De Vlaamse Waterweg	
Functie	Gedelegeerd bestuurder	
E-mail	Chris.Danckaerts@vlaamsewaterweg.be	

Fiche 22

Fiche 22: We gaan voor een holistische visie op rijgeschiktheid.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KL

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Een slachtoffervrij vervoersysteem
Beleidsdoelstelling	Alle weggebruikers gedragen zich op een verkeersveilige manier
Beleidsvoorstel	We gaan voor een holistische visie op rijgeschiktheid.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

Met een verruimde visie op rijgeschiktheid benaderen we de weggebruikers zowel vanuit het psychisch, lichamelijk 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.

Concrete uitwerking

Vanuit de Vlaamse overheid is het de opdracht om beleid te voeren rond rijgeschiktheid. In Vlaanderen willen we hiervoor investeren in een beleidscel binnen het departement MOW.

Binnen het beleidsvoorbereidend werk hebben we aandacht voor een rijgeschiktheidstraject met daarin zowel aandacht voor medische problemen als de psychosociale context. Hierbij stappen we af van een statische benadering van het probleem, zoals vandaag het geval is, en gebruiken we de bestaande of nieuwe contactmomenten met alle weggebruikers om te komen tot een begeleidingstraject. Eén of meerdere door de overheid erkende multidisciplinaire teams onderzoeken samen met de weggebruiker op welke manier hij of zij best geholpen kan worden. De beleidscel rijgeschiktheid heeft hierbij een ondersteunende rol op het gebied van het uitwerken van het effectieve begeleidingstraject en het bepalen van het kader. Daarnaast staat de beleidscel in voor de wetenschappelijke onderbouwing en de analyse, opvolging en controle van de multidisciplinaire teams.

Het uitbouwen van dergelijk traject omvat het ontwikkelen en onderhouden van IT-ondersteunende tools, ter beschikking stellen van aangepaste voertuigen, het opzetten van wetenschappelijk onderzoek ter verdere onderbouwing en evaluatie van de begeleiding, personeelskost.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	€ 1.200.000	Vanaf 2021 - € 1.200.000
Aanwending bijkomende kredieten	€ 2.000.000 à 5.000.000 (raming)	€ 2.000.000 à 5.000.000 (raming)

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
Momenteel wordt jaarlijks € 1.200.000 via een subsidiering aan CARA (VIAS Institute) betaald. Deze middelen worden ter beschikking gesteld vanuit het verkeersveiligheidsfonds. De raming voor de uitbouw van een	

Fiche 22

Fiche 22: We gaan voor een holistische visie op rijgeschiktheid.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KL

Vlaams rijgeschiktheidstraject aangestuurd vanuit de beleidscel rijgeschiktheid binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid wordt geraamd op een extra € 2.000.000 tot 5.000.000.	
Contacten & betrokkenen	
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Fiche 23: We zetten in op levenslang leren.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KL

Fiche 23

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Een slachtoffervrij vervoersysteem
Beleidsdoelstelling	Alle weggebruikers gedragen zich op een verkeersveilige manier
Beleidsvoorstel	We zetten in op levenslang leren.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Verkeerseducatie is een noodzakelijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Door middel van educatie leren we het juiste gedrag aan en voorkomen we gevaarlijk gedrag of sturen we dit in de juiste veilige richting. Tijdens de volledige schoolloopbaan leren we kinderen en jongeren stapsgewijs hoe ze zich veilig kunnen verplaatsen. Volwassen weggebruikers zullen we op elke leeftijd de nodige en gepaste opleidingsmogelijkheden aanreiken om kennis, kunde en attitude voortdurend aan te scherpen.

We hebben hierbij aandacht voor zowel kennis als de ontwikkeling van de juiste vaardigheden (kunde) en de juiste attitude in het verkeer. We zorgen voor inzicht in de eigen mogelijkheden en beperkingen en in die van de andere weggebruikers. Met aandacht voor de gevolgen van risicogedrag, een correcte risicoperceptie en een lage risico-acceptatie. Aangezien het verkeer, de verkeersregels en de verplaatsingsmogelijkheden en de hieraan verbonden gevaren voortdurend veranderen, zorgen we er voor dat ook de gebruikers mee veranderen.

We behouden de huidige investeringen in het bestaande aanbod en blijven dit evalueren. Binnen het nieuwe beleidskader hebben we extra aandacht voor een veilig gebruik van de e-Bike en andere elektrische voortbewegingstoestellen. We investeren ook in nieuwe opleidingen met specifieke aandacht voor de technologische evoluties in de voertuigen die de bestuurders kunnen ondersteunen.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	6.300.000 Euro	2022: 7.500.000 Euro
Aanwending bijkomende kredieten		

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
De inkomsten uit het Vlaams verkeersveiligheidsfonds kunnen voor de financiering van het werken aan verkeersveilig gedrag gebruikt worden.	

Fiche 23

Fiche 23: We zetten in op levenslang leren.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KL

Contacten & betrokkenen	
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Fiche 24

Fiche 24: We professionaliseren de rijopleiding.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KL

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Een slachtoffervrij vervoersysteem
Beleidsdoelstelling	Alle weggebruikers gedragen zich op een verkeersveilige manier
Beleidsvoorstel	We professionaliseren de rijopleiding.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

De rijschoolsector wordt verder geprofessionaliseerd door het nieuwe besluit van de Vlaamse Regering Rijscholen. Dit wordt in praktijk gebracht. Iedereen die rijonderricht geeft, moet voldoen aan een aantal voorwaarden. Dit zal door de inspecteurs nauw worden opgevolgd. De instroom in het beroep wordt hervormd, zodat de kwaliteit van het rijonderricht verhoogt. De overgangperiode situeert zich in 2020. In de eerste 2 jaar zal de instroom in de sector van kwaliteitsvolle lesgevers verhogen. De fraude in de sector zal doeltreffender bestreden kunnen worden.

Tegen mei 2020 wordt RL 2008/645 omgezet. Naast de wijzigingen aan de wetgeving op de vakbekwaamheid en nascholing van professionele chauffeurs van vrachtwagens en bussen die nodig zijn voor de omzetting van de richtlijn, grijpen we deze gelegenheid aan om ook verdere wijzigingen aan de wetgeving te doen, die nodig zijn om de opleidingen te professionaliseren. Dit komt de kwaliteit van de nascholing ten goede en dus ook de professionaliteit van de betrokken bestuurders. Bovendien beogen we een duidelijkere wetgeving, wat zowel bestuurders, aanbieders van nascholing, werkgevers als de verkeersveiligheid ten goede komt.

Voertuigtechnologie heeft een impact op de rijopleiding en -examen en bij uitbreiding op de nascholing van bestuurders categorie C en D. We volgen de evoluties en de stappen die andere lidstaten zetten om deze technologie te integreren in de opleiding en examen op. Dit is een continu proces en de snelheid van implementatie zal deels afhangen van de snelheid waarmee deze technologie algemeen ingang vindt bij de voertuigen van kandidaten.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	€ 400.000	€ 400.000

Fiche 24

Fiche 24: We professionaliseren de rijopleiding.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KL

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties	
Toelichting	Bedrag
De uitgaven hebben betrekking op de digitalisering van de getuigschriften en administratie van de rij scholen. De inkomsten uit het Vlaams verkeersveiligheidsfonds kunnen voor de financiering van het werken aan verkeersveilig gedrag gebruikt worden.	
Contacten & betrokkenen	
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Fiche 25: We sensibiliseren de verkeersdeelnemers.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KL

Fiche 25

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Een slachtoffervrij vervoersysteem
Beleidsdoelstelling	Alle weggebruikers gedragen zich op een verkeersveilige manier
Beleidsvoorstel	We sensibiliseren de verkeersdeelnemers.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord		
<p>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.</p>		
Concrete uitwerking		
<p>Wetenschappelijk onderzoek blijft bevestigen dat gedrag in meer dan 90% van alle verkeersongevallen een veroorzakende hoofdfactor is. Als we het menselijk gedrag positief kunnen beïnvloeden, zal ook het aantal ongevallen verminderen.</p> <p>Met permanente sensibilisering beïnvloeden we de verkeersmentaliteit van de Vlaming positief. We spreken hierbij alle weggebruikers aan. De focus ligt op de belangrijkste probleemgebieden zoals onder andere onaangepaste snelheid, afleiding, drugs en alcohol in het verkeer, vermoeidheid, en het niet dragen van de veiligheidsgordel. We organiseren naast grootschalige campagnes ook zeer gerichte acties voor risicogroepen. Daarnaast sensibiliseren we ook rond specifieke thema's die kwetsbare weggebruikers of specifieke leeftijdsgroepen sterk aanbelangen (vb. belang van zichtbaarheid in het verkeer, gebruik fietshelm, niet verlenen van voorrang, roodlichtnegatie en ander risicovol gedrag, dode hoek, enz.). Door middel van de campagnes en projecten installeren we een verkeersveiligheidscultuur in Vlaanderen.</p>		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	3.900.000 Euro	2022: 4.500.000 Euro
Aanwending bijkomende kredieten		
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
De inkomsten uit het Vlaams verkeersveiligheidsfonds kunnen voor de financiering van het werken aan verkeersveilig gedrag gebruikt worden.		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Filip Boelaert	
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Functie	Secretaris-generaal	
E-mail	filip.boelaert@mow.vlaanderen.be	

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Slachtoffervrij vervoersysteem
Beleidsdoelstelling	Verminderen van de conflictzones met bijzondere aandacht voor kwetsbare weggebruikers
Beleidsvoorstel	We werken gevaarlijke punten en wegsegmenten weg.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Vanuit beleidsoogpunt willen we het gebruik van duurzame vervoerswijzen promoten. Uiteraard willen we vermijden dat dit gepaard gaat met een stijging van de verkeersonveiligheid. Door het veiliger maken van het wegennet, dragen we ertoe bij dat verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen in veilige omstandigheden kunnen gebeuren. Het doel hierbij is om zowel de subjectieve als objectieve onveiligheid te verminderen.

We willen de gevaarlijke punten en wegsegmenten in ons verkeer snel aanpakken. Hiertoe brengen we de objectieve verkeersonveiligheid in kaart (via de gevaarlijke punten- en wegsegmentenlijst). Voor elk punt wordt bekeken of er kleine ingrepen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid op korte termijn aan te pakken. Op die manier kan er snel ingegrepen worden om een vastgestelde problematiek te remediëren, en moet er niet noodzakelijk jaren gewacht worden op structurele ingrepen voor punten waar er complexe werken nodig zijn. De structurele ingrepen worden echter niet vergeten, waardoor er dus parallel gewerkt wordt aan oplossingen op korte en op lange termijn voor deze locaties. Bijzondere aandacht gaat uit naar de geïdentificeerde gevaarlijke locaties voor fietsers en voetgangers.

De uitvoeringstermijn van deze maatregel is continu, gezien elk jaar nieuwe lijsten met gevaarlijke locaties berekend worden. Tot op heden is, overeenkomstig de EU-richtlijn 2008/96/EG, de identificatie van gevaarlijke wegsegmenten gericht op het TEN-T-netwerk (wat in Vlaanderen in grote mate overeenstemt met de autosnelwegen). De uitwerking van de methodologie voor de bepaling van de gevaarlijke segmenten langs het onderliggende wegennet is voorzien voor de periode 2020-2021. Op deze manier krijgen we de kwetsbare weggebruikers ook beter in beeld op netwerkniveau.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	€ 250.000	vanaf 2021: Continu € 250.000
Aanwending bijkomende kredieten	€ 10.150.000 – 10.250.000	€ 65.200.000 – 65.300.000

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties	
Toelichting	Bedrag
De inkomsten uit het Vlaams verkeersveiligheidsfonds kunnen deels voor de financiering gebruikt worden.	
Contacten & betrokkenen	
Contactpersoon binnen de administratie	
Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Slachtoffervrij vervoersysteem
Beleidsdoelstelling	Verminderen van de conflictzones met bijzondere aandacht voor kwetsbare weggebruikers
Beleidsvoorstel	We pakken subjectieve onveiligheid aan.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Met het in kaart brengen van de subjectieve onveiligheid op het netwerk, waarbij we ons voornamelijk op fietsers en andere kwetsbare weggebruikers toespitsen, willen we ook trajecten of plaatsen die net vermeden worden vanwege de hoge onveiligheid in beeld krijgen. Op die manier kunnen ook hinderpalen, die bijvoorbeeld verhinderen dat weggebruikers bij hun verplaatsing de fiets gebruiken, weggewerkt worden, met een positieve impact op de doorstroming en duurzaamheid van de verplaatsing. Daarom werken we een methodologie uit om deze subjectieve onveiligheid in beeld te brengen.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	€ 50.000	€ 200.000 – 250.000

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
De middelen uit het verkeersveiligheidsfonds kunnen hiervoor gebruikt worden.	

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Slachtoffervrij vervoersysteem
Beleidsdoelstelling	Verbeterde controle en handhaving
Beleidsvoorstel	We maken werk van een performant en uniform afhandelings- en verwerkingssysteem.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

Onveilig verkeer kent veel gezichten. 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.

Concrete uitwerking

Controle en verkeershandhaving spelen een belangrijke rol. Zo voorkomen we ongevallen. En reageren we gepast op verkeersinbreuken. 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. Communicatie en sensibilisering zijn cruciaal. Maar kunnen hardleerse overtreders niet altijd overtuigen. Handhaving moet ook deze categorie verkeersmisbruikers bereiken. Maar controle en handhaving kunnen altijd beter. Waar mogelijk hebben we ze deels geautomatiseerd. We willen sneller en beter kunnen anticiperen op verkeersonveilig gedrag. Daarom willen we ook in de toekomst inzetten op efficiëntere en effectievere controle en handhaving.

Digitalisering en automatisering van de processen (homologatie – controleren – verwerken - evalueren) zijn belangrijke items om de handhavingketen op een efficiënte manier te doen verlopen.

Vlaanderen zette reeds sterk in op het moderniseren en uitbreiden van handhavingssystemen op het terrein. We blijven inzetten in een verdere uitrol van handhavingssystemen om de controles van verkeersonveilig gedrag beter te kunnen uitvoeren.

Om ervoor te zorgen dat handhaving gegarandeerd blijft, is het belangrijk om de verwerking van de inbreuken efficiënt en effectief te laten verlopen én dat er werk gemaakt wordt van degelijke handhavingstatistieken. Het investeren in performante IT-toepassingen op alle niveaus zal verder bijdragen tot een verhoogde effectiviteit en toelaten correcte data te verzamelen en de genomen maatregelen te evalueren.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	€ 5.000.000 (raming).	

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Fiche 28

We maken werk van een performant en uniform afhandelings- en verwerkingsstelsel.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Toelichting		Bedrag
De inkomsten uit het Vlaams verkeersveiligheidsfonds kunnen voor de financiering van de verbeterde controle en handhaving gebruikt worden.		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Filip Boelaert	
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Functie	Secretaris-generaal	
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be	

Fiche 29: We voeren een slimme kilometerheffing in.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Fiche 29

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering
Beleidsdoelstelling	Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijsen
Beleidsvoorstel	We voeren een slimme kilometerheffing in.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
<p>De gebruiker/vervuiler betaalt. Met de slimme kilometerheffing belasten we voertuiggebruik (o.a. personenwagens). En dus niet het eigenaarschap. 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.</p>
Concrete uitwerking
<p>In augustus 2018 werd de onderzoekopdracht de 'uitrol van een systeem van wegenheffing' opgestart. Dit onderzoek werd zeer breed opgevat en omvat een onderzoek naar de mogelijkheden van de invoering van een systeem van wegenheffing voor al de voertuigen die nu geen kilometerheffing voor het vrachtvervoer betalen en dit in al zijn aspecten: technologisch, economisch, handhaving, marktmodel, financieel, sociaal, implementatietraject, effecten, juridisch, fiscaal, ... Ook het aspect participatie en communicatie maakt deel uit van de opdracht.</p> <p>Het onderzoek werd opgesplitst in 2 fasen. In de eerste fase werden alle vormen van wegenheffing onderzocht op haalbaarheid en invulling van de vooropgestelde doelstellingen (zie beslissing VR 14.7.2017). Een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing bleek het systeem van wegenheffing te zijn met de grootste potenties, waardoor in fase 2 diepgaander onderzoek werd verricht naar deze vorm van wegenheffing. De resultaten van het onderzoek werden voorzien voor het zomerreces 2019.</p> <p>Op grond van de uitspraken op het politieke forum en in de media in april 2019 werd besloten het lopende onderzoek stop te zetten. De werkzaamheden op het vlak van de verschillende onderdelen van het onderzoek worden afgerond en de bevindingen geconsolideerd en verwerkt in een eindrapport, dat na het zomerreces afgerond zal zijn. De ondersteuning in het kader van communicatie loopt door tot op het moment dat een duidelijke politieke keuze gemaakt wordt om het dossier m.b.t. de wegenheffing al dan niet verder vorm te geven. Gezien zeer veel onderzoek reeds uitgevoerd werd, zal dit eindrapport voldoende informatie bevatten voor volgende besluitvorming rond de vormgeving van de wegenheffing en de eventuele uitrol ervan.</p> <p>Indien geopteerd wordt om een systeem van wegenheffing verder te concretiseren, is hiervoor verder onderzoek nodig om tot een concreet voorstel te komen rond tarifiering. Na de principiële beslissing m.b.t. de uitrol van een systeem, kan een architectuurnota opgemaakt worden en een bestek m.b.t. de dienstenopdracht opgemaakt en aanbesteed. In het verder proces dient ook voldoende aandacht gegeven te worden aan het maatschappelijk debat, de communicatie en het draagvlak.</p>

Fiche 29

Fiche 29: We voeren een slimme kilometerheffing in.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Een eventuele invoering van het systeem zelf wordt ten vroegste in 2024 voorzien. In functie van het al dan niet opteren om de verkeersbelastingen te minimaliseren wordt de opmaak van een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten aangeraden (in het kader van de problematiek van deloyale fiscale concurrentie), voor de leasingwagens is het afsluiten van een samenwerkingsakkoord hiervoor noodzakelijk. Tevens dient dan een oplossing gevonden te worden voor het wegvallen van het verlies aan opdecimen van de gemeenten.

In het kader van draagvlak voor de heffing dient ook o.a. ingegaan te worden op de situatie m.b.t. de salariswagens.

Gezien de beslissing m.b.t. de inhoud van het begrip 'budgetneutraliteit' (VR 14.7.2017) dienen voor een budgetneutrale wegenheffing de nodige middelen voorzien te worden in het kader van de situatie van de opdecimen en voor het geopteerde flankerend beleid.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	Nader te bepalen op basis van verder onderzoek	Nader te bepalen op basis van verder onderzoek

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Fiche 30

Fiche 30: We bouwen het dataplatform 'Mobilidata' uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen gangmaker maken in innovatie
Beleidsdoelstelling	We profileren Vlaanderen als proeftuin voor geconnecteerde/autonome voertuigen
Beleidsvoorstel	We bouwen het dataplatform 'Mobilidata' uit.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Op 23 november 2018 werd een subsidie goed van bijna 29 miljoen euro voor de uitvoering van het programma Mobilidata. De hoofddoelstelling van het programma Mobilidata is om in Vlaanderen dergelijke technologie uit te gaan rollen op grote schaal. Deze technologie zal zich richten op vier pijlers:

- Grootschalige uitrol van coöperatieve Intelligente Transport Systemen (C-ITS) applicaties waarbij verkeerslichten via de cloud samenwerken met elkaar en de weggebruikers rondom hen.
- Grootschalige uitrol van C-ITS applicaties waarbij weggebruikers de voor hen relevante informatie op maat aangereikt krijgen tijdens hun verplaatsing. Dit geldt in beide richtingen: deze weggebruikers genereren ook nieuwe data (automatisch en/of manueel) die op zich terug bijdraagt tot een rijker informatie-ecosysteem.
- Uitrol van beleidsondersteunende toepassingen.
- Onderzoek en ontwikkeling van 'next generation' use cases op vlak van slimme mobiliteit. Dit zijn probleemstellingen of toepassingsgebieden waar nog geen kant-en-klare oplossingen voor bestaan. Een voorbeeld hiervan is extra bescherming en betere dienstverlening voor voetgangers, fietsers en personen met een handicap aan kruispunten, of de verdere begeleiding van verkeer rond havens via zogenaamde 'truck guidance'.

Cruciaal voor die C-ITS toepassingen (en de technologie die er bovenop gebouwd wordt, zoals zelfrijdende voertuigen), is dat ze alleen écht goed werken als ze kunnen terugvallen op betrouwbare, snelle en kwalitatief hoogstaande data. En die verzamelen we met Mobilidata op een structurele, coherente en bruikbare manier. De anonieme mobiliteitsinformatie van weggebruikers, infrastructuur, voertuigen, apps en overheidssystemen wordt op één punt samengebracht en beschikbaar gemaakt voor toepassingen die de mobiliteit in de regio veiliger, vlotter, duurzamer en comfortabeler maken. En dit niet enkel voor de automobilist, maar voor elke weggebruiker. In het programma Mobilidata van de Vlaamse overheid werken verschillende Vlaamse instanties¹ intens samen aan

¹ Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI), het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) en het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO).

Fiche 30

Fiche 30: We bouwen het dataplatform 'Mobilidata' uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

het verder realiseren van Mobilidata en worden daarbij ondersteund door imec vzw. Het budget voor de opstart van het programma bedraagt 29 miljoen euro, waarvan een significant deel door het Agentschap Wegen en Verkeer openbaar zal worden aanbesteed.

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		2019-2023: 29 miljoen euro
Aanwending bijkomende kredieten	0	2023 of 2024: 15 miljoen euro (raming)
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Concreet bedrag zal duidelijk worden naargelang het programma verder vorm krijgt.		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Tom Roelants	
Entiteit	AWV	
Functie	Administrateur-generaal	
E-mail	Tom.roelants@mow.vlaanderen.be	

Fiche 31: Vlaanderen als marktleider in Smart Shipping
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Fiche 31

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare werken Vlaanderen gangmaken maken in innovatie
Beleidsdoelstelling	Vlaanderen als marktleider in Smart Shipping
Beleidsvoorstel	We maken de waterweginfrastructuur klaar voor geautomatiseerde en autonome schepen; We zetten in op slimme communicatie voor slimme schepen; We stimuleren slimme regelgeving.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Concrete uitwerking
<p>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.</p> <p>Waterwegen en binnenvaart zijn meer dan ooit de vervoersmodus waarop versterkt dient te worden ingezet in het belang van mobiliteit én klimaat. Het Vlaamse vervoersbeleid (én de zeehavens) stelt dan ook terecht ambitieuze modal split-streefcijfers voorop met een beduidende groei van het aandeel van de binnenvaart. Enkel een aantrekkelijk waterwegennetwerk zal ondernemers overtuigen om de mental shift naar de waterweg te maken en zo de ambitie inzake modal split waar te maken. Bovendien geven prognoses aan dat de omvang van het goedertransport de volgende jaren nog beduidend zal stijgen.</p> <p>Vlaanderen dient daarom over een waterwegennet te beschikken dat bedrijfszeker en innovatief is en de beoogde en verwachte groei én de schaalvergroting in de sector aankan. Dit vereist (voldoende) investeringen in onderhoud en in de verdere uitbouw van het waterwegennet zowel infrastructureel als digitaal. Vlaanderen profileert zich verder als pionier op vlak van Smart Shipping en met als onderdeel autonoom varen.</p> <p>Het programma Smart Shipping draagt bij aan het creëren van een betrouwbaar, veilig, efficiënt en slim waterwegennetwerk. Smart Shipping omvat het volgende:</p>

Fiche 31

Fiche 31: Vlaanderen als marktleider in Smart Shipping
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

- Slimme vaartuigen: Schepen, die geautomatiseerde systemen aan boord hebben en externe data gebruiken om sleutelfuncties van het vaartuig te optimaliseren zoals navigatie, beheer van het brandstofverbruik, etc.
- Slimme infrastructuur: De waterweginfrastructuur is verregaand geautomatiseerd en wordt vanop afstand bediend. Interactie tussen infrastructuur en schepen gebeurt digitaal om het verkeer zo veilig mogelijk te begeleiden.
- Slimme communicatie: De interactie tussen schepen en derde (overheids)instanties zijn geëvolueerd naar een slim, vlot en flexibel proces waarin alle communicatie tussen de overheid en de gebruikers van de waterweg gedigitaliseerd is en volgens internationaal gestandaardiseerde procedures verloopt.
- Slimme reglementering: Het wetgevende kader is op dusdanige manier aangepast dat de technologische evolutie van Smart Shipping geen beperkingen ondervindt. Er dient echter nog steeds prioriteit te worden gegeven aan de veiligheid van gebruikers van de waterwegen en de maatschappij.

<https://www.vlaamsewaterweg.be/smart-shipping>

Om Smart Shipping mogelijk te maken zijn er ook investeringen in afstandsbediening en scheepvaartmanagement (RIS) noodzakelijk.

Ondertussen zijn er 7 afstandsbedieningscentrales operationeel of in vergevorderde realisatie. Deze centrales werken geïsoleerd van elkaar en per scheepvaartcorridor.

De komende regeerperiode wordt modernisering en afstandsbediening van de kunstwerken verder uitgebreid om verder te optimaliseren en te evolueren naar minder maar grotere centrales.

Deze ambitie kan worden ingevuld mits een jaarlijks investeringsvolume van ca. 25 mio euro.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten		
Totale kredieten	2020: 25.000 Keuro	Som resterende 4 jaren: 100.000 Keuro

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
/	

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Chris Danckaerts
Entiteit	De Vlaamse Waterweg
Functie	Gedelegeerd bestuurder
E-mail	Chris.Danckaerts@vlaamsewaterweg.be

Fiche 32

Fiche 32: We stemmen mobiliteit en omgeving op mekaar af.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken
Beleidsdoelstelling	Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsvoorstel	Gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's
	We stemmen mobiliteit en omgeving op mekaar af.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Begin 2019 werd het decreet Basisbereikbaarheid goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Intussen zijn de vervoerregioraden opgestart en is er gestart met de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. In de huidige legislatuur dient Basisbereikbaarheid verder uitgewerkt te worden in Uitvoeringsbesluiten. Eind 2020 is de omschakeling naar de nieuwe openbaarvervoernetten en rollen we, op basis van de goedgekeurde vervoersplannen, het kernnet en aanvullend net uit op het terrein. De timing voor de goedgekeurde geïntegreerde mobiliteitsplannen inclusief infrastructuur is eind 2021.

We komen tot een goede afstemming tussen mobiliteit en omgeving via samenwerkingsovereenkomst (met het departement Omgeving en de VRP) en de aanwezigheid van de departement Omgeving in de vervoerregioraden.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten	4 mio euro	

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit & Openbare Werken Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsdoelstelling	Gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's
Beleidsvoorstel	We stellen de nodige uitvoeringsbesluiten voor de uitrol van basisbereikbaarheid op.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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 definiëring van de netwerken, de projectmethodologie, participatie, tarieven, financiering enz.

Concrete uitwerking

De vorige regering stelde in haar regeerakkoord 2014-2019 dat ze voor het openbaar vervoer overstapt van het concept van basismobiliteit naar het concept van vraaggestuurde basisbereikbaarheid, met combimobiliteit als kerngedachte. Dit concept is, mede door de proefprojecten in regio's Aalst, Mechelen, Westhoek en Antwerpen, uitgegroeid tot een geïntegreerd mobiliteitsbeleid, waarbij ook het luik infrastructuur wordt meegenomen. Met basisbereikbaarheid wordt mobiliteit integraal bekeken door het opmaken van mobiliteitsplannen met alle modi en bijhorende infrastructuur. Door de opmaak van regionale mobiliteitsplannen in vervoerregioraden krijgen de steden en gemeenten krijgen een grotere rol bij het uittekenen van de mobiliteit in hun regio. Hiervoor wordt Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's met 15 bijhorende vervoerregioraden.

Begin 2019 werd het decreet Basisbereikbaarheid goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Intussen zijn de vervoerregioraden opgestart en is er gestart met de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. In de huidige legislatuur dient Basisbereikbaarheid verder uitgewerkt te worden in Uitvoeringsbesluiten. Eind 2020 is de omschakeling naar de nieuwe openbaarvervoernetten en rollen we, op basis van de goedgekeurde vervoersplannen, het kernnet en aanvullend net uit op het terrein. De timing voor de goedgekeurde geïntegreerde mobiliteitsplannen inclusief infrastructuur is eind 2021.

In 2020 verfijnen we het decreet basisbereikbaarheid in uitvoeringsbesluiten, en we implementeren basisbereikbaarheid verder op het terrein. Er worden verschillende uitvoeringsbesluiten geschreven, zoals:

- openbaarvervoernet,
- infrastructuurnetten,
- vervoerregiowerking incl. werking van de overlegorganen, opmaak regionaal mobiliteitsplan, participatie en methodologie,
- mobiliteitsplanning op Vlaams, regionaal en lokaal niveau.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		

Aanwending bijkomende kredieten		
Totale kredieten		
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting		Bedrag
/		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Filip Boelaert	
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Functie	Secretaris-generaal	
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be	

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsdoelstelling	Gebiedsgericht samenwerken binnen vervoersregio's
Beleidsvoorstel	We komen tot één Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Het Beleidsdomein MOW investeert jaarlijks heel wat middelen om haar beleidsdoelstellingen te bereiken. Om deze investeringen optimaler (d.w.z. gericht en efficiënter) te plannen en beter af te stemmen op de beleidsdoelstellingen en prioriteiten wordt één geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma (GIP) opgemaakt voor het ganse beleidsdomein.

Het GIP biedt de mogelijkheid om:

- de investeringen van het beleidsdomein te bekijken vanuit de modus en netwerk overstijgende mobiliteitsblik die nodig is voor een toekomstgericht beleid
- de investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten beter op elkaar af te stemmen, en synergiën te creëren
- een gezamenlijke strategische visie te ontwikkelen over 'asset management', rekening houdend met de staat van de netwerken
- de beschikbare middelen optimaler in te zetten en een vlottere uitvoering van projecten te realiseren.

Op het seminarie van het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW (10 en 11 oktober 2016) werd daarom beslist (2017) voor het eerst een geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma (GIP) op te maken voor het ganse beleidsdomein. Het GIP kwam in de plaats van de afzonderlijke investeringsprogramma's voor de verschillende entiteiten.

- GIP 2018: eerste gecoördineerd investeringsprogramma voor gehele beleidsdomein MOW
- GIP 2019: optimalisatie van nieuwe methodologie en proces van investeringsprogramma

De finale bedoeling is te komen tot een overkoepelend en onderbouwd overzicht van de geplande investeringen op middellange termijn binnen het volledige Beleidsdomein MOW. Het GIP stopt echter niet bij de opmaak van het programma. Ook de uitvoering en effecten van het investeringsprogramma worden nauwgezet opgevolgd. De structurele rapportering over de voortgang van het GIP is noodzakelijk om de continuïteit en systematiek van de geplande investeringen op niveau van projecten en programma's op te volgen en te evalueren.

Vermits het GIP-proces niet alleen een gewijzigde aanpak vergt voor het aanleveren van gegevens voor het investeringsprogramma, maar tevens de uitwerking van nieuwe deelprocessen (bijv. jaarlijks beleidsfocus bepalen, monitoring uitvoering en effecten opzetten,

betrekken van vervoersregio's), zal het gewenste eindresultaat pas binnen enkele jaren bereikt worden. Het gaat om een voortdurend leerproces waarbij ieder jaar structurele verbeterpunten gerealiseerd worden. Dit gebeurt steeds op basis van zelfevaluatie en intern overleg met de verschillende entiteiten.

Naast dit interne overleg binnen het beleidsdomein MOW, zijn er nog andere stakeholders of belanghebbenden waarmee het investeringsprogramma verder dient afgestemd te worden met het oog op een zo optimale realisatie van de plannen. De belangrijkste belanghebbenden zijn:

- Gemeenten
- Vervoersregio's – nauwe samenwerking met MCB project basisbereikbaarheid
- Andere beleidsdomeinen (Omgeving, Begroting & Financiën, etc.)
- Netwerksectoren, met name nutsvoorzieningen (gas, water, elektriciteit, kabel distributie)

Hoewel de werking van de vervoersregio's reeds formeel geïntegreerd is in het GIP proces (zie decreet basisbereikbaarheid), zal de concrete uitwerking hiervan de komende jaren pas echt vorm krijgen. Dit zal dan ook een belangrijk aandachtspunt zijn voor de komende legislatuur.

De afstemming met andere beleidsdomeinen en netwerksectoren daarentegen dient nog formeel en gestructureerd uitgebouwd te worden binnen het GIP proces. Ook dit is een vorm van bestuurlijke samenwerking die cruciaal is om een zo optimaal mogelijke planning en uitvoering van investeringsprojecten en -programma's te bekomen.

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten		

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Filip Boelaert
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Functie	Secretaris-generaal
E-mail	Filip.Boelaert@mow.vlaanderen.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsdoelstelling	Verminderen van de milieudruk en het energieverbruik.
Beleidsvoorstel	We gaan voor een geïntegreerde klimaataanpak.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord		
<p>We werken samen aan de uitdagingen die het klimaat ons stelt en werken aan bindende engagementen vanuit twee uitgangspunten: de impact die we vanuit Mobiliteit en Openbare Werken hebben op het klimaat als de impact die we binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken ondervinden van de klimaatsverandering. In nauwe samenwerking met externen zal erover worden gewaakt dat ook het beleidsdomein MOW zelf alle mogelijke initiatieven ontwikkelt die de klimaatimpact zullen beperken, zonder zich te substitueren aan de bevoegdheden van het beleidsdomein.</p>		
Concrete uitwerking		
<p>MOW wil extra inzetten op klimaat en dit via vier sporen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adaptieve maatregelen - Maatregelen inzake circulaire economie - Maatregelen om de eigen impact van het beleidsdomein op het klimaat te verminderen - Informatiecampagne om het publiek correct in te lichten. <p>Daartoe trekt de Vlaamse Regering 250 miljoen euro per jaar uit om deze ambities waar te maken.</p> <p>Uitbouwen van een gedragen structuur en scope van het project / de kenniscel om de vier vooropgestelde sporen uit te bouwen, te monitoren, te evalueren en eventueel bij te sturen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definiëren van een krachtige missie, visie en strategie, die gedragen en gedeeld worden door alle entiteiten van het beleidsdomein. - Uitwerken van beleidsdomeinspecifieke klimaatdoelstellingen, rekening houdend met de VO-brede tools en de resultaten van de klimatologische rapporteringen. - Inventariseren van de verschillende initiatieven en (data-)rapporteringen en toetsen aan de gestelde klimaateisen, met onderzoek naar blinde vlekken en mogelijke maatregelen. - Uitwerken van een engagementsverklaring, die gevalideerd en gedragen wordt door alle entiteiten van het beleidsdomein. <p>In een volgende fase :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formuleren van aanbevelingen (vb. opname van klimaatdoelstellingen in de ondernemingsplannen, publicaties, ...). - Reactief adviseren op basis van punctuele vragen. - Installeren van een sturingsproces en organisatiestructuur, om een optimale kennisdeling en procesefficiëntie te garanderen. - Definiëren van concrete acties die moeten leiden tot een adequate opmaak, opvolging en evaluatie van beleidsplannen. 		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)

Aanwending huidige kredieten	Bestaande maatregelen en initiatieven van de verschillende entiteiten van het beleidsdomein worden opgevangen door het huidige budget.	Idem
Aanwending bijkomende kredieten	Een totaal klimaatbudget van 250 miljoen euro per jaar vanaf 2020, te verdelen over de deelnemende entiteiten van het beleidsdomein MOW.	Idem
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting		Bedrag
/		/
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Nathalie Balcaen	
Entiteit	MDK	
Functie	Administrateur-generaal	
E-mail	nathalie.balcaen@mow.vlaanderen.be	

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsdoelstelling	Versnelde transitie naar zero-emissievoertuigen
Beleidsvoorstel	We organiseren zero-emissie openbaar vervoer.

Motivering

De transitie naar zero-emissievoertuigen (vooral batterij elektrische voertuigen) is noodzakelijk in het kader van het Klimaat- en Luchtbeleid en ook een belangrijk onderdeel van het Energiebeleid. In de diverse beleidsdocumenten (o.m. Energievisie, Energiepact, ontwerp Energieplan en Klimaatplan, ontwerp Luchtplan) wordt de ambitie vooropgesteld om in 2025 met openbare bussen in stadskernen nog louter elektrisch (en dus zero-emissie) te rijden. Vanaf 2019 zal de Lijn ook enkel nog bussen met alternatieve aandrijving kopen. Voor de openbare bussen geldt sowieso dat de zichtbaarheid in het straatbeeld groot is, dat zij veel kilometers (in stedelijke centra) afleggen en dat ze bijgevolg een voorbeeldrol hebben in de transitie naar zero-emissievoertuigen.

Onderbouwing

Zeker wat openbare bussen betreft, is de transitie naar zero-emissie wereldwijd al volop ingezet. China heeft hierbij een voortrekkersrol opgenomen; momenteel rijden er wereldwijd al meer dan 350.000 elektrische bussen, waarvan het merendeel in China. In Europa gaat het over meer dan 1.000 bussen, maar dit aantal zal snel stijgen omdat in huidige aanbestedingen het aantal bussen fors toeneemt (tot bestellingen van 1.000 bussen in één aanbesteding zoals in Parijs). Het gaat hier hoofdzakelijk over elektrische bussen, maar naar verwachting zullen tegen 2020 ook meer dan 1.000 waterstofbussen in Europa rondrijden.

Dit staat in contrast met de 3 elektrische stadsbussen (Brugge) en de 5 waterstofbussen (Antwerpen) die momenteel in Vlaanderen rondrijden. Ondertussen worden wel kleine bijkomende projecten met elektrische bussen gestart (Gent, Antwerpen, Leuven), en werd in de Septemberverklaring 2018 van de Vlaamse Regering een bestelling van 925 elektrische bussen vanaf 2020 aangekondigd. Er zijn ook een aantal private exploitanten die willen inzetten op elektrische bussen voor de openbare lijnroutes die ze uitbaten.

Hoewel de kostprijs van zero-emissie bussen momenteel nog een stuk hoger ligt dan conventionele bussen, zijn er al situaties waarbij de 'Total Cost of Ownership' (TCO) gelijk ligt (o.a. door de lagere gebruiks- en onderhoudskosten). Bovendien worden er serieuze prijsdalingen verwacht door de schaalvergroting waarmee zero-emissie bussen worden geproduceerd.

Vlaanderen heeft een extra troef voor de vergroening van de busvloot door de aanwezigheid van de constructeurs Van Hool en VDL Bus Roeselare, die allebei actief zijn in de ontwikkeling en productie van elektrische bussen/bussen op waterstof.

Regelgevend en beleidskader

Op Europees niveau is een herziening van de richtlijn 'schone en energiezuinige wegvoertuigen' (2009/33/EG) aan de gang. Hierin worden voor overheidsvloten (waaronder openbare bussen) streefcijfers opgenomen voor groene bussen. In het ontwerpvoorstel zouden in België van de nieuw aangekochte bussen in 2025 50% groen moeten zijn en in 2030 75%. De onderhandelingen over de streefcijfers en de definitie van 'groene' bussen lopen nog. Tegelijk begon de Europese Commissie in 2016 met de uitwerking van een 'European Clean Bus Deployment Initiative' die de transitie naar schone en groene bussen moet ondersteunen.

Op Vlaams niveau werd eind 2015, in uitvoering van de richtlijn 'clean power for transport' (2014/94/EU) een Vlaams Actieplan 'Clean Power for Transport' goedgekeurd (www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/beleid). In dit actieplan wordt ook de ambitie uitgesproken om het openbaar vervoer te vergroenen en hiervoor concrete doelstellingen te bepalen. In 2016 werden op voorstel van De Lijn twee concrete doelstellingen goedgekeurd door de Vlaamse Regering:

- Vanaf 2019 worden nog louter bussen met alternatieve aandrijving (hybride, elektrisch, waterstof, ...) aangekocht door De Lijn
- De stedelijke omgevingen worden tegen 2025 enkel nog met groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) geëxploiteerd, waarbij in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt

De doelstellingen werden ook verankerd in de huidige beheersovereenkomst van De Lijn met de Vlaamse Regering (2017-2020) en opgenomen in het ontwerp Klimaat/Energieplan 2030. Daarnaast werd in de Septemberverklaring 2018 aangekondigd dat De Lijn tussen 2020 en 2024 925 nieuwe elektrische bussen zal aankopen. Hiervoor is een extra investeringsbudget van 35 mio euro recurrent voorzien binnen het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF).

Noot: In het Energiepact werd volgende concrete doelstelling voor openbare bussen opgenomen:

- Voor overheden en publiek transport (buslijnen) worden alle nieuw aangekochte wagens en bussen zero emissie tegen 2025.

Andere relevante documenten

In het ontwerp Luchtplan en het ontwerp Klimaat/Energieplan 2030 worden de eerste aanzetten gegeven om het CPT-beleid, vastgelegd tot 2020, door te trekken naar 2030. Hierin werden ook bovenstaande doelstellingen voor wat betreft het openbaar vervoer meegenomen. Er is ook een voorontwerp CPT-visie 2030 neergeschreven.

Opties

1. Het marktaandeel zero-emissie openbare bussen geleidelijk verhogen tot 30% in 2025 en 100% in 2030
2. Alle openbare bussen zero-emissie in 2030

Optie 1	Het marktaandeel zero-emissie bij openbare bussen geleidelijk verhogen tot 30% in 2025 en 100% in 2030
Tekstvoorstel voor Regeerakkoord	
<p>We verhogen het marktaandeel zero-emissie bij openbare bussen geleidelijk tot 30% in 2025 en 100% in 2030. We leggen daartoe concrete afspraken en voorwaarden vast voor de aankoop van zero-emissiebussen in de (nieuwe) beheersovereenkomst met De Lijn en in de concessies voor de private exploitanten die voor De Lijn rijden. We leiden de afspraken en voorwaarden af uit de totaalvisie voor zero-emissie in het openbaar vervoer. Die totaalvisiestellen we tegen 2020 op en we brengen daarin alle randvoorwaarden en noodzakelijke investeringen in kaart.</p>	
Concrete uitwerking	
<p>Met dit voorstel zal het huidige marktaandeel zero-emissie bussen van De Lijn (4%) geleidelijk stijgen tot 30% in 2025 en 100% in 2030. Met deze evolutie wordt tegemoet gekomen aan de huidige doelstellingen zoals o.a. opgenomen in de beheersovereenkomst van De Lijn, al is deze beleids optie minder ambitieus dan hetgeen geformuleerd werd in het Energiepact (100% zero-emissie marktaandeel in 2025). Met dit voorstel vindt Vlaanderen ook aansluiting bij de Europese en wereldwijde trend naar zero-emissie openbaar busvervoer, en kan het Vlaams openbaar vervoer een voorbeeldrol opnemen in de globale transitie naar zero-emissie voertuigen.</p> <p>Om tegen 2025 in de stadskernen louter elektrisch te kunnen rijden, moet het aandeel BEV en PHEV tegen dan groot genoeg zijn. D.w.z. dat een deel van de hybride bussen wordt omgebouwd tot PHEV en dat in het aankoopbeleid meer en meer batterij elektrische bussen worden opgenomen. De aankoop prijs van een batterij elektrische bus is momenteel 30% hoger dan bij een hybride bus, al varieert dit sterk afhankelijk van de uitvoering/batterijcapaciteit. Voor de laadsystemen wordt gekeken naar opportunity charging op de route (kleinere batterijpakketten als voordeel) en/of overnight charging in het depot (minder oponthoud als voordeel). De investeringskosten zullen ook hier afhangen van de keuzes die gemaakt worden. De hogere aankoop prijs wordt deels gecompenseerd door de lagere gebruiks- en onderhoudskosten, op termijn ook door mogelijke businessmodellen rond de laadinfrastructuur. Door schaalvergroting en een verdere innovatie zal ook hier de TCO in de toekomst gunstiger worden, voor specifieke trajecten kan dat vandaag al het geval zijn. De extra investeringskost hangt af van het precieze tempo van de vergroening, van de verdeling tussen PHEV en BEV en van de kost voor de ombouw van hybride voertuigen naar PHEV.</p> <p>Met de middelen die in september 2018 door de Vlaamse Regering beloofd werden voor deze vergroening zijn deze doelstellingen te realiseren. Het is echter nodig om deze engagementen te concretiseren en een breed gedragen lange termijnvisie uit te werken voor de volledige transitie naar zero-emissie openbaar vervoer. Alle aspecten worden daarbij in kaart gebracht (governance en rolverdeling, periode doelstellingen/streefdoelen, voorwaarden en flankerende maatregelen, specifieke noden voor de Vlaamse context, modellen voor laadregie, (socio-)economische impact van de transitie, ...). Dit moet samengaan met een rollend investeringsprogramma met beschrijving van de nodige stimulansen, financiering en -bronnen (Vlaamse, Europese/Internationale, innovatieve financieringsmogelijkheden). Aandacht hierbij gaat naar draagvlakcreatie binnen de sector, o.a. bij de operatoren/exploitanten, het brede netwerk verzameld in het platform ZEB, lokale besturen, Dit moet ook voortdurend afgestemd worden met de ontwikkelingen in het kader van de verwachte liberalisering van het openbaar vervoer vanaf 2020 en de evolutie naar vervoerregio's.</p>	

<p>Het is noodzakelijk dat een dergelijke totaalvisie wordt uitgewerkt tegen 2020, waarna de nodige afspraken/voorwaarden kunnen opgenomen worden in de nieuwe Beheersovereenkomst en concessies. In een eerste fase zal in 2019 een studieopdracht uitbesteed worden met verschillende vergroeningsscenario's. Deze zal begeleid en gefinancierd worden door de Europese Investeringsbank.</p> <p>Bij dit alles moet rekening gehouden worden met de exploitanten die in opdracht van De Lijn rijden (ongeveer 1.400 bussen). Om deze bussen te vergroenen en een deel zero-emissie te laten rijden, zullen op korte termijn strikte voorwaarden moeten opgenomen worden in de aanbestedingen. In de beheersovereenkomst is opgenomen dat een 'groene aandrijving' minstens vanaf 2019 een doorslaggevend criterium wordt binnen de aanbestedingen van lijnen aan exploitanten. De vraag is of dit kan zonder overheidsinvesteringen, of dat er flankerende/stimulerende maatregelen nodig zijn.</p> <p>Volgende aannames werden gedaan voor de budgettaire raming:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vanaf 2019 worden jaarlijks 250 nieuwe bussen aangekocht - het huidige marktaandeel zero-emissie bussen (4%) zal jaarlijks lineair stijgen tot 30% in 2025. Tussen 2025 en 2030 stijgt dit aandeel lineair tot 100% - De meest recent aangekochte (120) en te verwachten hybride bussen (720) worden allemaal omgebouwd naar PHEV aan een kost van gemiddeld 50.000 euro. - De Lijn kiest tot 2030 hoofdzakelijk voor elektrische bussen, het aantal waterstofbussen blijft beperkt (tenzij deze qua prijs overeenkomen) - Elke elektrische bus beschikt over een overnight charger - Voor elke 3 elektrische bussen wordt een opportunity charger aangekocht - De meerkost voor een elektrische bus wordt constant gehouden tot 2025 (in de praktijk zal deze dalen), daarna wordt er geen meerkost meer gerekend (ter compensatie van de verwachte prijsdalingen voor 2025) - De investering in de laadinfrastructuur wordt constant gehouden tot 2025, daarna wordt er geen investeringskost voorzien, omdat er naar verwachting tegen dan business modellen zijn/partijen zijn die deze kost zullen dragen 		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	Momenteel: 22 mio euro extra (Vlaams Klimaatfonds) voor investeringen in groene bussen. Hiermee wordt echter vooral de meerkost van nieuwe hybride bussen gefinancierd. Daarnaast worden de huidige opstartprojecten voor een beperkt aantal elektrische bussen in Leuven, Gent en Antwerpen hiermee gefinancierd. Aangekondigd in Septemberverklaring 2018: extra investeringsbudget	Momenteel: 22 mio euro extra (Vlaams Klimaatfonds) voor investeringen in groene bussen. Hiermee wordt echter vooral de meerkost van nieuwe hybride bussen gefinancierd. Daarnaast worden de huidige opstartprojecten voor een beperkt aantal elektrische bussen in Leuven, Gent en Antwerpen hiermee gefinancierd. Aangekondigd in Septemberverklaring 2018: extra investeringsbudget van

	<p>van 35 mio euro recurrent binnen het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF) voor de aankoop van 925 elektrische bussen tussen 2020 en 2024. Als dit bedrag effectief wordt besteed aan de aankoop van elektrische bussen, dan zal het marktaandeel zero-emissie bussen van De Lijn al vanaf 2021 100% bedragen. Rekening houdende met de nieuwe bussen van de private exploitanten, waar het marktaandeel zero-emissie aanzienlijk lager zal liggen, wordt de doelstelling van 30% marktaandeel zero-emissie bussen voor de totale busvloot voor het openbaar vervoer in 2025 hiermee gehaald. Volgens de berekening voor het Vlaams Klimaatplan is er immers een extra investering van 115 mio euro nodig (bussen en laadinfrastructuur) om te komen aan een marktaandeel van 30% zero-emissie bussen in 2025 en 100% in 2030.</p>	<p>35 mio euro recurrent binnen het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF) voor de aankoop van 925 elektrische bussen tussen 2020 en 2024. Als dit bedrag effectief wordt besteed aan de aankoop van elektrische bussen, dan zal het marktaandeel zero-emissie bussen van De Lijn al vanaf 2021 100% bedragen. Rekening houdende met de nieuwe bussen van de private exploitanten, waar het marktaandeel zero-emissie aanzienlijk lager zal liggen, wordt de doelstelling van 30% marktaandeel zero-emissie bussen voor de totale busvloot voor het openbaar vervoer in 2025 hiermee gehaald. Volgens de berekening voor het Vlaams Klimaatplan is er immers een extra investering van 115 mio euro nodig (bussen en laadinfrastructuur) om te komen aan een marktaandeel van 30% zero-emissie bussen in 2025 en 100% in 2030.</p>
Aanwending bijkomende kredieten	Afhankelijk van het aandeel van het hierboven beschreven budget dat gaat naar zero-emissie bussen, zal er al dan niet een extra investering nodig zijn. Om geen twee vergroeningssnelheden te hebben (de Lijn en andere exploitanten) zijn ook extra investeringen of /stimulansen bij de andere exploitanten nodig.	Afhankelijk van het aandeel van het hierboven beschreven budget dat gaat naar zero-emissie bussen, zal er al dan niet een extra investering nodig zijn. Om geen twee vergroeningssnelheden te hebben (de Lijn en andere exploitanten) zijn ook extra investeringen of /stimulansen bij de andere exploitanten nodig.
Totale kredieten	35 mio euro (bovenop bestaande investeringsbudgetten)	35 mio euro (bovenop bestaande investeringsbudgetten)

Optie 2	Alle openbare bussen zero-emissie in 2030	
Tekstvoorstel voor Regeerakkoord		
<p>We zetten in op zero-emissie voor de volledige openbare busvloot in Vlaanderen in 2030. Daartoe leggen we concrete afspraken en voorwaarden voor de aankoop van zero-emissiebussen vast in de (nieuwe) beheersovereenkomst met De Lijn en in de concessies voor de private exploitanten die voor De Lijn rijden. We leiden de afspraken en voorwaarden af afgeleid uit de totaalvisie voor zero-emissie in het openbaar vervoer. We stellen die totaalvisie tegen 2020 op en brengen daarbij alle randvoorwaarden en noodzakelijke investeringen in kaart.</p>		
Concrete uitwerking		
<p>Het tekstvoorstel voor deze beleids optie komt overeen met het tekstvoorstel voor beleids optie 1, al zal de concrete uitwerking veel ambitieuzer zijn. Met deze beleids optie reikt de ambitie verder dan hetgeen opgenomen in het Energiepact (marktaandeel van 100% zero-emissie in 2025). Om te komen tot een zero-emissie busvloot in 2030 zullen al vanaf 2021 enkel zero-emissie bussen aangekocht mogen worden (rekening houdende met een gemiddelde levensduur van 8,5 jaar). Met dit voorstel profileert Vlaanderen zich als koploper in de transitie naar zero-emissie openbaar busvervoer en kan het wereldwijd een voorbeeldfunctie vervullen.</p> <p>Volgende aannames werden gedaan voor de budgettaire raming:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vanaf 2019 worden jaarlijks 250 nieuwe bussen aangekocht - het huidige marktaandeel zero-emissie bussen (4%) zal jaarlijks stijgen tot 100% in 2021 - De meest recent aangekochte (120) en te verwachten hybride bussen (720) worden allemaal omgebouwd naar PHEV aan een kost van gemiddeld 50.000 euro. - De Lijn kiest tot 2030 hoofdzakelijk voor elektrische bussen, het aantal waterstofbussen blijft beperkt (tenzij deze qua prijs overeenkomen) - Elke elektrische bus beschikt over een overnight charger - Voor elke 3 elektrische bussen wordt een opportunity charger aangekocht - De meerkost voor een elektrische bus wordt constant gehouden tot 2025 (in de praktijk zal deze dalen), daarna wordt er geen meerkost meer gerekend (ter compensatie van de verwachte prijsdalingen voor 2025) - De investering in de laadinfrastructuur wordt constant gehouden tot 2025, daarna wordt er geen investeringskost voorzien, omdat er naar verwachting tegen dan business modellen zijn/partijen zijn die deze kost zullen dragen 		
Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
	Momenteel: 22 mio euro extra (Vlaams Klimaatfonds) voor investeringen in groene bussen. Hiermee wordt echter vooral de meerkost van nieuwe hybride bussen gefinancierd. Daarnaast worden de huidige opstartprojecten	

Fiche 36

Fiche 36: We organiseren zero-emissie openbaar vervoer.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

	voor een beperkt aantal elektrische bussen in Leuven, Gent en Antwerpen hiermee gefinancierd. Aangekondigd in Septemberverklaring 2018: extra investeringsbudget van 35 mio euro recurrent binnen het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF) voor de aankoop van 925 elektrische bussen tussen 2020 en 2024.	
Aanwending bijkomende kredieten	Volgens de berekening voor het Vlaams Klimaatplan zou er een investering van 343 mio euro nodig zijn (bussen en laadinfrastructuur) om te komen aan een zero-emissie busvloot in 2030. Afhankelijk van het aandeel van het hierboven beschreven budget dat gaat naar zero-emissie bussen, kan de noodzakelijke extra investering bepaald worden.	
Totale kredieten	343 mio euro	

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen MOW

Naam	Roger Kesteloot
Entiteit	Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
Functie	Directeur-generaal
E-mail	Roger.kesteloot@delijn.be

Fiche 37

Fiche 37: We werken voor de kustveiligheid een visie op lange termijn uit.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsdoelstelling	Vlaanderen beveiligen tegen overstroming en droogte risico.
Beleidsvoorstel	We werken voor de kustveiligheid een visie op lange termijn uit.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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. Daarbij zal maximale afstemming met het federale niveau gezocht worden, gelet op mogelijke toekomstige infrastructuurnetwerken op federaal grondgebied (Noordzee).

Concrete uitwerking

Het complex project Kustvisie onderzoekt de toekomstige kustverdediging nà 2050 of bij snellere zeespiegelstijging en heeft als ambitie om de Vlaamse kust en het hinterland nog beter te beschermen tegen het veranderende klimaat en de stijgende zeespiegel (2100). Daarom maken we werk van de realisatie van deze lange termijn aanpak van de zeewering van de Vlaamse kust.

Het Masterplan Kustveiligheid vormt de ruggengraat van de huidige kustbescherming. Dit Masterplan gaat uit van een beperkte zeespiegelstijging en een tijdshorizon tot 2050. Gelet op de noodzaak aan een nieuwe visie voor de langere termijn en gelet op de recente inzichten inzake klimaatwijziging en de extremere zeespiegelstijgingen die hierbij naar voor komen, is het noodzakelijk hier een oplossing voor te bereiden. Hiervoor werd het Complex Project Kustvisie opgestart.

Gelet op de kwetsbaarheid van onze kustzone, waarbij een groot deel van de kust- en poldergebieden onder het voorspelde zeepeil ligt, noodzaakt ons om de nodige studies te verrichten om een oplossing te hebben wanneer deze scenario's zich voordoen.

Kustvisie volgt de vastgelegde procesaanpak van complexe projecten. De Startnota werd eind 2017 goedgekeurd door de Vlaamse Regering, vervolgens werd de AlternatievenOnderzoeksNota (AON) opgesteld, waarna het onderzoek kan opgestart worden en gewerkt kan worden naar het voorkeursbesluit. De goedkeuring van het voorkeursbesluit vormt het einde van de onderzoeksfase waarna de uitwerkingsfase volgt met het opstellen van projectbesluiten en tot slot de uitvoeringsfase.

De planning ziet er als volgt uit:

- 2019 : publieke raadpleging Verkennend AON en overwegingsdocument
- 2019 – 2020 : ontwerpend onderzoek
- 2020 – 2021 : publieke raadpleging AON en overwegingsdocument
- 2021 – 2022 : geïntegreerd onderzoek
- 2022 – 2023 : synthesesnota, ontwerp voorkeursbesluit, voorkeursbesluit
- 2023 – 2025 : uitwerkingsfase met project onderzoeksnota's, geïntegreerde onderzoeken en projectbesluiten

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsdoelstelling	Vlaanderen beveiligen tegen overstroming en droogte risico.
Beleidsvoorstel	We werken voor de kustveiligheid een visie op lange termijn uit.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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. Daarbij zal maximale afstemming met het federale niveau gezocht worden, gelet op mogelijke toekomstige infrastructuurnetwerken op federaal grondgebied (Noordzee).

Concrete uitwerking

Het complex project Kustvisie onderzoekt de toekomstige kustverdediging na 2050 of bij snellere zeespiegelstijging en heeft als ambitie om de Vlaamse kust en het hinterland nog beter te beschermen tegen het veranderende klimaat en de stijgende zeespiegel (2100). Daarom maken we werk van de realisatie van deze lange termijn aanpak van de zeevering van de Vlaamse kust.

Het Masterplan Kustveiligheid vormt de ruggengraat van de huidige kustbescherming. Dit Masterplan gaat uit van een beperkte zeespiegelstijging en een tijdshorizon tot 2050. Gelet op de noodzaak aan een nieuwe visie voor de langere termijn en gelet op de recente inzichten inzake klimaatwijziging en de extremere zeespiegelstijgingen die hierbij naar voor komen, is het noodzakelijk hier een oplossing voor te bereiden. Hiervoor werd het Complex Project Kustvisie opgestart.

Gelet op de kwetsbaarheid van onze kustzone, waarbij een groot deel van de kust- en poldergebieden onder het voorspelde zeepeil ligt, noodzaakt ons om de nodige studies te verrichten om een oplossing te hebben wanneer deze scenario's zich voordoen.

Kustvisie volgt de vastgelegde procesaanpak van complexe projecten. De Startnota werd eind 2017 goedgekeurd door de Vlaamse Regering, vervolgens werd de AlternatievenOnderzoeksNota (AON) opgesteld, waarna het onderzoek kan opgestart worden en gewerkt kan worden naar het voorkeursbesluit. De goedkeuring van het voorkeursbesluit vormt het einde van de onderzoeksfase waarna de uitwerkingsfase volgt met het opstellen van projectbesluiten en tot slot de uitvoeringsfase.

De planning ziet er als volgt uit:

- 2019 : publieke raadpleging Verkennend AON en overwegingsdocument
- 2019 – 2020 : ontwerpend onderzoek
- 2020 – 2021 : publieke raadpleging AON en overwegingsdocument
- 2021 – 2022 : geïntegreerd onderzoek
- 2022 – 2023 : synthesenota, ontwerp voorkeursbesluit, voorkeursbesluit
- 2023 – 2025 : uitwerkingsfase met project onderzoeksnota's, geïntegreerde onderzoeken en projectbesluiten

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare werken Integraal en regionaal aanpakken
Beleidsdoelstelling	Vlaanderen beveiligen tegen overstroming en droogterisico
Beleidsvoorstel	- We beheersen en verkleinen het overstromingsrisico. - We beheersen en vermijden waterschaarste.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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 en multifunctioneel (medelgebruik). Zo geven we uitvoering aan het integraal waterbeleid.

We beheersen en **vermijden waterschaarste**. Tijdens waterschaarste- en droogtecrisissen 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.

Concrete uitwerking

Het beheersen van overstromingsrisico's en wateroverlast mondt al enige tijd niet meer automatisch uit in nieuwe, hogere dijken of de kanalisering van natuurlijke waterwegen. De aanpak van de Vlaamse Waterweg nv is er één van integraal waterbeheer die het risico op schade tot een minimum beperkt en oog heeft voor de nauwe band tussen waterweg en natuur.

Het **Sigmaplan** neemt de regio Scheldebekken in bescherming tegen overstromingen. Bij extreme weersomstandigheden kunnen de Schelde en haar zijrivieren gevaarlijk hoge waterstanden bereiken en zelfs overstromen. Daarom investeert het Sigmaplan in stevigere en hogere dijken en een ketting van natuurlijke overstromingsgebieden in de riviervalleien. Zulke gebieden kunnen op een gecontroleerde manier overtollig rivierwater opvangen. Zo geven we de rivieren ruimte om te stromen én te overstromen. De realisatie van het Sigmaplan is met het huidige investeringsritme voorzien tegen 2045. Om de initieel vooropgestelde deadline van 2030 na te streven is een budgettaire inhaaloperatie noodzakelijk. Wanneer op basis van wetenschappelijk onderbouwde en mondiaal gevalideerde wereldwijde studies blijkt dat de zeespiegelstijging tegen 2100 hoger is dan verwacht, dient het Sigmaplan en de uitvoering ervan bovendien verder te worden geactualiseerd door het versneld activeren van reserveprojecten al of niet in combinatie met aanvullende maatregelen.

Stuwen zorgen ervoor dat het waterpeil van de **Dender** kan worden geregeld. Ze zijn cruciaal om op een gecontroleerde manier het water van de Dender af te voeren en zo overstromingen te voorkomen. Daarnaast zorgen ze er ook voor dat er steeds voldoende waterdiepte is voor de scheepvaart. Tussen de bron in Ath en de monding in Dendermonde bevinden zich veertien stuwen, waarvan acht op Vlaams grondgebied. De Vlaamse stuwen op de Dender zijn echter sterk verouderd en aan renovatie toe. De stuw van Dendermonde werd al gerenoveerd in

2012. Nu zijn de stuwen van Geraardsbergen, Idegem, Pollare, Denderleeuw, Aalst en Denderbelle aan de beurt. De stuw van Teralfene wordt afgeschaft.

De **Maas** vormt over meer dan 55 km de grens tussen Vlaanderen en Nederland, en wordt door beide landen samen beheerd. Het is de hoofdtaak van De Vlaamse Waterweg nv als rivierbeheerder en als verantwoordelijke voor de winterdijken om te zorgen voor de bescherming van de bevolking tegen overstromingen. Na het afsluiten van het Maasdijkenprogramma in 2007, is er gekozen om de veiligheid verder te verhogen in samenwerking met Nederland. Dit gebeurt door het verruimen van de rivier binnen de contouren van het winterbed.

Ook het beheersen van droogte en waterschaarste is een actuele bekommernis. Zo wordt het **Albertkanaal** gevoed met Maaswater dat onttrokken wordt in Luik en Maastricht. Bij langdurige droogteperiodes daalt het debiet van de Maas in die mate dat de wateronttrekking moet worden beperkt. De sluizencomplexen in Hasselt, Ham en Olen zijn al uitgerust met speciale pompinstallaties die het Albertkanaal op peil houden bij waterschaarste en groene stroom genereren bij wateroverschot. De combinatie van **pompinstallatie en waterkrachtcentrale** is uniek in de wereld. Gecombineerde pompinstallaties-waterkrachtcentrales worden ook op de sluizen van Genk, Diepenbeek en Wijnegem, gebouwd. Maar ook **elders in Vlaanderen** zijn ingrepen noodzakelijk om de effecten van droogte en waterschaarste te beheersen. Het actieplan Droogte en wateroverlast zal hiervoor de basis vormen.

Om de ambitie inzake het beheersen van droogte en wateroverlast waar te maken is voor de bevaarbare waterwegen een jaarlijks investeringsbudget van ca. 80 mio euro vereist.
<https://www.vlaamsewaterweg.be/waterbeheersing>

Budgettaire raming

	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in jaar (te vermelden) waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten		
Aanwending bijkomende kredieten		
Totale kredieten	2020: 80.000 Keuro	Som resterende 4 jaren: 320.000 Keuro

Bijkomende ontvangsten en/of compensaties

Toelichting	Bedrag
EU-subsidies (periode 2020 – 2023)	2.450 Keuro

Contacten & betrokkenen

Contactpersoon binnen de administratie

Naam	Chris Danckaerts
Entiteit	De Vlaamse Waterweg
Functie	Gedelegeerd bestuurder
E-mail	Chris.Danckaerts@vlaamsewaterweg.be

Hoofdstuk	Mobiliteit en Openbare Werken We delen expertise en smeden nieuwe samenwerkingen
Beleidsdoelstelling	We houden de vinger aan de pols
Beleidsvoorstel	We doen aan strategisch onderzoek.

Tekstvoorstel voor Regeerakkoord

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.

Concrete uitwerking

Beleidsrelevant onderzoek ondersteunt de uitvoering van de beleidsplannen (mobiliteitsplan, verkeersveiligheidsplan, fietsbeleidsplan,...). Het wapent ons met de best mogelijke informatie om de best mogelijke beleidskeuzes te maken.

In eerste instantie zullen we het reeds uitgevoerd mobiliteits- en logistiek onderzoek binnen en buiten het beleidsdomein MOW in kaart brengen om zo een duidelijk beeld te krijgen van de kennis waarover we momenteel beschikken en te zorgen dat nieuw onderzoek gaten in de bestaande kennis invult, in plaats van eerder onderzoek te herhalen.

Als tweede stap zullen we de uitvoering van nieuw onderzoek binnen het BDMOW stimuleren via de opmaak van een strategische onderzoeksagenda met een beperkt aantal onderzoeksporen. Deze onderzoeksagenda zal vertaald worden in een jaarlijkse onderzoeksprogramma met bijhorende overheidsopdrachten.

Zowel de bestaande als de nieuw opgebouwde kennis zal in een volgende stap zo goed mogelijk ontsloten worden en kennisoverdracht zal gegarandeerd worden door voor elke doelgroep het geschikte communicatiemiddel en -frequentie te kiezen.

Het beschikken over “droge” kennis is echter niet voldoende: in de onderzoeksclusters (leden kenniscellen, aangevuld met academici en mensen uit de praktijk) kan vervolgens in discussie gegaan worden over alle onderzoeksresultaten, kan het (internationale) kennisnetwerk voor BDMOW ontsloten worden en kan er academische en bedrijfskennis structureel ingebracht worden in de beleidsprocessen.

Als laatste stap in dit proces, is het enerzijds aan de beleidsmedewerkers om al deze kennis te gebruiken om de kwaliteit van de beleidsvoorstellen te vergroten. De leden van de kenniscellen hebben anderzijds tot taak om op basis van deze kennis meer innovatieve onderwerpen te agenderen binnen het BDMOW. Zo kan het beleidsdomein MOW tijdig inspelen op veranderingen in de maatschappij en op voortschrijdend wetenschappelijk inzicht.

Door een sterkere onderzoekscultuur uit te bouwen binnen ons beleidsdomein, wordt onze expertise in beleidsvoorbereiding- en uitvoering steeds sterker.

Fiche 39

Fiche 39: We doen aan strategisch onderzoek.
MOBILITEIT IN BEWEGING: 10 GAMECHANGERS VOOR MENS, ECONOMIE EN KLIMAAT

Budgettaire raming		
	Budget in 2020 (of vermeld beginjaar) (Keuro)	Budget in 2022 waarin budget op kruissnelheid komt (Keuro)
Aanwending huidige kredieten	2,5 mio euro	2,5 mio euro
Aanwending bijkomende kredieten	0 euro	2,5 mio euro
Bijkomende ontvangsten en/of compensaties		
Toelichting	Bedrag	
Deels te financieren uit de inkomsten van het verkeersveiligheidsfonds		
Contacten & betrokkenen		
Contactpersoon binnen de administratie		
Naam	Filip Boelaert	
Entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken	
Functie	Secretaris-generaal	
E-mail	Filip.boelaert@mow.vlaanderen.be	

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

Lay-out & druk / realisatie

RCA, www.rca.be

Depotnummer D/2019/3241/092

Uitgave mei 2019

