

SLIMME MOBILITEIT



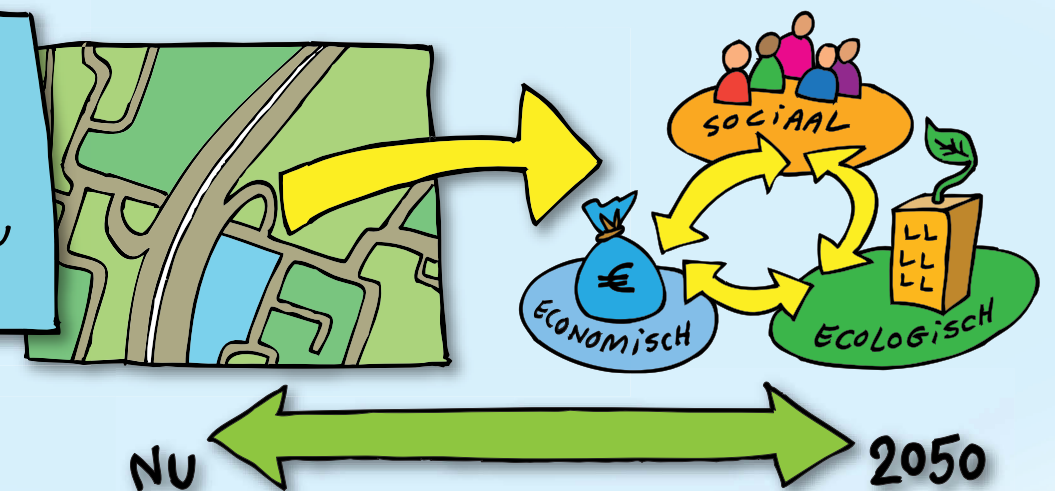
Vlaamse
overheid

Slimme Mobiliteit

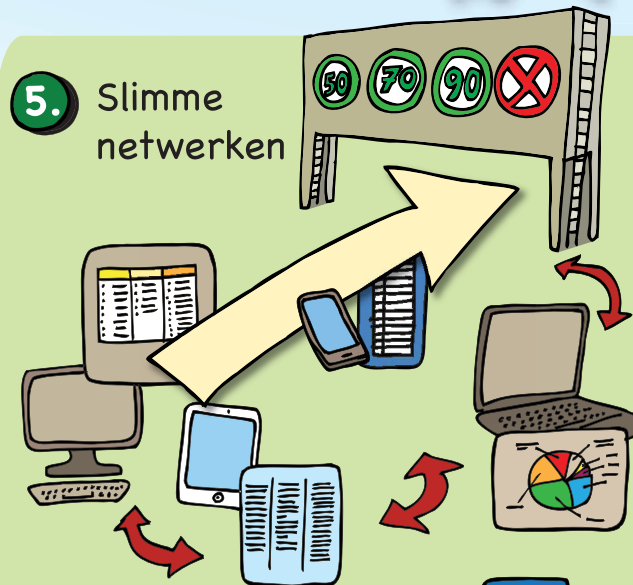
SD's

1. Bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen
2. Iedereen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen
3. Verkeersonveiligheid terugdringen
4. Verkeersleefbaarheid verhogen
5. Schade aan milieu en natuur terugdringen

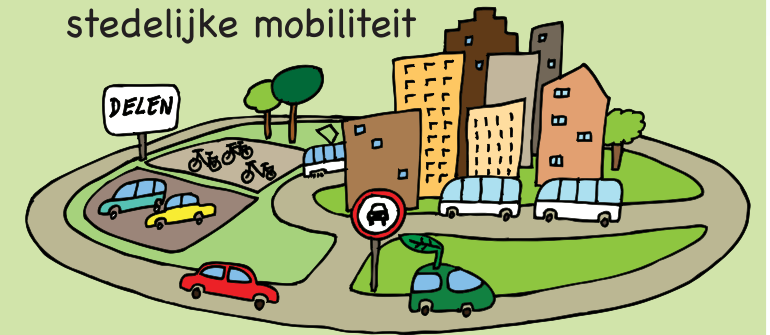
- VLAANDEREN BEREIKBAAR HOUDEN
- INCLUSIEF
- VEILIG
- BEPERKTE IMPACT OP MENS, NATUUR EN MILIEU
- PARTNERSCHAPPEN



5. Slimme netwerken



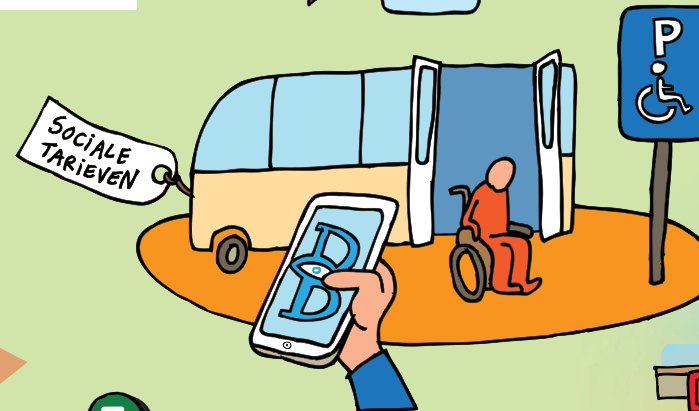
6. We zetten in op een meer duurzame en efficiënte stedelijke mobiliteit



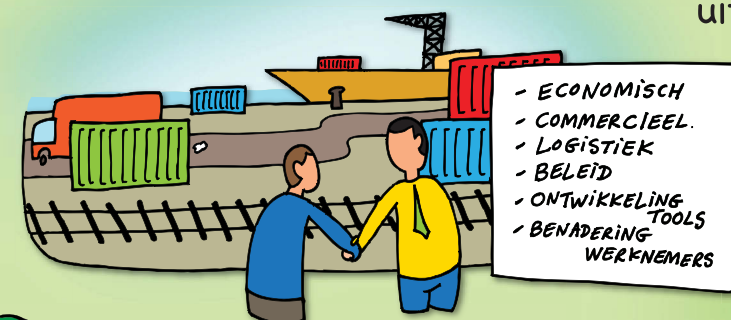
8. Slim goederenvervoer en logistiek



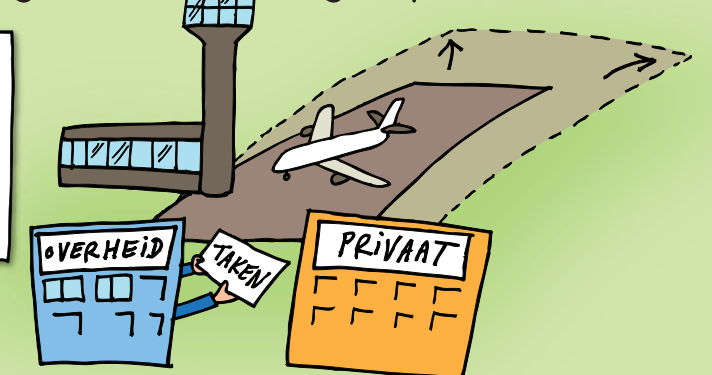
7. Verbeteren de mobiliteit van minder mobilen



10. Vlaamse Regionale Luchthavens worden samen met private partners efficiënt uitgebouwd en geëxploiteerd.



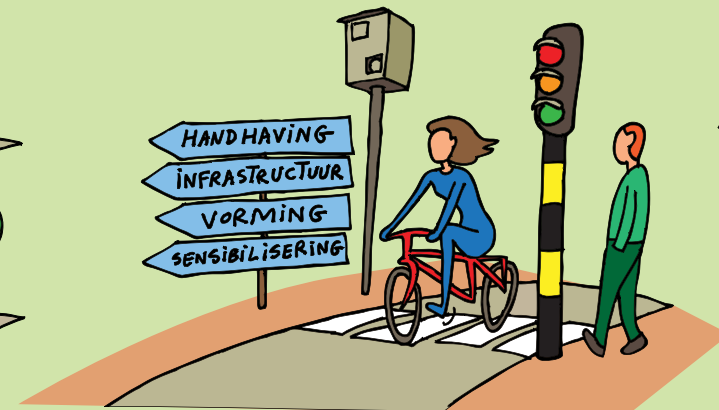
9. De concurrentiepositie versterken van de Vlaamse zeehavens



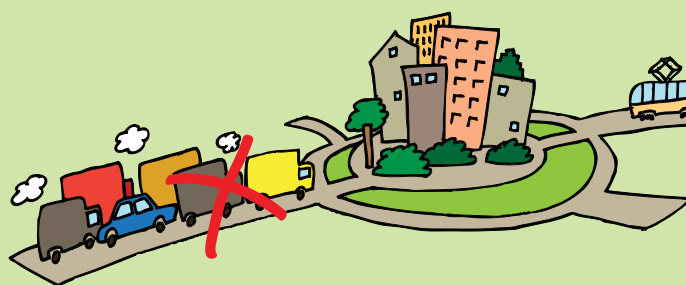
1. We zorgen voor betrouwbare en efficiënte netwerken



2. We zorgen voor een veiligere mobiliteit



3. We pakken de files aan



4. We gaan voor een prijsbeleid gebaseerd op het principe de gebruiker/de vervuiler betaalt



Inhoudstafel

01 /	THEMASPECIFIEKE OMGEVINGSANALYSE	245
1.1	Personenvervoer	245
1.2	Logistiek	245
1.3	Vlot verkeer	247
1.4	Verkeersveiligheid	248
1.5	Groene mobiliteit	248
1.6	Prijsbeleid	249
02 /	STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN BELEIDSVOORSTELLEN	250
2.1	Algemene ambitie, visie	250
2.2	Strategische doelstellingen en beleidsvoorstellen	254
SD1.	De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;	254
SD2.	Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;	254
SD3.	De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;	254
SD4.	De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;	254
SD5.	De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.	254
Beleidsvoorstel 1:	We zorgen voor betrouwbare en efficiënte netwerken	273
Beleidsvoorstel 2:	We pakken de files aan	274
Beleidsvoorstel 3:	We zorgen voor een veiligere mobiliteit	275
Beleidsvoorstel 4:	We gaan voor een prijsbeleid dat gebaseerd is op het principe 'de gebruiker / de vervuiler betaalt'	276
Beleidsvoorstel 5:	We bouwen onze netwerken verder uit tot slimme netwerken	276
Beleidsvoorstel 6:	We zetten in op een meer duurzame en efficiënte stedelijke mobiliteit	277
Beleidsvoorstel 7:	We verbeteren de mobiliteit van minder mobiele	278



Beleidsvoorstel 8:	We investeren in slim goederenvervoer en logistiek	278
Beleidsvoorstel 9:	We versterken de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens	279
Beleidsvoorstel 10:	De Vlaamse regionale luchthavens worden samen met private partners efficiënt uitgebouwd en geëxploiteerd.	279

03 / RAMING VAN DE BUDGETTAIRE IMPACT VAN DE BELEIDSVOORSTELLEN 272

3.1	Algemeen	272
3.2	Concrete budgettaire impact van de beleidsvoorstellen	272
Beleidsvoorstel 1:	We zorgen voor betrouwbare en efficiënte netwerken	273
Beleidsvoorstel 2:	We pakken de files aan	274
Beleidsvoorstel 3:	We zorgen voor een veiligere mobiliteit	275
Beleidsvoorstel 4:	We gaan voor een prijsbeleid dat gebaseerd is op het principe de gebruiker / de vervuiler betaalt	276
Beleidsvoorstel 5:	We bouwen onze netwerken verder uit tot slimme netwerken	276
Beleidsvoorstel 6:	We zetten in op een meer duurzame en efficiënte stedelijke mobiliteit	278
Beleidsvoorstel 7:	We verbeteren de mobiliteit van minder mobiele	278
Beleidsvoorstel 8:	We investeren in slim goederenvervoer en logistiek	278
Beleidsvoorstel 9:	We versterken de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens	278
Beleidsvoorstel 10:	De Vlaamse regionale luchthavens worden samen met private partners efficiënt uitgebouwd en geëxploiteerd	279
	Conclusie budgettaire impact	280

01 / THEMASPECIFIEKE OMGEVINGSANALYSE

1.1 PERSONENVERVOER

De personenmobiliteit nam in de periode 2000-2010 met 14% toe tot 81 miljard personenkilometers. De afgelopen tien jaar is het verplaatsingsgedrag niet drastisch gewijzigd. In 2010 legden de Vlamingen 80,6% van de (gemotoriseerde) personenkilometers met de auto af, 11,4% met de bus en 8% met de trein.

Het is belangrijk om het autogebruik terug te dringen met het oog op een vlotter, veiliger en milieuvriendelijker verkeer. De afgelopen jaren werd gestreefd naar een aandeel van 40% voor duurzame woon-werkverplaatsingen (te voet, met de fiets of met het collectief vervoer, cf. Pact 2020 - Vlaanderen in Actie). Dat wensbeeld is nog niet bereikt. Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.4 (2011-2012) gebeurt 73,4% van het woon-werkverkeer met de auto als hoofdvervoerwijze. Het collectief vervoer en de fiets zijn goed voor respectievelijk 11,5% en 11,2% van de woon-werkverplaatsingen. Het woon-schoolverkeer verloopt duurzamer: het gebruik van de auto (30,8% van de verplaatsingen), collectief vervoer (28,9%) en de fiets (28,6%) staan ongeveer op hetzelfde niveau.

In tien jaar tijd is het aantal reizigers bij het stads- en streekvervoer en spoorvervoer sterk toegenomen, respectievelijk +129% en +47% (2000-2010). Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. In stedelijke gebieden heeft het openbaar vervoer ook een belangrijk aandeel. In beide gevallen gaat het om grote voorspelbare vervoerstromen die zich bijgevolg uitstekend lenen tot collectieve systemen.

Een belangrijk deel van de verplaatsingen speelt zich af op lokaal niveau. Voor meer dan de helft (52,4%) van de verplaatsingen is de afstand korter dan 5 km en amper een vijfde (21,4%) is langer dan 15 km. Voor afstanden tot en met 1 km gaat 71,8% van de Vlamingen te voet of met de fiets. Toch kiest nog altijd 27,3% de auto voor die verplaatsingen. In de afstandsklasse tussen 1 en 5 km zijn er heel wat minder trappers en stappers, maar 27,7%. Er rest dus nog een aanzienlijk potentieel voor duurzame modi in Vlaanderen.

1.2 LOGISTIEK

De vervoersector is een belangrijke economische sector in Vlaanderen. De sector is goed voor 5,8% van het bbp (2010) en 4,4% van de werkgelegenheid (2011). De logistieke sector werd hard getroffen door de economische crisis, waardoor die percentages iets lager liggen dan vóór 2009.

Ook de zee- en luchthavens zijn belangrijk voor de welvaart in Vlaanderen. De zeehavens zorgden in 2011 voor een directe en indirecte toegevoegde waarde van respectievelijk 14,5 miljard euro (+ 4,3% ten opzichte van 2006) en 13,2 miljard euro (+ 12,7% ten opzichte van 2006) en voor 101.478 directe (- 3,6% ten opzichte van 2006) en 125.873 indirecte (- 0,3% ten opzichte van 2006) voltijdse banen. De directe toegevoegde waarde van de Vlaamse luchthavens in 2009 bedroeg 1,67 miljard euro. Het aandeel van Brussels Airport

daarin is ongeveer 95%. De Vlaamse luchthavens waren verantwoordelijk voor 18.723 directe voltijdse banen in 2006. Het indirecte effect is van dezelfde grootteorde als het directe effect.

In tegenstelling tot de personenmobiliteit vertoonde het goederenvervoer de laatste tien jaar een sterke groei in zowat alle vervoersegmenten. De totale goederenmobiliteit, uitgedrukt in tonkilometer, nam in de periode 2000-2010 toe met 25%. Die globale toename verbergt een sterke terugval in 2008 en 2009 als gevolg van de economische crisis (respectievelijk - 14% en - 5%).

Het vrachtvervoer via de weg nam tussen 2000 en 2007 toe met ongeveer de helft en daalde tussen 2007 en 2011 met 15,3%. Het wegvervoer is met een aandeel van ongeveer 81% (2011) dominant in de modale verdeling van het vrachtvervoer.

Sinds 2005 stagneert de trafiekgroei van de binnenvaart. Na een terugval in 2009 ten gevolge van de economische crisis en een herstel presteerde de binnenvaart in 2012 opnieuw 5% minder dan het jaar voordien. De redenen daarvoor zijn de achteruitgang van de nijverheid, de gebrekkige binnenvaartontsluiting van de kusthavens, verouderde infrastructuur, de concurrentie van het spoor en een tekort aan goed ontsloten watergebonden bedrijventerreinen. Het modale aandeel bedroeg 10% in 2011. Het leeuwendeel van de ladingen en lossingen vindt plaats in de havens van Antwerpen en Gent.

Het aanbod aan overslaginfrastructuren langs de waterweg werd gestaag uitgebreid via het kaaimurenprogramma. Onderhoud werd vooral uitgevoerd voor de beweegbare kunstwerken en de drukst bevaren waterwegen. Door de hoge leeftijd van heel wat kunstwerken dreigt de storingsgevoeligheid van het waterwegennet de komende jaren echter toe te nemen. Om de baggerachterstand weg te werken, blijft het creëren van bijkomende behandelingen- en stortcapaciteit en reële toepassingsmogelijkheden van de aangevoerde specie een aandachtspunt. Daarenboven zijn de kosten die verbonden zijn aan het op diepte houden van de waterwegen, sterk toegenomen als gevolg van strengere milieureglementering. Het aantal binnenvaartschepen (België) voor goederenvervoer vertoont een dalende trend. Wel is er, vanwege de schaalvoordelen, een tendens om grotere schepen te gebruiken. Dat heeft ertoe geleid dat de hoofdwaterwegen gemoderniseerd werden en dat de kleinere vaarwegen onderbenut werden. Dat heeft negatieve gevolgen voor de ontsluiting van bedrijven die aan kleinere waterwegen liggen.

Na een aanzienlijk marktaandeelverlies van het goederenvervoer per spoor in de jaren negentig was er tussen 2001 en 2006 een toename (+ 23%). De trafiek daalde in 2009 met 22%. In 2011 steeg het aantal gerealiseerde tonkilometer in Vlaanderen opnieuw lichtjes met 2% en bedroeg het modale aandeel circa 9%.

Het maritieme goederenvervoer nam tussen 2000 en 2010 toe met 34%. In 2012 werd 257 miljoen ton behandeld, dat is 3% minder ten opzichte van 2011. De havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende behandelen respectievelijk 72%, 17%, 10% en 1% van die tonnage. Het Vlaamse aandeel in de totale trafiek van de Le Havre-Hamburg-range bedroeg 23,3% in 2012, hetzij 0,8 procentpunt minder dan in 2011.

De toename van het maritieme transport houdt verband met de groei van de internationale handel en de schaalvergroting in de zeevaart. Short Sea Shipping neemt verder toe en heeft een belangrijk trafiekaandeel van circa 52% in 2012. Een andere belangrijke trend binnen de havens is de groeiende overslag van containers: van 12,8% van de overslag in 1990 tot 48,6% in 2012. Door de schaalvergroting steeg de gemiddelde brutotonnenmaat per schip (sinds 1990 verdrievoudigd, in Zeebrugge verviervoudigd). Die tendens heeft implicaties voor de maritieme toegankelijkheid van de havens.

De modale verdeling van aan- en afvoer van goederen in de zeehavens verschilt. In de Antwerpse haven is het hinterlandtransport eerder gediversifieerd. Dat transport verloopt voornamelijk via binnenvaart, via pijpleidingen en via wegtransport. De haven van Zeebrugge is in grote mate aangewezen op wegvervoer voor de aan- en afvoer van goederen. Ook spoor- en pijpleidingenvervoer vervullen een belangrijke rol. Het gebrek aan volwaardige binnenvaartverbinding in Zeebrugge wordt de laatste jaren voor de containervaart slechts deels opgevangen door de inzet van estuaire schepen. In de haven van Gent verloopt het vervoer naar het achterland voornamelijk via de binnenvaart en over de weg. Wat betreft hinterlandontsluiting ondervinden de zeehavens een aantal problemen, zoals de beperkte capaciteit van het spoor, de aansluitende binnenvaartverbindingen en de sluizen in de haven. De congestie op het wegennet is ook een belangrijk knelpunt.

Het pijpleidingennetwerk is erg belangrijk voor Vlaanderen. Goederentransport via het pijpleidingennetwerk in Vlaanderen is veelal een private aangelegenheid. Via haar rol als vergunningsverlener kan de Vlaamse overheid de verdere uitbouw faciliteren.

1.3 VLOT VERKEER

Na de sterke groei in de jaren negentig bleef het aantal voertuigkilometers ook de laatste tien jaar (2000-2010) op zowel gewest- als gemeentewegen toenemen (+8%). Wel zien we een veel sterkere groei op de autosnelwegen dan op de overige gewestwegen. Vooral binnen de Vlaamse Ruit zijn er hoge verkeersconcentraties. Tot de wegvakken met het hoogste aantal voertuigen per dag behoren de ringwegen rond Antwerpen (R1) en Brussel (R0). De oorzaak daarvan is de sterke interferentie van het bestemmings-, doorgaand en lokaal verkeer.

In 2008 en 2009 stagneerde de filezwaarte op het hoofdwegennet in alle regio's, wat toegeschreven kan worden aan de economische crisis. In 2010 en 2011 vertoonde de filezwaarte opnieuw een stijgend trend. In 2012 was er opnieuw een stijging in Vlaanderen en in de regio Brussel maar een daling in de regio Antwerpen.

De meeste waterwegen beschikken nog over een behoorlijke restcapaciteit.

De transportinfrastructuur van het wegennet werd de laatste tien jaar slechts in beperkte mate verder uitgebouwd (+ 5% in lengte). De groei deed zich vooral voor op het gemeentelijk wegennet (aandeel 90 %). De nadruk lag eerder op het optimaliseren van het bestaande wegennet, het wegwerken van zwarte punten en missing links, de herinrichting van doortochten en de uitbreiding van de fiets- en voetgangersinfrastructuur. In woongebieden en stads- en dorpskernen werd de toegelaten snelheid vaak verlaagd en op het hele wegennet was er een strenger handhavingsbeleid, onder meer via flitscamera's.

Van de Vlaamse autosnelwegen scoort 10,6% onvoldoende qua spoorvorming, vlakheid, beschadigingsgraad en stroefheid. Respectievelijk 9,5% en 12,7% van de autosnelwegen en gewestwegen heeft nood aan structureel onderhoud.

Momenteel is bijna twee derde van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk uitgerust met fietspaden. In 2012 was slechts 32% van dat netwerk conform de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Bovendien bleek uit inspectie dat 9,5% (of 685 km) van alle fietspaden in beheer van het Vlaamse Gewest een quotering 'onvoldoende' kreeg voor de staat van het wegdek.

Maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren door middel van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding zijn van groot belang. De gemiddelde verplaatsingssnelheid met bus, tram en metro ligt de helft lager dan met de auto of de trein. Op de vijftig belangrijkste knelpunten verliezen openbaarvervoergebruikers dagelijks 4244 uur door slechte doorstroming.

Een evaluatie die uitgevoerd is in het kader van de Vlaamse spoorstrategie, leert dat bijna alle spoorinfrastructuurwerken die belangrijk zijn voor Vlaanderen en die opgenomen zijn in het meerjarenplan 2001-2012, vertraging hebben opgelopen of niet zijn opgestart.

1.4 VERKEERSVEILIGHEID

Het veiligheidsrisico voor voetgangers, fietsers en motorrijders ligt erg hoog. Het risico is het hoogst voor motorrijders (82 dodelijke slachtoffers per miljard voertuigkilometers in 2010), gevolgd door voetgangers (32,1) en fietsers (19,2). Het risico ligt significant lager voor personenwagens (4,2). Het risico op ernstige verwondingen geeft ongeveer hetzelfde beeld.

In de periode 1999-2011 is het aantal verkeersslachtoffers in het wegverkeer significant gedaald. In 2011 werden nog 432 doden en dodelijk gewonden (-46,5% t.o.v. 1999) en 3.697 zwaargewonden (-44,9%) in Vlaanderen geteld. In 2012 werden 381 dodelijke ongevallen geregistreerd (-11,8% t.o.v. 2011). De daling is onder meer toe te schrijven aan beleidsmaatregelen en evoluties in de medische sector en voertuigveiligheid. De doelstellingen die vooropgesteld zijn in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2003), zijn evenwel niet gehaald.

Het risico op een ongeval ligt aanzienlijk lager op autosnelwegen dan op overige wegen (respectievelijk 101,8 en 773,1 ongevallen per miljoen voertuigkilometers in 2010). Uit het EuroRap-rapport blijkt echter dat amper 12% van het Trans-Europese snelwegennet in België een laag veiligheidsrisico heeft.

Stads- en streekvervoer, treinverkeer, binnenvaart en ondergronds transport worden gekenmerkt door een erg gering ongevalrisico. Personen- of goederenvervoer via die modi biedt dus een verkeersveilig alternatief voor het wegvervoer.

1.5 GROENE MOBILITEIT

Het verkeer is een van de belangrijkste emissiebronnen van broeikasgassen en fijn stof in Vlaanderen. De emissies leiden tot een aantasting van de leef- en omgevingskwaliteit. Vooral het gemotoriseerd wegverkeer draagt in grote mate bij tot de verkeersemisies, bij het spoorverkeer en de binnenvaart is dat minder het geval. De totale uitstoot van broeikasgassen (CO_2 , CH_4 en N_2O) is in de periode 2000-2010 met 1% toegenomen. De emissie van ozonprecursoren (NMVOS, NO_x , CH_4 en CO) en van de verzurende componenten (SO_2 , NO_x en NH_3) daalde in die periode met respectievelijk 40% en 30%.

Het laatste decennium daalde de uitstoot van het personenvervoer ondanks de verdere toename van de personenkilometers. Hoewel ook vrachtwagens energiezuiniger worden, steeg hun emissie van broeikasgassen door het goederenvervoer door een toegenomen activiteit. De emissie steeg echter minder snel dan de gerealiseerde tonkilometers.

De uitstoot wordt teruggedrongen door strengere Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen en motoren en het toenemende gebruik van energiezuinige wagens en biobrandstoffen. Desondanks vinden een aantal schadelijke trends plaats. In de eerste plaats is het aandeel van dieselloertuigen in het voertuigenpark toegenomen van 29% in 1990 tot 63% in 2012. Daarnaast hebben alternatieve brandstoffen een uiterst beperkt aandeel in de brandstofmix. Het aandeel van verkochte voertuigen op alternatieve brandstof of aandrijflijn bleef in 2009 onder 0,5% van het totale aantal nieuwe wagens. Technologische vernieuwingen in de binnenvaart dringen zich ook op om de milieuprestaties te verbeteren (de gemiddelde leeftijd van motorschepen is 46 jaar). Ten slotte gebruikt de internationale zeevaart zware brandstoffen en heeft ze dus een groot aandeel in de NO_x -emissies.

Fijn stof in Vlaanderen wordt voor bijna een kwart veroorzaakt door het verkeer. Voor de fracties PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$ ligt het aandeel hoger, respectievelijk 32% en 40%. De aandacht verschuift de laatste jaren meer naar ultrafijn stof en het aantal deeltjes. Het aandeel van het verkeer daarin is immers nog hoger. Roet behoort tot de schadelijkste fractie in het fijn stof. De gezondheidseffecten van het verkeer zijn dus groter dan het emissieaandeel laat vermoeden.

Wegverkeer is een van de belangrijkste geluidsbronnen. Sinds 2001 is het geluidsdrukkniveau in Vlaanderen niet wezenlijk gewijzigd. De afname van de geluidsproductie per voertuig wordt gecompenseerd door de toename van de verkeersintensiteit en van het aandeel vrachtwagens. Het aandeel van de bevolking dat blootgesteld is aan geluid door wegverkeer, is wel licht toegenomen.

De binnenvaart scoort zowel wat betreft de uitstoot van broeikasgassen en fijn stof, als van geluid per tonkilometer beter dan het wegverkeer. Door de toepassing van ondermeer walstroom voor de aangemeerde schepen en de modernisering van de aandrijfsystemen van binnenschepen wordt de milieu-impact van de binnenvaart steeds verder gedrukt.

1.6 PRIJSBELEID

Momenteel is de kostprijs van personen- en goederenmobiliteit slechts in beperkte mate gekoppeld aan de interne en externe kosten van de mobiliteit.

Openbaar vervoer wordt erg gesubsidieerd waardoor die vervoersmodi hun kosten niet internaliseren. Voor de private modi verschilt de mate van internalisering. Een dieselwagen betaalt ongeveer 69% van zijn externe kosten, terwijl een benzinewagen, door de lagere externe milieuschadekosten en de hogere accijnzen, 50% te veel betaalt. Zware vrachtwagens internaliseren tussen de 30% en de 66% van hun externe kosten. Op andere vervoersmodi worden amper belastingen geheven waardoor de graad van internalisering laag is.

02 / STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN BELEIDSVOORSTELLEN

2.1 ALGEMENE AMBITIE, VISIE

Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen vormde het kader waarbinnen de beleidsprioriteiten voor het beleidsthema 'Slimme Mobiliteit' werden bepaald.

Als Vlaanderen wil uitgroeien tot een Europese topregio, zal ook het mobiliteitsbeleid via een gerichte ontwikkeling van de mobiliteit en van het transportsysteem moeten bijdragen aan de realisatie van die ambitie.

In het Mobiliteitsdecreet¹ wordt de **missie** voor het mobiliteitsbeleid als volgt omschreven: "Het mobiliteitsbeleid is gericht op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de integratie van en de synergie tussen sociale, ecologische en economische aspecten. De realisatie ervan steunt op een maatschappelijk veranderingsproces waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van de technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften."

Conform de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling² werken we aan een duurzaam mobiliteitsmodel dat:

- een levendige economie ondersteunt en voor meer welzijn zorgt;
- de toegang tot mobiliteit als basisbehoefte van individuen en de maatschappij garandeert;
- betaalbaar en sociaal rechtvaardig is;
- veilig is;
- de ecosysteemgrenzen van onze planeet respecteert;
- slechts een minimale milieu-impact en gezondheidsgevolgen heeft.

De visie die in het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt geformuleerd, geeft aan hoe we in de toekomst (2050) vorm zullen geven aan de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsmodel. Daarbij houden we onder meer rekening met de strategieën die in Vlaanderen en Europa ontwikkeld zijn om het transportsysteem te verduurzamen, en met de afspraken die gemaakt zijn in het kader van het Pact 2020 om uit te munten als economisch innovatieve, duurzame en sociaal warme samenleving. Die visie is opgebouwd rond de volgende pijlers:

1 decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid (2009), artikel 3

2 tweede Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 29 april 2011

- bereikbaar;
- inclusief;
- veilig;
- beperkte impact op mens, natuur en milieu;
- partnerschappen.

Bereikbaar

Om te komen tot een mobiliteitsmodel dat een 'levendige economie en meer welzijn' ondersteunt, zorgen we ervoor dat Vlaanderen vlot verbonden is met andere metropolen in Europa en de rest van de wereld. Om Vlaanderen zijn rol als logistieke draaischijf en poort tot Europa te laten spelen, zorgen we voor een optimale ontsluitingsinfrastructuur die een vlotte toegang verschaft tot de internationale knooppunten (onder andere zeehavens en luchthavens) en het ondersteunende net van regionale knooppunten. Binnen Vlaanderen zijn, naast de havens en de luchthavens, ook de stedelijke regio's belangrijke economische polen. Daarom versterken we hier de relaties tussen en binnen die gebieden. Door de fijnmazigheid van het water- en spoorwegennet te garanderen, zorgen we ervoor dat ook de binnenvaart en het spoor daarin een rol kunnen spelen. We zoeken naar duurzame en economisch rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen die stedelijke omgevingen. Op die manier verminderen we de verkeers- en milieudruk.

Binnen de stedelijke regio's realiseren we een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk aangevuld met een ontsluitend collectiefvervoersysteem dat garant staat voor een duurzame en ruimtezuinige mobiliteit. In die gebieden verbeteren we ook het leef- en woonklimaat van de verschillende verkeersruimten (zie ook beleidsthema Groen en dynamisch stedengewest).

Om de relaties tussen de stedelijke regio's te verzorgen, versterken we de collectieve systemen, die ondersteund worden door een palet aan andere vervoerswijzen.

We zorgen ervoor dat de verschillende knopen onderling goed verbonden zijn via robuuste en samenhangende netwerken met een hoge (gebruikers)kwaliteit, waardoor we een multimodale bereikbaarheid garanderen en, doordat die netwerken deel uitmaken van de Trans-Europese netwerken, ook een Europese inbedding verzekeren.

Om Vlaanderen bereikbaar te houden, is het belangrijk dat de verkeersvolumes onder controle gehouden worden. Daarom voeren we een actief beleid dat gericht is op het aansturen van de vervoerswijzekeuze en op de verhoging van de vervoerefficiëntie. Voor de vervoerswijzekeuze hanteren we conform het Mobiliteitsdecreet en de resolutie van het Vlaams Parlement (voor de personenmobiliteit) het STOP-principe³. In het goederenvervoer zetten we, conform het Europese beleid, in op comodaliteit en sturen we waar mogelijk aan op een modale verschuiving. Op die manier zorgen we er mee voor dat de groei van het gemotoriseerd verkeer onder controle blijft om zowel de bereikbaarheid over de weg te kunnen (blijven) garanderen als de verbetering van de veiligheid en het minimaliseren van de impact op de mens, de natuur en het milieu.

Om tot een gewijzigde vervoerswijzekeuze te komen benadrukken we de complementariteit van de verschillende modi vanuit de eigen sterkten en sturen aan op een meer gevarieerd gebruik ervan. Op die manier komen we tot een betere benutting van het transportsysteem als geheel en van de intrinsieke

3

STOP-principe: We zetten eerst in op Stappen, dan Trappen, vervolgens Openbaar vervoer en tenslotte Privévervoer.

kwaliteit van de verschillende modi. We besteden daarom extra aandacht aan het ontwikkelen van de knooppunten (hubs) waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten en aan een performante overstap en overslag. Dit betekent dat we de verschillende modi niet alleen fysiek verknopen maar deze verknoping ook doortrekken tot op het niveau van de informatie en de dienstverlening zodat zowel multimodale reisinformatie als end-to-end services aan de gebruikers worden aangeboden. Hiervoor is het belangrijk dat we de intelligentie van de verschillende modale netwerken verhogen.

Een veranderde of meer gevarieerde vervoerswijzekeuze vraagt ook om een wijziging op het niveau van de gebruiker (mental shift). Om gewoontepatronen in de manier van verplaatsen of vervoeren te doorbreken, treden we zowel ondersteunend of faciliterend op ten aanzien van gewenst gedrag als ontmoedigend ten opzichte van ongewenst gedrag.

Conform het Europese beleid zetten we in op de internalisering van de externe kosten en op een betere aanrekening van de gebruikskosten als hefboom tot een verhoogde vervoersefficiëntie en een gewijzigde vervoerswijzekeuze.

Via een slim locatiebeleid dat gericht is op zowel de verweving en verdichting van werk en voorzieningen nabij de woonomgeving als op een evenwichtige clustering van menselijke, logistieke en industriële activiteiten in de ruimte, beperken we de vraag naar mobiliteit, ondersteunen we het gebruik van duurzame en ruimtezuinige vervoersmodi en zorgen we voor een meer evenwichtige belasting van het transportsysteem. Voor implementatie en strategische beleidsvoorstellen inzake locatiebeleid verwijzen naar het beleidsthema 'Ruimte voor morgen'.

Inclusief

Voorals mensen met een verminderde mobiliteit, inkomenszwakke groepen, maar ook ouderen en jongeren vragen naar een betere, meer toegankelijke en (sociaal) veilige mobiliteit die hen toelaat op een zelfstandige manier te leven en te participeren in het maatschappelijke leven. Om tot een mobiliteitsmodel te komen dat de 'toegang tot mobiliteit als basisbehoefte' van individuen en de maatschappij garandeert en 'betaalbaar en sociaal rechtvaardig' is, stimuleren we vormen van gedeelde mobiliteit en bouwen we de collectieve systemen en fiets- en voetgangersnetwerken verder uit. Bij de uitbouw van het transportsysteem en de dienstverlening besteden we daarom de nodige aandacht aan de specifieke vereisten die die groepen stellen aan het gebruik van het transportsysteem. Om te voorkomen dat mensen met een mobiliteitsbeperking worden uitgesloten van deelname aan het sociale en maatschappelijke leven of moeilijk toegang hebben tot het zorgaanbod, werken we, complementair aan en geïntegreerd in met het reguliere aanbod, een vraagafhankelijk aanbod van aangepast vervoer (gang-tot-gangvervoer) uit.

Veilig

Om de veiligheid voor de verschillende gebruikers te garanderen en op termijn te komen tot een slachtoffervrij systeem, maken we werk van een transportsysteem dat het risico op ongevallen minimaliseert en afdoende bescherming biedt als zich toch nog ongevallen voordoen.

Via ingrepen in de infrastructuur streven we naar inherent veilige wegen. We streven ook naar een weginrichting die het gewenste ruimtelijke functioneren ondersteunt op het vlak van functionaliteit en werkelijk gebruik.

We verbeteren het verkeersgedrag van weggebruikers door in te zetten op de ontwikkeling van persoonlijke vaardigheden en veiligheidsgerichte attitudes. Opleiding en bewustwording zien we daarbij als een levenslang proces dat ervoor moet zorgen dat verkeersdeelnemers niet alleen over de juiste basiscapaciteiten maar ook over de juiste houding beschikken om risicovol gedrag te vermijden.

Via systematische controles op de naleving van de verkeersregels gaan we onveilig en asociaal rijgedrag tegen.

Om te komen tot een veilig gebruik van het transportsysteem, bieden technologische ontwikkelingen op het niveau van voertuigen en infrastructuurnetwerken perspectieven.

Naast de verkeersveiligheid besteden we ook de nodige aandacht aan de sociale veiligheid (bijvoorbeeld risico op diefstal beperken) en de 'beveiliging' van het transportsysteem (bijvoorbeeld risico op aanslagen beperken).

Beperkte impact op mens, natuur en milieu

Om te komen tot een mobiliteitsmodel dat de 'ecosysteemgrenzen van onze planeet' respecteert en 'minimale milieu-impact en gezondheidsgevolgen' heeft, maar ook zuinig omspringt met ruimte en andere natuurlijke rijkdommen, is het belangrijk om de vervoersvraag te beheersen en de mobiliteitsontwikkeling brongericht te heroriënteren naar meer milieuvriendelijke, energie-efficiënte en ruimtezuinige modi. Toch blijven ook maatregelen die gericht zijn op het milieuvriendelijker, geluidsarmer en energie-efficiënter maken van de voer- en vaartuigen een rol vervullen in de verduurzaming van de mobiliteit. Op het Vlaamse beleidsniveau nemen we de nodige initiatieven, als die economisch en sociaal verantwoord zijn, zodat nieuwe technologieën zo snel mogelijk ingang vinden. Om te zorgen dat de baten van een milieuvriendelijker en energie-efficiënter voer- en vaartuigenpark niet verloren gaan, zorgen we ervoor dat de verschillende gebruikers over de nodige kennis en vaardigheden beschikken om milieuvriendelijk en energiezuinig te rijden. Bij het stads- en streekvervoer wordt verder ingezet op de vergroening van het voertuigenpark.

Het respecteren van de ecosysteemgrenzen impliceert dat we de verschillende modale netwerken op een zuinige en milieu- en natuurvriendelijke manier ruimtelijk inplanten, aanleggen, inrichten, onderhouden en ook gebruiken. Door de nodige mitigerende maatregelen te nemen werken we specifieke knelpunten weg. Voor strategische beleidsvoorstellen met betrekking tot dat aspect verwijzen we naar de beleidsthema's 'Innovatiecentrum Vlaanderen' en 'Groen en dynamisch stedengewest'.

Een duurzame ontwikkeling impliceert echter dat we spaarzaam omspringen met eindige voorraden, zoals ruimte en andere natuurlijke rijkdommen. Om het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en materialen te beperken, zijn belangrijke maatschappelijke veranderingen (zoals het verder sluiten van kringlopen van materialen) en doorbraken (vooral op vlak van hernieuwbare energie) nodig. Daarom moeten we er zorgvuldig mee omspringen en het ruimtegebruik zoveel als mogelijk beperken, hergebruiken of omkeerbaar maken. Daarom werken we verder met het principe van 'bundeling' en concentreren de verkeersafwikkelingen op de hoofdassen. Om de verwachte mobiliteitsgroei op een kostenefficiënte manier te kunnen opvangen en te verzoenen met de zorg voor een zorgvuldig ruimtegebruik zorgen we ervoor dat de beschikbare capaciteit van zowel de voertuigen/vaartuigen als van de verschillende modale netwerken optimaal wordt benut. Het principe 'de vervuiler / gebruiker betaalt' en de internalisering van de kosten gebruiken we daarbij als hefboom om tot die verhoogde vervoersefficiëntie te komen.

De ambitie op lange termijn is te komen tot gesloten kringlopen voor wat het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreft en tot een koolstofarm transportsysteem.

Om de druk op de primaire grondstoffen te verminderen, houden we bij de (her)aanleg en het onderhoud van de infrastructuur ook rekening met de impact van bepaalde keuzes op het onderhoud en de levensduur van de infrastructuur. We maken hierbij (zoveel als mogelijk) gebruik van secundaire grondstoffen en bijproducten en waken erover dat de gebruikte materialen zoveel als mogelijk recycleerbaar of inzetbaar zijn als secundaire grondstof (sluiten van materiaalkringlopen). We trachten, indien evenwaardige alternatieven voorhanden zijn, het gebruik van gevaarlijke stoffen bij aanleg, onderhoud en beheer te vermijden. Hierdoor worden zoveel als mogelijk, gevaarlijke stoffen uit de materiaalketen verwijderd.

Partnerschappen

De realisatie van een duurzaam mobiliteitsmodel is een complex vraagstuk waarbij uiteenlopende doelstellingen van zowel economische, milieutechnische als sociale aard een rol spelen. Vooral om de vervoersvraag te wijzigen, zijn grondige maatschappelijke veranderingen nodig. Daarom maken we binnen de Vlaamse Strategie voor Duurzame Ontwikkeling, het Milieubeleidsplan en het ontwerp van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werk van de maatschappelijke veranderingsprocessen die moeten leiden tot een duurzame ontwikkeling van de samenleving.

Een duurzaam mobiliteitssysteem impliceert dat we het beleid op en over de verschillende beleids- en bestuursniveaus heen aligneren. We optimaliseren daarom de samenwerking met de andere beleidsdomeinen en bestuursniveaus. Omdat private partners een steeds grotere rol gaan spelen in de uitvoering van vervoerdiensten, ontwikkelen we de nodige beleidskaders om tot een goede samenwerking en een duurzaam transportsysteem te komen.

De realisatie van de missie vraagt ook om een sterkere betrokkenheid en medewerking van zowel de verschillende middenveldorganisaties, de burgers als het bedrijfsleven. Daarom besteden we zowel bij de beleidsvoorbereiding als bij de beleidsuitvoering voldoende aandacht aan participatie.

2.2 STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN EN BELEIDSVOORSTELLEN

De beleidsvoorstellen die geformuleerd worden in het volgende hoofdstuk, zijn gebaseerd op de strategische doelstellingen, vermeld in het Mobiliteitsdecreet:

- SD1. De bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen;
- SD2. Iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
- SD3. De verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
- SD4. De verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
- SD5. De schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

In dit hoofdstuk schuiven we binnen het beleidsthema 'Slimme mobiliteit' een aantal prioritaire beleidsvoorstellen voor de volgende legislatuur naar voren. Die beleidsvoorstellen dragen bij tot de realisatie van een of meer van de bovenvermelde strategische doelstellingen.

Het is belangrijk te benadrukken dat alleen de meest prioritaire beleidsvoorstellen aan bod komen. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen bevat een veel uitgebreider pakket aan maatregelen dat inspeelt op alle strategische doelstellingen die hierboven vermeld worden. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid moet dan ook uitgaan van het integrale Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Bij het bepalen van de prioritaire beleidsvoorstellen werd enerzijds gekeken naar de belangrijkste maatschappelijke behoeften en knelpunten inzake mobiliteit (zie ook omgevingsanalyse). Anderzijds zijn we ons ervan bewust dat ook de volgende jaren een strikte budgettaire discipline noodzakelijk zal zijn. Bij het formuleren van de onderstaande beleidsprioriteiten gaan we uit van die realiteit. De beleidsvoorstellen beogen een zo efficiënt mogelijke inzet van de verwachte budgettaire middelen met een duidelijke nadruk op het in stand houden of op kwalitatief aanvaardbaar peil brengen van de bestaande infrastructuur en de veiligheid van die infrastructuur.

Om het maatschappelijk draagvlak voor een kilometerheffing te realiseren, investeren we de bijkomende opbrengsten in het verduurzamen en innoveren van de ruime mobiliteitssector volgens het principe dat de gebruiker (anders) betaalt en hiervoor meer kwaliteit in de plaats krijgt. Daardoor kunnen een aantal noodzakelijke investeringen versneld worden (zie beleidsvoorstellen).

Ten slotte moeten we de komende jaren rekening houden met de belangrijke en stijgende budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen voor pps-projecten.

Heel wat van de onderstaande beleidsvoorstellen dragen bij tot de realisatie van de strategische doelstellingen inzake de verhoging van de verkeersleefbaarheid (4) en het terugdringen van de schade aan milieu en natuur (5). In het beleidsthema's 'Groen en dynamisch stedengewest' wordt meer specifiek ingegaan op de vergroening van de mobiliteit. Ook bij 'Ruimte voor morgen' worden beleidsvoorstellen geformuleerd die bijdragen aan de onderstaande doelstellingen.

Beleidsvoorstel 1:

We zorgen voor betrouwbare en efficiënte netwerken

Als goede huisvader is het onze eerste verantwoordelijkheid om in te staan voor het zuinig en efficiënt beheer en het onderhoud van de transportinfrastructuur. Alleen op die wijze kunnen we ervoor zorgen dat de bestaande infrastructuur haar functie op een performante wijze kan blijven vervullen en dat een veilig gebruik gegarandeerd blijft. Die ambitie werd in het Pact 2020 als volgt vertaald: 'In 2020 heeft Vlaanderen een verkeers- en vervoerssysteem dat tot de performantste van Europa behoort.'

Een tijdig onderhoud en een voldoende hoog onderhoudspeer voorkomen veel hogere onderhouds- of vernieuwingskosten op langere termijn waardoor middelen op een kostenefficiënte wijze worden ingezet. De vermindering van de storingsgevoeligheid door een voldoende hoog onderhoudspeer speelt een belangrijke rol in de verbetering van de reistijden op de verschillende modale netwerken en in de verbetering van de betrouwbaarheid ervan. Aan een verminderde storingsgevoeligheid zijn ook een aantal voordelen verbonden, zoals verminderde arbeids- en brandstofkosten, verminderde verkeersemissies en een lager energieverbruik, en een verbetering van de verkeersveiligheid. Bovendien kan van dat onderhoud

gebruikgemaakt worden om de (verkeers)veiligheid van de infrastructuur te verhogen of de milieukwaliteit van de infrastructuur te verbeteren. Bij het onderhoud van de infrastructuur besteden we ook aandacht aan goede zichtbaarheid van de signalisatie en aan de netheid van het openbaar domein. Dit beleidsvoorstel wordt hierna voor de verschillende types transportinfrastructuur verder uitgewerkt.

Voor het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet leggen we het accent op het wegwerken van het achterstallige onderhoud (van zowel de rijweg als de beveiligingsconstructies). De voorbije jaren is een grote inhaalbeweging ingezet om de achterstand op het structurele onderhoud van de autosnelwegen weg te werken. Die inhaalbeweging wordt voortgezet in 2014 en 2015. Een logische vervolgstap is om de achterstand op de gewestwegen aan te pakken. Op basis van objectieve metingen bepalen we op welke wegen onderhoud aangewezen is. Zo maken we een gerichte programmering van de werken en zorgen we voor een efficiënte inzet van de beschikbare middelen. Uiteraard waken we er bij de programmering van die onderhoudswerken over dat de hinder voor de weggebruiker tot een minimum beperkt blijft. De vernieuwingsoperaties laten ons soms ook toe om ervoor te zorgen dat de vernieuwde weg veiliger wordt. Als dat raadzaam is, maken we van de onderhoudswerken gebruik om voor een geluidsarme wegverharding te kiezen en om de nodige regeninfiltratiegebieden aan te leggen. Bij de inspectie en het onderhoud verdienen bruggen en tunnels bijzondere aandacht. Voor diverse bruggen zijn gerichte acties noodzakelijk om ze te herstellen of te renoveren zodat ze integraal deel kunnen blijven uitmaken van het netwerk.

Via periodieke inspecties zorgen we voor een goede monitoring van de staat van de fietspaden die in beheer zijn van de Vlaamse overheid. We stemmen het onderhoud af op de objectieve resultaten van die monitoring. Kleine gebreken worden zo snel mogelijk verholpen (putten, vuil, overgroeiing en slechte afwatering ten gevolge van verstopte rioolkolken). Meer fundamentele ingrepen worden mee opgenomen in de planning. Om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verhogen, moeten nieuwe fietspaden aangelegd worden conform de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Om het fietsgebruik te stimuleren, is het verzekeren van de veiligheid een eerste vereiste. We zetten in op volledige trajecten, waar alle knelpunten weggewerkt worden en de fietsroute overal in goede staat is. Heel wat bestaande fietspaden voldoen niet aan de richtlijnen. Er wordt ook rekening gehouden met de opportuniteiten die de opkomst van elektrische fietsen biedt, waarbij actieradius en snelheid groter worden. Bij onderhoudswerken wordt er zo veel mogelijk naar gestreefd om de bestaande fietspaden te laten voldoen aan de richtlijnen. Via het onderhoud van de fietspaden verhogen we de veiligheid en het comfortniveau ervan. Zo leveren we een belangrijke stimulans voor het fietsgebruik.

Ook de lokale besturen vervullen een belangrijke rol in het tot stand brengen van een kwaliteitsvol netwerk van fiets- en voetpaden, dat zowel veilig als comfortabel is. We ondersteunen lokale besturen bij het in beeld brengen van de staat van de fietspaden op hun grondgebied. Het aanbieden van volledige, veilige fietsroutes zal drempelverlagend werken voor het fietsgebruik in Vlaanderen.

Een betrouwbaar en efficiënt waterwegennetwerk betekent het garanderen van voldoende capaciteit, het onderhouden van de infrastructuur, het verzekeren van de diepgang op de waterwegen, het behoud van het fijnmazige netwerk van hoofdwaterwegen en kleine waterwegen en het stimuleren van permanente innovatie in zowel de waterbouw als de scheepsbouw. Daarom werken we op het waterwegennet het achterstallige onderhoud weg, voorzien we waar nodig in vernieuwbouw en vervangingsbouw van de kunstwerken en ontwikkelen we in permanente dialoog met de betrokken bedrijfssectoren, vernieuwende binnenvaartconcepten uit. Voor het functioneren van de waterweg is de bedrijfszekerheid van de beweegbare kunstwerken cruciaal, zowel de infrastructurele componenten als de sturing ervan. Daarom geven we de nodige prioriteit aan een voldoende hoog kwaliteitsniveau en aan het onderhoud van

de componenten van de beweegbare kunstwerken. Om de beschikbare vaarwegcapaciteit optimaal te gebruiken, voeren we tijdig de nodige baggerwerken uit. We geven daarbij prioriteit aan de secties waarin de scheepvaartfunctie het meest in het gedrang komt. Door het op diepte houden van de waterwegen vrijwaren we niet alleen de vaarkenmerken, maar ook de rol die die waterwegen vervullen in de berging en de af- en aanvoer van water. Die verhoogde aandacht is noodzakelijk gezien de verwachte effecten van de klimaatverandering (cf. Vlaams Adaptatieplan). Het is daarbij belangrijk om te voorzien in de nodige bergingslocaties en verwerkingscapaciteit voor baggerspecie. Net zoals baggerwerken zal het onderhoud van dijken, stuwen en sluizen het risico op overstromingen beperken. Ook wordt rekening gehouden met de nodige remediëring van vervuilde waterbodems.

Bij het stads- en streekvervoer besteden we de nodige aandacht aan het goede onderhoud van de voertuigen, de lijninfrastructuur en de haltes. Waar nodig vervangen we de infrastructuur of de voertuigen. Zo verbeteren we de bedrijfszekerheid en verhogen we de aantrekkelijkheid. Aan die verjongingsoperatie zijn ook een aantal veiligheids- en milieu- en energiebatens verbonden.

Aangezien bij het spoor de verminderde betrouwbaarheid nauw samenhangt met onderhoudsproblemen van vaste infrastructuur en rollend materieel, dringen we aan bij de federale overheid om prioriteit te verlenen aan die problematiek en op basis van goede analyses te voorzien in het benodigde onderhoud of de vereiste vernieuwingen door te voeren. Ook hier laten vernieuwingsoperaties toe om een aantal milieuknelpunten, zoals geluidshinder, aan te pakken.

Beleidsvoorstel 2:

We pakken de files aan

De dagelijkse files zijn een van de grootste bronnen van ergernis voor de weggebruiker. Bovendien veroorzaken ze belangrijke economische schade. Ten slotte geven files op hoofdwegen vaak aanleiding tot sluipverkeer op het lagere wegennet. Daardoor ontstaan ook op het lagere wegennet files, daalt de verkeersleefbaarheid en vermindert de verkeersveiligheid. In het Pact 2020 werd daarover de volgende ambitie geformuleerd: 'De economische poorten zijn in 2020 vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiermee realiseren we in 2020 minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuiguren) op de hoofdwegen en beperken we de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer.'

De files concentreren zich vooral in de Vlaamse Ruit en meer bepaald op de R1 (ring Antwerpen), R0 (ring Brussel) en de snelwegen in de richting van die grootsteden. De files doen zich in belangrijke mate voor op het ogenblik dat we pieken in het woon-werkverkeer vaststellen. Niet alleen op de weg maar ook bij het openbaar vervoer stellen we tijdens de ochtend- en avondspits capaciteitsproblemen vast.

De files kunnen we enerzijds aanpakken door gericht de capaciteit van de wegen en het openbaar vervoer te verhogen. Anderzijds kunnen we ons richten op de vraagzijde en het aantal verplaatsingen in de filegevoelige regio's tijdens de ochtend- en avondspits terugdringen door de vervoersefficiëntie te verhogen of door weggebruikers te heroriënteren naar andere transportmodi of andere tijdstippen. Onder de verhoging van de 'vervoersefficiëntie' verstaan we een betere benutting van zowel de vervoerscapaciteit, de netwerkcapaciteit als de juiste moduskeuze. In dit hoofdstuk focussen we op maatregelen die de capaciteit van het vervoersysteem kunnen verhogen. De mogelijkheid om de vervoersvraag door middel van het prijsbeleid te sturen komt later nog aan bod (cf. beleidsvoorstel 4).

Bij het investeren in bijkomende capaciteit op het wegennet leggen we het accent op de congestiegevoelige regio's. Op die manier zorgen we ervoor dat de ringwegen rond en de invalswegen naar de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Brussel over voldoende capaciteit beschikken om een vlottere doorstroming van het verkeer te garanderen. We zorgen ervoor dat de capaciteit flexibel inzetbaar is (onder andere spitsstroken, wisselstroken) om de fluxen in de vervoersvraag te kunnen opvangen. Ook zetten we verder in op de realisatie van de Oosterweelverbinding en de andere projecten van het Masterplan Antwerpen 2020. Via Via-Invest realiseren we de optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem. We werken bovendien verder aan de resterende missing links in het hogere wegennet (MPV 1 – ontwerp en RSV 1), met onder andere de ombouw van de N49 Westkapelle – Zelzate en de ombouw van de A12 Boom-Brussel tot autosnelweg. Verder worden ook de wegenprojecten waarvoor VIA-Invest instaat, voorbereid en uitgevoerd in functie van de te doorlopen procedures en de beschikbare budgettaire middelen.

De aanpak van de files vereist evenwel niet enkel investeringen in wegen, het vergt ook het inzetten op een wijziging in de vervoerswijze en het versterken van de alternatieve vervoersmodi.

Vlaanderen kiest resoluut voor het versterken van comoditeit en het vergroten van het modale aandeel van de binnenvaart en het spoor in het goederenvervoer.

De binnenvaart zal maar structureel kunnen bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit als de waterwegen een betrouwbare en bedrijfszekere vervoersmodus zijn en blijven, ook bij de verwachte toename van het goederenvervoer. De capaciteit van de waterwegen dient afgestemd te blijven op de beoogde verhoging van de modal split, op de toenemende vervoersvraag, de voortgaande schaalvergroting in de binnenvaart en de blijvende groei van het containervervoer.

Het is van belang om de capaciteit aan te passen van die Vlaamse waterwegen die aansluiten op groepipolen en sterke economische knopen en/of die een internationaal verbindende en netwerkversterkende functie hebben.

Voor Short Sea Shipping (SSS) biedt het Vlaamse waterwegennetwerk opportuniteiten om met zeeschepen het Vlaamse hinterland diep landinwaarts te bedienen zoals het Zeekanaal Brussel-Schelde, de Zeeschelde, het Albertkanaal. Daarom dragen we er zorg voor dat de waterwegen die hiervoor in aanmerking komen zo worden uitgebouwd, uitgerust en onderhouden dat ze voor SSS toegankelijk blijven.

Bij de uitbouw en versterking van het waterwegennet ligt de focus op de verdere uitbouw van het Albertkanaal, het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Seine-Scheldeverbinding via de Leie en de Schelde waarvan het gabariet en de vaarkenmerken in overeenstemming worden gebracht met de geldende internationale normen.

Maar ook de besluitvorming en investeringen in andere waterwegprojecten vergt aandacht: de hinterlandontsluiting van de zeehaven van Brugge, de opwaardering van de Boven-Zeeschelde en de capaciteitsverhoging van het kanaal Bocholt-Herentals.

Ook de kleine waterwegen maken een vitaal onderdeel uit van het Vlaamse waterwegennet. Zij dragen bij tot het beheersen van de mobiliteitsproblematiek en beschikken nog over capaciteit om meer trafiek te verwerken. Het vrijwaren van de transport-economische functie van de kleine waterwegen verdient bijzondere aandacht. Om de bestaande vervoersfunctie op deze kleine waterwegen te behouden en te versterken, moet er, gezien het dreigend tekort aan kleine schepen, aandacht zijn voor een voldoende

aanbod aan kleine schepen of alternatieven hiervoor. Vernieuwingen en innovatieve vervoersconcepten en scheepstypen - samen met een daling van de personeelskosten - en aangevuld met nieuwe organisatiestructuren, moeten de binnenvaart op de kleine waterwegen nieuwe impulsen geven.

Voor de projecten maatregelen en initiatieven in functie van het bevorderen van de binnenvaart en het vergroten van haar marktaandeel in het goederenvervoer wordt uitgegaan van het Masterplan 2020 van de Vlaamse waterwegbeheerders.

Naast het verzekeren van een bedrijfszekere waterweginfrastructuur en het gericht uitbouwen van het waterwegennet, zet het Masterplan 2020 ook in op het voeren van een specifiek beleid, gericht op stimuleren van het vervoer via de binnenvaart en het aansnijden van nieuwe markten.

De investeringen in wegen, waterwegen en spoorwegen zullen een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Vlaanderen en meer specifiek aan de bereikbaarheid van de economische knooppunten en stedelijke gebieden.

We verwachten dat technologische ontwikkelingen op middellange termijn op het niveau van de infrastructuur en de voertuigen (zie beleidsvoorstel 5) een capaciteitsverhogend effect hebben doordat kortere volgtijden tussen de verschillende voertuigen (vertreinen) mogelijk worden en we bereiden ons daarop voor.

De afgelopen jaren zijn op een aantal plaatsen spitsstroken aangelegd. Die spitsstroken zijn voorlopig alleen aangelegd voor het verkeer dat wegtrekt van de stedelijke gebieden. Die aanpak kan op zorgvuldig geselecteerde locaties voortgezet worden. Pas wanneer de capaciteit van de ringwegen wordt verhoogd, heeft het zin om ook in de andere richting spitsstroken aan te leggen. Via investeringen in bijkomende rijstroken en spitsstroken in de Randstad is men er in Nederland in geslaagd om het aantal files gevoelig te verminderen.

Om onder meer de verkeersdruk op en binnen de stedelijke regio's te verminderen (zie beleidsvoorstel 6), verhogen we de aantrekkelijkheid van het stads- en streekvervoer. Conform de criteria voor het netmanagement vullen we de missing links van het openbaarvervoernet in, waarbij we (op basis van de vraag) zorgen voor een verbeterd lijnvoeringstype, de inzet van materiaal met een hogere capaciteit (onder andere tramprojecten) of een verhoging van de aangeboden frequenties tijdens de momenten van hoge vervoerpotentiëlen. We geven prioriteit aan de realisatie van de voorstedelijke netwerken en aan de uitbouw van de hoofdtrunkers van het openbaar vervoer op stedelijk niveau (zoals Antwerpen: de Masterplanprojecten Brabo II en LIVAN, de tramverlengingsprojecten Melsele-Beveren en Olympiade-Wilrijk; Gent: de tramlijnverlenging Zwijnaarde Brug - Zwijnaarde Dorp en de trambediening UZ Gent, The Loop en de vertramming van de buslijnen 3 en 7; Brussel / Vlaams-Brabant: de ringtram tussen Jette en Zaventem, de lijn tussen Brussels Airport en Brussel en de verbinding Willebroek - Brussel langs de A12).

Op het onderliggende wegennet zullen aangepaste (intelligente) verkeerslichtenregelingen de capaciteit van het kruispunt en de daarmee verbonden wegsegmenten (verder) optimaliseren.

Vlaanderen moet de mogelijkheden benutten om door cofinanciering de realisatie van spoorprojecten die belangrijk zijn voor Vlaanderen, te helpen versnellen. Vlaanderen moet ook mee waken over een zo snel mogelijke uitvoering van de uitbouw van het GEN Brussel.

Door de kwaliteit van alternatieve transportmodi voor personen- (bijvoorbeeld fietspaden, openbaar vervoer) en goederenvervoer (bijvoorbeeld waterwegen, spoor) te verbeteren, worden die transportmodi aantrekkelijk voor de huidige gebruikers van het weggennet.

Voor het spoorvervoer zijn de prioriteiten opgesteld in de Vlaamse Spoorstrategie.

Beleidsvoorstel 3:

We zorgen voor een veiligere mobiliteit

Binnen het mobiliteitsbeleid moet de verkeers(on)veiligheid bijzondere aandacht krijgen. Ondanks de sterke daling de afgelopen jaren blijft het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen veel hoger dan in de buurlanden. Aangezien achter die statistieken altijd familiale en sociale drama's schuilgaan, moeten we maximaal inzetten op de verdere beperking van de verkeersongevallen. In het Pact 2020 stelde men daarom de volgende doelstellingen voor Vlaanderen voorop voor 2020: maximaal 200 doden en dodelijk gewonden en maximaal 1500 zwaargewonden.

Een eerste maatregel om de verkeersveiligheid verder te verhogen, is de aanpassing van de infrastructuur. In 2002 werden 800 zogenaamd gevaarlijke punten op het weggennet geïdentificeerd. Sindsdien is de meerderheid van die gevaarlijke punten al weggewerkt. De laatste van die 800 gevaarlijke punten zullen op korte termijn worden weggewerkt. Het is aangewezen om op basis van een continue opvolging nieuwe gevaarlijke punten te detecteren en aan te pakken. Daarbij focussen we op infrastructurele maatregelen om gevaarlijke situaties voor zwakke weggebruikers weg te werken.

Vooraf voor de zwakke weggebruikers is het uiterst belangrijk dat de veiligheid op hun volledige traject verzekerd is. Ondanks de vooruitgang die wordt geboekt om de verkeersveiligheid te verbeteren, blijven fietsers en voetgangers op het vlak van verkeersveiligheid een kwetsbare groep en zien we een toename van het relatieve aandeel van die weggebruikers in de ongevallenstatistieken. Fietsers en voetgangers opteren vaak voor andere transportmodi vanwege één gevaarlijk punt op hun traject. Door gericht de knelpunten aan te pakken kunnen we het aantal trappers en stappers verhogen.

Bij de aanleg van nieuwe wegen en bij het onderhoud en de aanpassing van wegen zorgen we door middel van inrichtingsprincipes en normen voor een leesbare inrichting van de weg met bijzondere aandacht voor zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers, motorrijders). Door de verder uitwerking van uniforme normen en inrichtingsprincipes evolueren we van een aanpak van individuele knelpunten naar een veilige inrichting van zones of trajecten. Bij de aanleg en het onderhoud van fietspaden houden we rekening met het toenemende aantal elektrische fietsen. Dankzij de zesde staatshervorming hebben we meer grip op het regelgevende kader (bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen), ter ondersteuning van de leesbare weginrichting.

We moeten ook investeren in de veiligheid van tunnels, zodat we die op het niveau van de internationale normen en richtlijnen brengen. De eerste focus ligt daarbij op de TERN-tunnels van het kernnetwerk (Craeybeckxtunnel, Kennedytunnel en Vierarmentunnel; vanaf 1/1/2014 behoort ook de R2 tot het TERN-netwerk en zullen bijgevolg de Tijsmanstunnel, Beverentunnel en de in concessie gegeven Liefkenshoekstunnel ook onder het toepassingsgebied vallen van de Europese Tunnelrichtlijn). De volgende jaren zal onder meer het beveiligingsniveau in de overige tunnels (op het uitgebreide TEN-netwerk) in beheer van de Vlaamse overheid ook preventief verhoogd worden.

Op het vlak van handhaving zijn zeer veel toepassingen ontwikkeld en uitgerold op het terrein, zoals filedetectiesysteem (FDS), roodlicht- en snelheidscamera's, trajectcontrole, inhaalverbod, verbod rijden op pechstrook, vrachtwagensluis, controle van tussenafstanden, automatische nummerplaatherkenning (ANPR), weigh-in-motion (WIM) voor het Aslastendecreet. Die toepassingen worden verder gericht ingezet en zullen, naarmate de technologie evolueert, ook nieuwe toepassingen mogelijk maken ter verbetering van de verkeersveiligheid van de weggebruikers en omwonenden.

Zowel inzake infrastructuur als inzake handhaving is een belangrijke rol weggelegd voor de lokale overheden (gemeenten en politiezones) als voor de federale overheid (federale politie, regelgeving en vervolgingsbeleid (bijvoorbeeld rijbewijs met punten)).

Dankzij de bijkomende bevoegdheden die we met de zesde staatshervorming krijgen, kunnen we nog meer inzetten op vorming en sensibilisering. Daarbij leggen we specifieke accenten op kwetsbare doelgroepen. Bij kinderen blijft het accent liggen op de verhoging van vaardigheden en inzichten als weggebruiker ((mee) stappen, trappen ...). Naast de ontwikkeling van de nodige vaardigheden hebben we ook aandacht voor het kunnen identificeren van en leren omgaan met potentiële risicosituaties. Bij ouderen ligt het accent op het onderhouden (zowel bij auto als fiets) en het verwerven van (rij)vaardigheden (e-fiets, andere voertuigtechnologieën enzovoort), waardoor ze zich langer op een veilige en milieuvriendelijke manier in het verkeerssysteem kunnen begeven. Naast het onderhouden van de eerder opgedane vaardigheden is het vooral belangrijk om te leren omgaan met verminderende psychomotorische en andere vaardigheden.

Bij professionele bestuurders zorgen we ervoor dat hun vaardigheden op het gebied van energiezuinig rijden en verkeersveiligheid tot een zeer hoog niveau worden ontwikkeld gezien hun grote blootstelling in het verkeer, hun voorbeeldfunctie ten opzichte van andere bestuurders, en het feit dat het merendeel onderweg is met voertuigen die vaak een groot risico inhouden voor de overige gebruikers.

We blijven autobestuurders waarschuwen voor overdreven snelheid en de gevaren van drank en drugs. Door andere veiligere transportmodi, zoals vervoer over de waterweg en het openbaar vervoer, te stimuleren, verhogen we de verkeersveiligheid.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen optimaliseren we op basis van onder andere risicoanalysemodellen de modale verdeling en het functioneren van de overeenkomstige netwerken. Via de harmonisatie van alle regelgeving over externe veiligheid (zowel voor vervoer als voor de verschillende schakels in de keten van opslag, vervoer en gebruik) zorgen we voor eenduidigheid, een optimale moduskeuze (zowel vanuit het oogpunt van de omwonenden als van de passanten) en een performante handhaving.

Beleidsvoorstel 4:

We gaan voor een prijsbeleid dat gebaseerd is op het principe 'de gebruiker / de vervuiler betaalt'

Onder meer via prijsinstrumenten kunnen we ervoor zorgen dat het vervoerssysteem efficiënter werkt en de milieu-impact wordt beperkt. Door de gebruiker in belangrijke mate de kosten te laten dragen van de verplaatsingen (van personen en goederen) kunnen we het aantal verplaatsingen beperken en kunnen we de vervoerswijze sturen. Bovendien kunnen we verplaatsingen op congestiegevoelige plaatsen en tijdstippen ontmoedigen door ze duurder te maken.

We onderzoeken op welke wijze we op termijn kunnen komen tot een betere doorrekening van de externe en interne kosten en baten bij alle modi. Vanuit het Europese beleid (maar ook vanuit de OESO) wordt sterk aangestuurd op een betere doorrekening van de externe kosten en de gebruikskosten aan de gebruikers van de verschillende modale netwerken.

Om ervoor te zorgen dat het gemotoriseerd wegverkeer voldoende prikkels krijgt om zelf de door hen veroorzaakte schade te beperken, zetten we, conform het Europese beleid, verder in op de internalisering van de externe kosten. Via een sturende vergroening van de fiscaliteit (recent de belasting op inkeerstelling en in de toekomst de jaarlijkse verkeersbelasting) komen we tot een betere aanrekening van de milieukosten (vervuiler betaalt) en stimuleren we ondermeer de aankoop van milieuvriendelijke wagens of het sneller vervangen van de meest vervuilende wagens. De mogelijkheid om sociale correcties in te voeren blijft mogelijk. We waken erover dat de extra gegenereerde middelen benut worden om die externe kosten te compenseren.

Om tot een betere aanrekening van de door de gebruiker gegenereerde interne en externe kosten te komen, voeren we een gedifferentieerde kilometerheffing voor vrachtwagens in (streefdatum 2016). Die zal uitgebreid kunnen worden naar lichte vrachtwagens en personenwagens. De heffing van gebruikskosten kan mogelijk gepaard gaan met een daling van de heffingen op het bezit van een voertuig. In samenwerking met de drie gewesten voeren we momenteel een proefproject voor personenvoertuigen uit. Bij een gunstige evaluatie, en in overleg met de andere gewesten, zetten we de nodige stappen om zo snel mogelijk over te gaan tot de invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing voor lichte vrachtwagens en personenwagens.

De kostendekkingsgraad van De Lijn moet verhogen. Ook moet er van een vooral aanbodgericht beleid overgestapt worden naar een vraaggestuurd beleid. Dat betekent een aanpassing van de regelgeving inzake basismobiliteit, wat de efficiëntie ten goede zal komen. Bovendien moet de tariefstructuur aangepast worden, met inbegrip van de geldende regelingen voor gratis openbaar vervoer. RETIBO⁴ zal nuttige beleidsinformatie aanleveren om de beleidskeuzes ter zake te onderbouwen.

We gaan na of en op welke wijze de tarieven bij het openbaar vervoer - net zoals de slimme kilometerheffing - op basis van het tijdstip van de rit gedifferentieerd kunnen worden. Ook op dat vlak moet RETIBO nieuwe mogelijkheden bieden.

Om het maatschappelijk draagvlak te realiseren, investeren we de bijkomende opbrengsten van de kilometerheffing in de mobiliteitssector. We zorgen voor de nodige flankerende maatregelen.

De inkomsten moeten bijdragen aan de bouw en het onderhoud van infrastructuur en aan investeringen die de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de ruimte milderden of compenseren, en aan een duurzame mobiliteit, onder meer door het gebruik van meer duurzame modi te stimuleren. We sturen ook het gebruik in de gewenste richting aan via (tijdelijke) incentives en pilootprojecten die gericht zijn op het verbeteren van de logistieke organisatie of het optimaliseren van de totale vervoersketen.

We zorgen voor compenserende maatregelen voor inkomensgevoelige groepen en de nodige flankerende maatregelen. Om de concurrentiekracht van de eigen vervoerssector te vrijwaren, houden we bij de verdere uitrol van prijsinstrumenten rekening met de ontwikkelingen en initiatieven die in de buurlanden worden genomen.

Er moet over gewaakt worden dat de maatregel beantwoordt aan de algemene fiscale doelstellingen. Dat betekent dat ze geen degressief karakter mag hebben en geen aanleiding mag geven tot een verhoging van de arbeidskosten.

Beleidsvoorstel 5:

We bouwen onze netwerken verder uit tot slimme netwerken

Dankzij intelligente transportsystemen kunnen we de vervoers- en verkeersstromen vlotter en veiliger laten verlopen. Nieuwe ICT-toepassingen kunnen het gebruiksgemak in belangrijke mate verhogen. Deze systemen verschaffen de infrastructuurbeheerders en de aanbieders van openbaar vervoer heel wat nuttige informatie die een efficiënter beheer mogelijk moet maken.

Bij het openbaar vervoer zorgen we ervoor dat alle voertuigen – zowel uit monitoringoverwegingen als voor actuele verkeersregeling – uitgerust zijn met een performante boordcomputer (RETIBO). Een verhoogde intelligentie op het niveau van de registratie en de ticketing, zoals momenteel in uitwerking, laat ook een betere afstemming toe van het vervoersaanbod op het reisgedrag van de reiziger als een gedifferentieerde prijszetting (zie beleidsvoorstel 4).

We breiden de realtime-informatievoorziening voor de openbaarvervoergebruiker uit. We zorgen ervoor dat de informatie die de reiziger ontvangt, gepersonaliseerd is en een overzicht biedt van het hele traject. Bij de operationalisering verlenen we prioriteit aan trajecten met de grootste groepen.

Op het hoofdwegennet zetten we verder in op de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement (DVM) voor de snelwegen. We baseren ons daarbij op het DVM-plan voor autosnelwegen (DVM-plan) en we stemmen verdere acties af op de ITS5-ontwikkelingen binnen Europa. We zetten in op een verdere verfijning van het netwerk en de apparatuur om het verkeer te meten en we benutten die informatie om het verkeer gericht te sturen. Door middel van DVM sturen we verkeersstromen op het gebied van snelheid en routekeuze aan en bieden we de weggebruiker realtime-informatie aan.

Bij het aansturen van de verkeersstromen zorgen we ervoor dat we, naast doorstromings- en verkeersveiligheidsoverwegingen, ook rekening houden met milieuoverwegingen (via aangepaste gelijkmatige snelheden). We zetten verder in op incidentdetectie en incidentmanagement waardoor we bij storingen de beschikbare capaciteit sneller vrijmaken en secundaire incidenten vermijden.

Bij de gefaseerde verdere uitrol van het dynamisch verkeersmanagement naar het onderliggende wegennet benutten we de mogelijkheden die voertuiggerelateerde systemen bieden om de verkeersstromen aan te sturen. Om op dat vlak de samenwerking met lokale besturen, ITS-dienstverleners of andere private partijen aan te gaan, werken we een faciliterend kader uit.

Voor een performant verkeersmanagement is een accuraat beeld van de verkeerstoestand op de weg nodig. We hanteren het uitgebouwde basismetnet om die verkeersdata in te winnen. We werken datalacunes (onder andere op het onderliggende wegennet) weg door gebruik te maken van diensten die gebaseerd zijn

op onder andere floating car data⁶. Om tot een correct en volledig beeld van de actuele verkeerssituatie te komen, centraliseren we de informatie die via verschillende kanalen ingewonnen wordt.

Op het waterwegennet ligt het accent op de verdere uitbouw van RIS (River Information Services) conform de Europese richtlijnen en standaarden. In combinatie met de verdere uitrol van AIS (Automatic Identification System) en het verplichte gebruik ervan zorgen we voor een snelle, accurate en gebruiksvriendelijke communicatie en informatieoverdracht tussen de infrastructuurbeheerder en de schipperij over de toestand van de waterweg, wat zowel een vlotte verkeersafwikkeling en optimale capaciteitsbenutting, de betrouwbaarheid als de vaarveiligheid op de waterweg ten goede komt.

Dankzij een optimalisatie van de inzet van de loodsen en een optimale benutting van de beschikbare vaarwegcapaciteit op de maritieme vaarwegen naar de Vlaamse zeehavens kunnen we inspelen op de steeds verdergaande schaalvergroting van de zeescheepvaart.

De specifieke mogelijkheden van ITS in de logistieke sector komen uitgebreid aan bod bij de beleidsvoorstellen met betrekking tot slimme logistiek.

De toekomst van ITS ligt vooral in de samenwerking tussen systemen die alsmaar meer en beter met elkaar communiceren om zo tot een optimaal informatienetwerk te komen, waardoor het voor de gebruiker (reiziger, verladers enzovoort) en de infrastructuurbeheerder (en hulpdiensten) makkelijker wordt om de juiste beslissingen te nemen.

Om tot een multimodale dienstverlening te komen, is een partnerschap vereist tussen de publieke sector en de privésector. Tal van vervoersdiensten worden nu al door private partners aangeboden. We garanderen daarom de interoperabiliteit tussen de diverse informatie- en communicatiesystemen voor de verschillende modi. Om in het personenvervoer multimodale informatie (pretrip maar ook on trip) en diensten aan de verschillende gebruikers aan te bieden, maken we werk van een geïntegreerd (nationaal) netwerk van operationele informatiesystemen voor alle transportmodi. In samenwerking met lokale besturen en private partners zorgen we voor de koppeling van realtime-informatie aan verkeersgeleiding waardoor in de stedelijke regio's een geïntegreerd aanbod mogelijk is van parkeergeleiding, parkeren, voor- of natransport en eenmalige betaling of ontwaarding.

Binnen het kader van het (Europese) Actieplan voor de invoering van intelligente modusoverschrijdende vervoerssystemen in Europa zetten we op dat vlak de nodige stappen voorwaarts (op het vlak van standaardisatie en interoperabiliteit, certificering van providers, vrijwaring van privacy enzovoort).

Op het waterwegennet optimaliseren we de bediening van de verschillende beweegbare kunstwerken onder andere door werk te maken van verdere automatisering en afstandsbediening en een aanpassing van de bedieningstijden, waardoor niet alleen een vlotter maar ook een intensiever gebruik van de waterweg mogelijk wordt door een optimalisatie van de infrastructuurbenutting en een verbeterde transportplanning. We geven in eerste instantie de prioriteit aan de assen die gebruikt worden voor het containervervoer en aan de internationaal verbindende assen.

6

floating car data: een technologie waarbij het verkeer door middel van gps in wagens wordt gemonitord

Beleidsvoorstel 6:*We zetten in op een meer duurzame en efficiënte stedelijke mobiliteit*

Verkeer zorgt in stedelijke gebieden nog meer dan elders voor hinder. We denken daarbij aan geluidshinder, luchtvervuiling en ruimtebeslag, en de impact ervan op de leefbaarheid van verschillende buurten. Verkeersveiligheid en files zijn in stedelijke en voorstedelijke gebieden vaak een nog belangrijker knelpunt dan in het buitengebied. De hogere bevolkingsdichtheid, de nabijheid van heel wat functies (winkelen, onderwijs, zorg ...) en de veel dichtere vervoersstromen bieden evenwel een aantal opportuniteiten om die knelpunten aan te pakken. De efficiëntie van een aantal beleidsmaatregelen inzake mobiliteit is veel hoger in stedelijke gebieden. Gekoppeld aan het gegeven dat onze steden blijven groeien is dat een voldoende reden om in dit hoofdstuk te focussen op een aantal specifieke beleidsvoorstellen over mobiliteit in steden.

In stedelijke gebieden kunnen we de noodzaak van het individuele autobezit beperken door middel van een afdoende aanbod van het openbaar vervoer, systemen van auto- en fietsdelen en een inrichting van het openbaar domein die uitnodigt tot stappen en trappen. In en rond stedelijke regio's (en de belangrijke tewerkstellingspolen) maken we werk van fietssnelwegen, samen met de lokale besturen en de provincies. Daarbij streven we, als dat mogelijk en wenselijk is, naar een zo goed mogelijke bundeling met andere lijninfrastructuren. Door met de realisatie van die projecten zo veel mogelijk rekening te houden bij de aanleg van tram- en lightrailsystemen, zorgen we voor de nodige aanvoerroutes naar het openbaar vervoer. De focus ligt daarbij in de eerste plaats op de stedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent.

Specifieke aandacht in de stedelijke omgevingen zal worden gegeven aan de (verdere) uitbouw van de netwerkknooppunten, en meer bepaald de stationsomgevingen. Deze uitbouw zal gebeuren in het licht van verhoogd (overstap-)comfort, verbeterde toegankelijkheid en een vlottere bereikbaarheid van de sites (doorstroming ruimere omgeving)

Aanvullend biedt de stedelijke omgeving goede mogelijkheden voor een vergroening van de voertuigen, zodat onder meer luchtverontreiniging en geluidshinder maximaal worden beperkt. Om de luchtkwaliteit in stedelijke regio's te verbeteren is het belangrijk om het gebruik van sterk vervuilende voertuigen te beperken. De doorbraak van voertuigen met een zero emissie op elektriciteit en waterstof moet dat bewerkstelligen. Via het opzetten van demonstratieprojecten, gerichte communicatie, ondersteuning van de marktintroductie door financiële stimuli, het uitrollen van grootschalige projecten in kerngebieden, aangepaste wetgeving, aangepaste of uit te bouwen infrastructuur en de toekenning van voordelen bij het gebruik werken we de nodige stimuli uit om de opportuniteiten van dergelijke voertuigen aan te grijpen. Een E-team moet zorgen voor een geïntegreerde aanpak (cf. Groen en dynamisch stedengewest). Bijkomend werken we ten behoeve van de lokale besturen en conform het Luchtkwaliteitsplan een kader uit voor lage-emissiezones (LEZ's). Daardoor wordt het mogelijk om binnen stedelijke regio's, woonkernen of in zones met een hoge luchtverontreiniging (hotspotzones) gebruiksbeperkingen op te leggen aan sterk vervuilende voertuigen.

We ondersteunen initiatieven die een gedeelde mobiliteit (autodeel- maar ook fietsdeelsystemen) stimuleren. Belangrijk daarbij is dat die gedeelde modi maatwerk toelaten waardoor gebruikers op basis van het moment, persoonlijke voorkeuren en hun levensstijl hun optimale vervoersmodi kunnen kiezen.

Bij het openbaar vervoer kunnen we vanwege de dichte vervoersstromen hogere frequenties aanbieden. Openbaar vervoer met een hoge frequentie en een hoge bezettingsgraad zorgt ervoor dat investeringen in reizigersinformatie en in betere doorstroming voor het openbaar vervoer een hoger rendement hebben.

In overleg met de lokale besturen maken we werk van de uitbouw van lokale knooppunten. Vooral op plaatsen zoals rond de grootsteden en in stationsomgevingen waar de vervoersstromen voldoende groot zijn om hoogfrequente collectieve systemen te kunnen aanbieden, maken we verder werk van de uitbouw van aantrekkelijke P&R-faciliteiten en fietsenstallingen die toelaten om privé- en collectief vervoer te combineren of vlot over te stappen binnen een ruim (openbaar)vervoeraanbod.

Van de lokale besturen verwachten we dat zij verder werk maken van duurzame mobiele steden. Dit impliceert dat zij verder inzetten op het autoluw maken van binnensteden en van een stringent parkeerbeleid om het gebruik van het openbaar vervoer maar ook de fiets te ondersteunen.

Binnen een globaal Vlaams kader voor stedelijke distributie zoeken we in samenwerking met de lokale overheden en de bedrijfswereld (logistieke bedrijven, transporteurs, handelaars) naar duurzame maar ook economisch rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen stedelijke omgevingen. Daarbij kan voor de aanlevering van goederen in watergebonden depots in de periferie van steden ook de binnenvaart ingeschakeld worden. Bewustmaking van de problematiek en de mogelijkheden om stedelijke distributie te verbeteren en de perspectieven daarvan om de stedelijke leefbaarheid te verhogen, zijn belangrijke randvoorwaarden om te kunnen rekenen op de medewerking van lokale besturen. Om ervoor te zorgen dat private partners het engagement aangaan, zijn vooral vooruitzichten op een economisch rendabele exploitatie nodig. Een Vlaams kader voor stedelijke distributie dient als leidraad voor steden en gemeenten bij de uitwerking van een eigen lokaal beleid op het gebied van stedelijke distributie. De uitwerking van een stedelijk distributieplan volgens de specifieke context, goederenstromen en beleveringspatronen van de specifieke stad of gemeente is een absoluut pluspunt.

Beleidsvoorstel 7:

We verbeteren de mobiliteit van minder mobiele

Mobiliteit is een essentieel onderdeel van onze samenleving. Daarom moeten we de toegang tot het transportsysteem verbeteren voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

We zorgen ervoor dat alle voertuigen van het stads- en streekvervoer toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking en we besteden de nodige aandacht aan een klantgerichte ontvangst in de tram en de bus die rekening houdt met ouderen en personen met een mobiliteitsbeperking. Bij de aanleg van nieuwe halteplaatsen houden we rekening met de toegankelijkheid voor fysisch en visueel gehandicapten. Zowel om het openbaar domein als om de halteplaatsen van het openbaar vervoer toegankelijk te maken, is de medewerking van de lokale besturen vereist. Ten slotte zorgen we ervoor dat het gebruik van het stads- en streekvervoer vereenvoudigd wordt door gemakkelijk toegankelijke informatie.

Om te komen tot een verbeterde toegankelijkheid van het openbaar domein voor mensen met een functiebeperking is het onder meer belangrijk om samen met de lokale besturen erop toe te zien dat op voetpaden en fietspaden een obstakelvrije ruimte wordt gerespecteerd, en dat parkeerplaatsen voorbehouden blijven voor mensen met een handicap.

Van de federale overheid verwachten we dat ze werk maakt van een verbeterde toegankelijkheid van de stations, halteplaatsen, perrons, treinstellen en informatie die zowel visueel als auditief beschikbaar is. Door samenwerking met andere beleidsdomeinen, zoals de welzijnssector, zetten we in op de verbreding

van de vervoersmogelijkheid voor personen met een verminderde mobiliteit door het bestaande aanbod beter op de mogelijkheden van de gebruikers af te stemmen en na te gaan hoe bijkomende verplaatsingsmogelijkheden gecreëerd kunnen worden. We spelen daarbij ook maximaal in op de mogelijkheden van technologische ontwikkelingen (cf. Blue Call Phone). We rekenen daarvoor op de medewerking van de private sector.

In de toegankelijkheid van het transportsysteem spelen naast fysieke ook financiële drempels een rol. Om de financiële toegankelijkheid te garanderen voor inkomenszwakke groepen (kansarmen, ouderen, jongeren en kinderen enzovoort) zorgen we voor sociale tarieven of een sociaal mobiliteitsbudget. We zorgen ervoor dat de informatie over de meest voordelige tariefsystemen eenvoudig toegankelijk is en dat het meest voordelige tarief zelfs automatisch wordt toegekend.

Beleidsvoorstel 8:

We investeren in slim goederenvervoer en logistiek

Slimme logistieke activiteiten vereisen een efficiënte en vlotte werking van de havens en snelle hinterlandverbindingen. Een performante logistieke infrastructuur is cruciaal voor alle actoren in de logistieke keten om de totale logistieke kosten zo laag mogelijk te houden. Een belangrijke factor om de totale logistieke kosten te beperken, zijn bundelingsmogelijkheden van goederenstromen.

In het kader van het 'extended gateway'-concept wordt verder ingezet op de bundeling van goederenstromen en op de clustering van logistieke activiteiten in de geïdentificeerde logistieke hotspots, specifieke locaties in het hinterland die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn. Op die manier kunnen logistieke stromen worden gebundeld tot grotere stromen die via alternatieve modi (binnenvaart, spoor) kunnen worden getransporteerd. De logistieke efficiëntie die door de realisatie van de 'extended gateways' nagestreefd wordt, verlaagt de interne en externe kosten om het hinterland te bedienen.

Veel multimodale inlandterminals en logistieke platformen doen dienst als een extended gateway en vormen een belangrijke schakel in de verdere verknoping van het transportnetwerk. Een samenhangend netwerk van wegen, spoorwegen, waterwegen en pijpleidingen bevordert de logistieke bereikbaarheid, wat essentieel is om duurzame logistieke afwikkelingsmogelijkheden van goederenstromen aan te bieden en bijgevolg tot een geïntegreerde logistieke keten te komen. We blijven actief op zoek gaan naar bijkomende opportuniteiten voor inlandterminals en logistieke platformen op multimodaal ontsloten strategische locaties die de aantrekkelijkheid van logistiek Vlaanderen kunnen vergroten. Verder worden de mogelijkheden van watergebonden bedrijventerreinen volop ontplooid, bijvoorbeeld via het pps-kaaimurenprogramma.

Het optimaliseren van de multimodale hinterlandontsluiting van de havens en de verhoging van de efficiëntie van de logistieke hotspots moeten ervoor zorgen dat Vlaanderen zich verder kan ontwikkelen als 'Slimme draaischijf van Europa'.

Comodaliteit wordt beschouwd als een van de oplossingen voor bedrijfsinterne logistieke problemen en negatieve maatschappelijke effecten van een te eenzijdig modusgebruik. Hoewel comodaliteit al lange tijd wordt gepromoot, is er nog een groot potentieel voor verbetering in de praktijk. Vooral demonstratie kan daarin een belangrijke rol spelen.

We stellen vast dat logistieke actoren zich niet of onvoldoende bewust zijn van de mogelijke efficiëntiewinsten en de bijbehorende kostenbesparingen die gerealiseerd kunnen worden door logistieke stromen op een meer duurzame manier te organiseren. Daarom worden 'Flanders Logistics'-consulenten en transportdeskundigen ingezet. Die logistieke experts stimuleren en ondersteunen bedrijven om hun logistieke stromen te optimaliseren via comodaliteit.

Comodaliteit dient ondersteund door een gericht locatiebeleid zodat ontwikkelingen die sterke verkeers- en vervoersstromen genereren gelokaliseerd worden op plaatsen die multimodaal ontsloten zijn, in de buurt van knooppunten of langsheen waterwegen of corridors van het openbaar vervoer.

Door modusneutrale informatie te verschaffen over de verschillende transportmogelijkheden en door aan te tonen dat alternatieve modi tot efficiëntiewinsten kunnen leiden, worden bedrijven ertoe aangezet om hun logistieke stromen te herbekijken. Door de voordelen van de afzonderlijke transportmiddelen te combineren, ontstaan de meest concurrentiële logistieke ketens.

In het goederenvervoer maken we in samenwerking met de private sector werk van een betere en constante informatieverstrekking tussen de vervoerders, operators, verladers, terminals enzovoort en van de ontwikkeling van onestopshop multimodale logistieke oplossingen.

Binnen modi kan ook samenlading tot meer efficiënt vervoer leiden, met heel wat bedrijfseconomische en maatschappelijke positieve effecten als gevolg. Ook daarin is een taak weggelegd voor de 'Flanders Logistics'-consulenten en de transportdeskundigen.

Door realtime-informatieverstrekking over goederenstromen en netwerkcondities zorgen we ervoor dat goederenstromen opgevolgd kunnen worden (tracking en tracing) en dat informatie beschikbaar is over vermoedelijke aankomsttijden (ETA). We zorgen daardoor voor een efficiënte werking en opvolging van de logistieke keten en komen tot een optimale integratie van de binnenvaart in de logistieke keten. Een volgende generatie van RIS-toepassingen moet verder focussen op het ter beschikking stellen van informatie met toegevoegde waarde voor de vervoerslogistiek.

Om de verschillende schakels van de logistieke keten beter op elkaar af te stemmen, is het ook essentieel om de informatiestromen die gepaard gaan met de fysieke goederenstromen, te stroomlijnen. De optimalisatie van de informatiestromen tussen de verschillende schakels vraagt echter nog veel aandacht in de toekomst.

Het uitbouwen van een multimodaal vervoersmanagement kan ervoor zorgen dat de bestaande transportinfrastructuur optimaal wordt benut, zodat zowel de impact op de economie als op het milieu tot een minimum wordt beperkt. Intelligente transportsystemen (ITS) zijn een middel om 'intelligente logistieke systemen' uit te bouwen.

We verwachten dat geleidelijk aan meer coöperatieve ITS-systemen, dat zijn systemen die meer en beter met elkaar communiceren om tot een optimaal informatienetwerk te komen, op de markt zullen komen. Innovatie speelt een belangrijke rol bij het voorzien in de randvoorwaarden voor logistiek. Ze is ook een cruciaal element dat bijdraagt tot het behoud van de topositie die Vlaanderen op het vlak van logistiek inneemt en wil behouden en versterken.

We ondersteunen zowel de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten voor het goederenvervoer als de inzet van moderne telematica- en communicatietechnologie om de logistieke, multimodale ketens in Vlaanderen zo concurrentieel mogelijk te maken.

Binnen het kader van Flanders Logistics worden concrete innovatieprojecten uitgewerkt die mogelijke bedreigingen omvormen tot opportuniteiten om de logistiek in Vlaanderen dieper te verankeren en te versterken. In het bijzonder wordt ingezet op het vergroten van het modale aandeel van spoor en binnenvaart.

We nemen maatregelen die ervoor moeten zorgen dat binnenvaarttransport in een bredere range van marktsectoren en -condities competitief kan zijn door onder meer het reduceren van operationele kosten en het verhogen van de kwaliteit. Dit doen we onder andere door het voeren van een waterweggeoriënteerd grondbeleid en het initiëren van beleidsdomein-overschrijdende pilootprojecten zoals stedelijke watergebonden distributiecentra.

Vanuit het mobiliteitsaspect werken we mee aan geïntegreerde concepten die inspelen op het bereiken van de doelstellingen inzake mobiliteit, leefmilieu en een zuinig en meervoudig ruimtegebruik. Onder meer voor producten uit de bouwsector, afval en recyclage zijn belangrijke synergiën te realiseren door zowel de winning van de primaire grondstoffen, de productie, de distributie tot en met het laatste hergebruik ervan of de afvalwerking van deze grote volume stromen te concentreren rond onze waterwegen.

Via dit “cradle to cradle” vervoersconcept realiseren we grote en meervoudige maatschappelijke baten zoals minder congestie, minder ruimtebeslag, minder milieuvervuiling en een hogere verkeersleefbaarheid.

De mate waarin aan onderzoek en ontwikkeling wordt gedaan, is mee bepalend voor de marktintroductie van intelligente systemen en innovaties en gedeeltelijk dus ook voor de snelheid waarmee we het transportsysteem moderner, efficiënter, gebruiks- maar ook milieuvriendelijker kunnen maken.

Beleidsvoorstel 9:

We versterken de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens behouden, is het uiterst belangrijk dat de bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens verzekerd blijft. De onderhoudsbaggerwerken in de Noordzee en op de Schelde zijn daarvoor erg belangrijk. Het onderhoud en de ontdubbeling van de zeesluizen vormen een tweede aandachtspunt. In 2013 is er gestart met de bouw van een nieuwe zeesluis in de Waaslandhaven. De volgende jaren moeten voor de bouw van nieuwe zeesluizen in Terneuzen en Zeebrugge (SHIP) de plannings- en vergunningsprocedures voortgezet worden.

Onze Vlaamse havens opereren in een globale context, met globale concurrentie tot gevolg. Industriële activiteiten staan wereldwijd onder druk, en onze havens vormen daarop geen uitzondering. Daarom streeft de Vlaamse overheid ernaar, samen met de havenbedrijven, de havenverenigingen en de ondernemingen, om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens te behouden en te versterken. Dat garandeert de toekomst van zowel de havens als de welvaart van Vlaanderen. De Vlaamse overheid legt zich erop

toe de noodzakelijke randvoorwaarden te realiseren, zoals het verzekeren van een optimale maritieme toegankelijkheid tot de havens en het voeren van een gezond industrieel beleid.

Cruciaal voor de toekomst van de Vlaamse havensector is echter de samenwerking die sinds april 2013 vernieuwd is, tussen de havenbedrijven, de havenverenigingen en de Vlaamse overheid in het kader van Flanders Port Area, het netwerk van en voor de havensector. Flanders Port Area vormt het forum waarop zowel bestaande als nieuwe, bottom-up gegroeide samenwerking verder wordt ontwikkeld. Op 18 april 2013 ondertekenden de vier havenbesturen, de havenverenigingen en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits een samenwerkingsakkoord, waarin ze het engagement aangaan om doelgericht samen te werken om de competitiviteit van de Vlaamse havens te verzekeren. Uitgangspunt daarbij is de troeven die Vlaanderen als logistieke topregio heeft maximaal uit te spelen. Het moet de bedoeling zijn om maximale toegevoegde waarde en werkgelegenheid te koppelen aan de goederenstromen die via onze havens verlopen. De sterke positie van de Vlaamse havens in een internationaal steeds concurrentiëler wordende omgeving moet veilig gesteld worden.

De Vlaamse overheid moet verder in overleg met de havenbesturen zorgen voor een goede hinterlandverbinding en maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens.

Het blijven garanderen van nautische toegankelijkheid kan niet los gezien worden van het Masterplan Kust met inbegrip van de Scheldemonding, waar verschillende eisen (veiligheid, toegankelijkheid, energiecreatie, recreatie en natuur) gezamenlijk aan bod komen. Naast de uitwerking van het concept moet aandacht gaan naar de wijze waarop de verschillende projecten gefinancierd zullen worden.

Het samenwerkingsakkoord bevat dertig actiepunten, verspreid over zes domeinen waarop de betrokkenen zullen samenwerken. Om een effectieve en efficiënte uitvoering te garanderen, zijn alleen acties geselecteerd die een meerwaarde voor elk van de havens, de Vlaamse economie en het Vlaamse aandeel in het transport in de Hamburg-Le Havre-range inhouden. De volgende stap is de implementatie van de verschillende acties, die voorbereid wordt in werkgroepen.

De zes domeinen waarop de samenwerking tussen de havens geïntensifieerd wordt, zijn economische en commerciële samenwerking, samenwerking rond logistiek, samenwerking rond beleidsthema's, gezamenlijke ontwikkeling van operationele tools, gezamenlijke benadering van student en werknemer en het gezamenlijk creëren van een groter draagvlak voor havenactiviteiten. Binnen die domeinen zijn concrete acties geformuleerd, die in uitvoering zijn. Er wordt echter ook continu werk gemaakt van het detecteren van nieuwe acties en deeldomein, altijd met het oog op de bovenvermelde doelstelling.

Bij de verdere uitbouw van de havens zal het gebruik van de binnenvaart voor de aan- en afvoer van goederen een beleidsprioriteit zijn. Binnen de havengebieden is het geven van een plaats aan de binnenvaart gelijkwaardig aan de andere modi spoor- en wegvervoer, noodzakelijk. Dit dient een vertaling te krijgen in aangepaste infrastructurele voorzieningen, gepaste reglementering, inzonderheid t.a.v. de zeevaart en

gebruiksregels inzake overslag losgekoppeld van deze die bestaan voor de zeevaart waardoor de behandeling van de binnenvaart en specifiek de afhandeling van kleine containervolumes vlotter verloopt en op gebied van service, heffingen en investeringsvolume op hetzelfde niveau komt als het weg- en spoorvervoer. Maar ook het zoeken naar oplossingen voor de dreigende congestie van de containerbinnenvaart in de haven is een belangrijke uitdaging voor zowel de overheid als de transportsector.

Beleidsvoorstel 10:

De Vlaamse regionale luchthavens worden samen met private partners efficiënt uitgebouwd en geëxploiteerd.

In 2013 werd EGIS aangewezen als private luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) voor de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen. Vanaf 2014 worden de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge door EGIS uitgebaat. Het Vlaamse Gewest blijft als aandeelhouder van de twee luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM's) sterk betrokken bij de regionale luchthavens. De LOM's zijn verantwoordelijk voor de instandhouding van de basisinfrastructuur en staan in sterke mate in voor het behoud van de ICAO-certificaties van beide regionale luchthavens.

De opstart van de nieuwe beheersstructuur vereist bijzondere aandacht zodat een vlotte opstart van deze LOM's en LEM's gegarandeerd kan worden, niet het minst voor de overdracht van het contractuele personeel en de terbeschikkingstelling van het statutaire personeel.

Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zal een alternatieve beheersvorm opgestart worden. Ook hier moet voor het behoud van de ICAO-certificaties en de noodzakelijke infrastructurele investeringen gezorgd worden.

03 / RAMING VAN DE BUDGETTAIRE IMPACT VAN DE BELEIDSVOORSTELLEN

3.1 ALGEMEEN

Zoals eerder aangegeven, zijn alleen de meest prioritaire beleidsvoorstellen geformuleerd. We zijn ons bewust van het feit dat er ook de volgende jaren nood zal zijn aan een strikte budgettaire discipline. Bij het formuleren van de onderstaande beleidsprioriteiten gaan we uit van die realiteit.

De beschikbare budgettaire middelen moeten in eerste instantie ingezet worden voor de prioriteiten. De beleidsvoorstellen beogen een zo efficiënt mogelijke inzet van de verwachte budgettaire middelen met een duidelijke nadruk op het in stand houden of op een kwalitatief aanvaardbaar peil brengen van de bestaande infrastructuur en de veiligheid van de gebruiker van die infrastructuur verzekeren. Voor de overige beleidsvoorstellen zullen de beschikbare middelen en operationele en procedurele randvoorwaarden bepalend zijn voor de snelheid waarmee of de mate waarin de beleidsvoorstellen gerealiseerd kunnen worden. Concreet zal de regering op basis van de beschikbare budgetten kunnen bepalen wanneer en gespreid over welke periode de geformuleerde voorstellen kunnen gerealiseerd worden. De volgende jaren zal men op basis van lopende en geplande onderzoeken ook meer zekerheid krijgen over de kostprijs van deze voorstellen.

De afgelopen jaren zijn onder meer voor de realisatie van infrastructuur tal van pps-overeenkomsten gesloten. Voor die projecten zullen de volgende jaren beschikbaarheidsvergoedingen betaald moeten worden. Voor de reeds besliste Via-Investprojecten loopt het bedrag van de te betalen beschikbaarheidsvergoedingen op van 29 miljoen euro in 2014 tot 104,1 miljoen euro in 2019. Als alle geplande Via-Investprojecten gerealiseerd worden, lopen de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen (infrastructuur + onderhoud) in de volgende legislatuur op tot 224,2 miljoen euro per jaar. De termijnen waarin die vergoedingen betaald moeten worden, bedragen meestal dertig jaar.

Ook voor een aantal projecten van De Lijn wordt een beroep gedaan op een pps-financiering met beschikbaarheidsvergoedingen. Deze beschikbaarheidsvergoedingen zullen in 2014 24 miljoen euro bedragen. Voorgaande impliceert de beschikbaarheidsvergoeding voor stelplaatsen en tramlijnen, voor alle componenten (investeringscomponent, onderhoudsvergoeding en vervangingsinvesteringen) en inclusief het niet-tramgedeelte Brabo 1 (i.e. gedeelte beschikbaarheidsvergoeding niet voor De Lijn). In 2019 zal het bedrag voor de op dit moment reeds gesloten overeenkomsten 26,6 miljoen euro bedragen (met alle elementen zoals hierboven beschreven). Voor de totaliteit van de reeds door de Vlaamse Overheid vastgelegde projecten betreft het bedrag 108,4 miljoen euro, voor alle componenten en inclusief de niet-tramgedeelten voor de tramlijnprojecten Brabo 1 en Brabo 2 (i.e. gedeelte beschikbaarheidsvergoeding niet voor De Lijn).

Ten slotte is ook voor de bouw van de Deurganckdoksluis een pps-overeenkomst gesloten. Vanaf 2016 zal een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van 18 miljoen euro betaald moeten worden.

Hierna wordt voor een aantal beleidsvoorstellen met een belangrijke budgettaire impact nader ingegaan op de middelen die nodig zijn om de beleidsvoorstellen uit te voeren.

3.2 CONCRETE BUDGETTAIRE IMPACT VAN DE BELEIDSVORSTELLEN

Beleidsvoorstel 1:

We zorgen voor betrouwbare en efficiënte netwerken

Het reguliere en het structurele onderhoud van de gewestwegen, de A-wegen en de telematica vergt 385 miljoen euro per jaar.

Het wegwerken van het achterstallige onderhoud op A-wegen en N-wegen vergt respectievelijk 65 miljoen euro per jaar (2014 en 2015) en 120 miljoen euro per jaar (2015 tot en met 2020). Door die achterstand weg te werken moeten de langetermijn onderhoudskosten dalen.

Het onderhoud en het baggeren van onze waterwegen vergen jaarlijks respectievelijk 100 miljoen. euro en 35 miljoen euro. De vernieuwbouw en vervangingsbouw vergt +/- 14 miljoen euro per jaar. Hiervoor putten NV Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart nv uit hun investerings- en werkingsdotaties (respectievelijk 180 miljoen euro voor W&Z en 60 miljoen euro voor DS in 2014). Deze investeringsdotaties worden evenwel ook aangewend voor het gericht uitbouwen van het waterwegennet (zie beleidsvoorstel 2), RIS, automatisatie en afstandsbediening (zie beleidsvoorstel 5), het nemen van specifieke modal shift acties zoals promotie, gerichte communicatie, steunmaatregelen, marktprospectie en marketing, het voeren van een waterweg-georiënteerd grondbeleid (zie beleidsvoorstel 6 en 8) en het vergroenen van het netwerk en de vloot. (zie beleidsthema Groen en Dynamisch Stedengewest). Daarnaast worden ook de investeringen in de andere waterwegfuncties, in het bijzonder de waterbeheersing, gefinancierd uit de investeringsdotatie van de waterwegbeheerders. De noodzakelijk geachte onderhouds- en baggerwerken vergen de volgende legislatuur jaarlijks +/- 45 miljoen euro meer dan de middelen die hiervoor tot op heden worden uitgetrokken. Bijgevolg moeten beduidend meer van de beschikbare middelen worden ingezet om de betrouwbaarheid van het waterwegennet te vrijwaren.

De baggerwerken die de maritieme toegang (o.a. Westerschelde) tot onze zeehavens moeten verzekeren kosten 245 miljoen euro per jaar.

Dit beleidsvoorstel is niet-budgetneutraal maar kan vanaf 2016 gefinancierd worden via een mogelijke extra ontvangst uit de slimme kilometerheffing (zie beleidsvoorstel 4).

In onderstaande tabel worden de budgettaire middelen opgelijst die noodzakelijk zijn om deze beleidsvoorstellen te realiseren. De hier opgegeven bedragen zijn de totale uitgaven voor dit beleidsvoorstel en niet de bijkomende middelen die hiervoor noodzakelijk zijn.

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
reguliere en het structurele onderhoud van de gewestwegen, de A-wegen en de telematica	385.000	385.000
wegwerken van het achterstallige onderhoud op A-wegen	65.000	(jaarlijks periode 2014-2015)
wegwerken van het achterstallige onderhoud op N-wegen	120.000	120.000 (jaarlijks in periode 2015- 2020)
onderhoud van waterwegen	100.000	100.000
baggeren van waterwegen	35.000	35.000
vernieuwbouw en vervangingsbouw waterwegen	14.000	14.000
baggerwerken maritieme toegang zeehavens	245.000	245.000

Beleidsvoorstel 2:*We pakken de files aan*

Dit beleidsvoorstel is niet-budgetneutraal maar kan vanaf 2016 gefinancierd worden via een mogelijke extra ontvangst uit de slimme kilometerheffing (zie beleidsvoorstel 4 en via tolheffing (Oosterweelverbinding).

Voor de kostenramingen van de werken in het kader van het Masterplan Antwerpen (wegen, waterwegen, fietspaden en openbaar vervoer) verwijzen we naar de voortgangsrapportages in het Vlaams Parlement.

De kostprijs van de herinrichting van de ring rond Brussel (R0) wordt voor de zone Zaventem op 98 miljoen euro geraamd. Die werken zullen via een pps gerealiseerd worden. De beschikbaarheidsvergoedingen worden geraamd op 15,3 miljoen euro per jaar (gedurende 40 jaar). De bouwkosten voor de herinrichting van het noordelijke deel van de R0 wordt op 280 miljoen euro geraamd.

Het verhogen van de capaciteit van het waterwegennetwerk en het wegwerken van knelpunten vraagt voor het netwerk beheerd door Waterwegen en Zeekanaal een jaarlijkse investering van gemiddeld 100 miljoen euro (bruto-bedrag zonder EU-subsidies) waarvan voor de Seine- Schelde-verbinding gemiddeld 35,5 miljoen euro / jaar).

Voor het netwerk van De Scheepvaart bedraagt de jaarlijkse investering minstens 45 mio. euro (bruto-bedrag, zonder EU-subsidies). In functie van nog te nemen beleidsbeslissingen (uitvoering/ timing) dient dit bedrag te worden verhoogd met 120 miljoen euro voor het verhogen van de sluiscapaciteit in Wijnegem (Albertkanaal) en 80 miljoen euro voor het vervangen van drie sluizen te Mol-Lommel (Kanaal Bocholt-Herentals).

De Connecting Europe Facility, het financieringsinstrument voor de uitbouw van het TEN-T netwerk, biedt belangrijke opportuniteiten om in de periode 2014-2020 de EU-subsidiemogelijkheden voor de waterwegprojecten maximaal te benutten. Met name voor de projecten op de cruciale grensoverschrijdende binnenvaartcorridors wordt een subsidiepercentage van 40% in het vooruitzicht gesteld, voor overige projecten daarbuiten 20%. Voor o.a. het project Seine-Schelde en voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal vormt de Europese steun een belangrijke financieringsbron.

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
Ring rond Brussel zone Zaventem	0	+/- 15.300 per jaar vanaf einde der werken (timing afhankelijk van plannings-, vergunningen en aanbestedingsprocedures)
Waterwegen	110.000	Gemiddeld 190.000 per jaar

Beleidsvoorstel 3:

We zorgen voor een veiligere mobiliteit

Dit beleidsvoorstel kan binnen de huidige kredieten worden gerealiseerd.

De aanpassingen aan de wegeninfrastructuur met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid vergen jaarlijks 100 miljoen euro. Dat komt overeen met het bedrag dat daarvoor tijdens de vorige legislatuur jaarlijks werd uitgetrokken.

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
aanpassingen wegeninfrastructuur voor verbetering verkeersveiligheid	100.000	100.000

Beleidsvoorstel 4:

We gaan voor een prijsbeleid dat gebaseerd is op het principe de gebruiker / de vervuiler betaalt

Dit beleidsvoorstel genereert vanaf 2016 belangrijke extra inkomsten die ondermeer worden ingezet voor de realisatie van de overige beleidsvoorstellen.

De slimme kilometerheffing voor vrachtwagens zal bij een gemiddeld tarief 0,13 euro/km (= maximaal toegelaten tarief rekening houdend met de infrastructuur en externe kosten) volgens de huidige raming jaarlijks +/- 572 miljoen euro opbrengsten genereren. De kosten van de slimme kilometerheffing worden momenteel op 60 tot 80 miljoen euro geraamd. Om het maatschappelijk draagvlak voor een kilometerheffing te realiseren, investeren we de bijkomende opbrengsten in de mobiliteitssector.

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
Slimme kilometerheffing inkomsten	0	572.000 (bij maximaal tarief van 0,13 € /km)
Slimme kilometerheffing kosten	0	60.00 – 80.000

Beleidsvoorstel 5:

We bouwen onze netwerken verder uit tot slimme netwerken

Dit beleidsvoorstel kan binnen de huidige kredieten worden gerealiseerd.

De kostprijs van de verdere uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement wordt op 50 miljoen euro per jaar geraamd.

De investeringen in RIS afstandsbediening en automatisatie voor een slimmere en veiligere mobiliteit op onze waterwegen vergen in 2014 en 2015 een bedrag van 6,1 miljoen euro per jaar en in de periode 2016-2019 5,1 miljoen euro per jaar (brutobedragen, 50% EU-subsidies).

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
Dynamisch verkeersmanagement uitbouwen	50.000	50.00
RIS afstandsbediening en automatisatie voor een slimmere en veiligere mobiliteit op onze waterwegen	6.100	5.100

Beleidsvoorstel 6:*We zetten in op een meer duurzame en efficiënte stedelijke mobiliteit*

Dit beleidsvoorstel kan binnen de huidige kredieten worden gerealiseerd.

Voor de verder uitbouw van de kwaliteit van de overstapknooppunten (i.c. stationsomgevingen) wordt – bij constant beleid - een jaarlijks investeringsbedrag van gemiddeld 20 miljoen euro naar voor geschoven.

De overige elementen uit dit beleidsvoorstel vergen geen bijkomende budgetten maar vergen een meer gerichte inzet van de vandaag beschikbare budgetten voor de realisatie van dit beleidsvoorstel. Indien bijkomende middelen beschikbaar kunnen worden gesteld kan dit beleidsvoorstel uiteraard sneller en beter uitgevoerd worden.

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
uitbouw van de kwaliteit van de overstapknooppunten (i.c. stationsomgevingen)	20.000	20.00

Beleidsvoorstel 7:*We verbeteren de mobiliteit van minder mobiele*

Dit beleidsvoorstel is niet-budgetneutraal en vraagt een meerkost / budgettaire meervraag of kan gefinancierd vanaf 2016 worden met inkomsten uit de slimme kilometerheffing.

Voor de financiering van vervoer van minder mobiele, de kosten voor de centrales aangepast vervoer en de tussenkomst voor personen met beperkt inkomen via de Mindermobielencentrales is in 2015 8 miljoen euro nodig. Dit bedrag loopt de daaropvolgende jaren geleidelijk op tot 17,5 miljoen euro in 2019.

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
vervoer van minder mobiele, de kosten voor de centrales aangepast vervoer en de tussenkomst voor personen met beperkt inkomen via de Mindermobielencentrales	8.000	Oplopend tot 17.500 in 2019

Beleidsvoorstel 8:*We investeren in slim goederenvervoer en logistiek*

Dit beleidsvoorstel kan binnen de huidige kredieten worden gerealiseerd.

De budgettaire middelen noodzakelijk voor de realisatie van dit beleidsvoorstel zitten verspreid over tal begrotingsartikels. Dit beleidsvoorstel vergt geen bijkomende budgetten maar vergt een meer gerichte inzet van de vandaag beschikbare budgetten voor de realisatie van dit beleidsvoorstel. Indien bijkomende middelen beschikbaar kunnen worden gesteld kan dit beleidsvoorstel uiteraard sneller en beter uitgevoerd worden

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
Bevorderen slim goederenvervoer en logistiek	verspreid over tal begrotingsartikels	verspreid over tal begrotingsartikels

Beleidsvoorstel 9:*We versterken de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens*

Dit beleidsvoorstel is niet-budgetneutraal maar kan vanaf 2016 gefinancierd worden via de extra ontvangst uit de slimme kilometerheffing.

De jaarlijkse ondersteuning aan de Vlaamse havens (subsidies en decreetkosten) bedraagt 41 miljoen euro per jaar (vanaf 2017 43 miljoen euro per jaar).

De bouw van zeesluizen vergt de volgende investeringen:

- Deurganckdoksluis: 18 miljoen euro per jaar beschikbaarheidsvergoeding;
- sluis Terneuzen: van 2017 tot en met 2022: 87 miljoen euro per jaar;
- SHIP Zeebrugge: geraamde bouwkosten: geraamde bouwkosten 946 miljoen euro;
- renovatie Royerssluis: geraamde bouwkosten: geraamde bouwkosten 140 miljoen euro (vanaf 2016).

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
Deurganckdoksluis	0	18.000 (beschikbaarheidsvergoeding)
Sluis Terneuzen	0	87.000 (jaarlijks in periode 2017-2022)
SHIP Zeebrugge	0	geraamde bouwkosten 946.000 (timing nog te bepalen)
Renovatie Royerssluis	0	geraamde bouwkosten 140.000 (vanaf 2016)

Beleidsvoorstel 10:*De Vlaamse regionale luchthavens worden samen met private partners efficiënt uitgebouwd en geëxploiteerd*

De Vlaamse Regering besliste op 19 juli 2013 dat de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge voortaan beheerd zullen worden door een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een luchthavenexploitatie maatschappij (LEM). De uitbating van de luchthavens d.m.v. een LOM-LEM structuur betekent een gemiddelde meerkost van +/- 1,4 miljoen € per jaar t.o.v. de DAB-structuur. In de begroting 2014 zijn de middelen voor de LOM-LEM structuur ingeschreven.

- De LOM krijgt een jaarlijkse werkings- en investeringssubsidie van het Vlaamse Gewest, als aanvulling op de concessievergoeding die de LEM aan de LOM betaalt.
- De hoogte van de investeringssubsidies fluctueert door de jaren naargelang de behoefte aan investeringen. Ook de werkingssubsidies fluctueren door de jaren afhankelijk van de cashbehoefte van de LOM en de door de LEM gegeven concessievergoeding. Gemiddeld wordt deze legislatuur per jaar 4,2 miljoen euro aan subsidies uitgetrokken voor de LOM Antwerpen, en 5,6 miljoen euro voor de LOM Oostende-Brugge.
- De LEM verkrijgt een werkings- en investeringssubsidie van het Vlaamse Gewest, als vergoeding voor de kosten inzake de veiligheids- en beveiligingstaken die de LEM uitvoert.

- De hoogte van de investeringssubsidies fluctueert door de jaren naargelang de behoefte aan investeringen. De werkingssubsidie betreft een maximum en wordt bepaald op basis van de reëel gemaakte kosten. Gemiddeld wordt in 4,9 miljoen euro subsidies voorzien voor de LEM Antwerpen, en in 7,6 miljoen euro voor de LEM Oostende-Brugge.
- Voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem zal een nv van privaat recht worden opgericht die de volledige uitbating van de luchthaven op zich zal nemen. In het kader van die beheershervorming zal het Vlaamse Gewest jaarlijks subsidies verstrekken aan de op te richten nv voor de uitvoering van infrastructuurwerken. De op te richten nv verkrijgt ook jaarlijks een subsidie voor de uitvoering van taken inzake veiligheid en beveiliging. De hoogte van die subsidies moet nog nader bepaald worden.
- De gemiddelde jaarlijkse subsidies voor de Vlaamse regionale luchthavens over de periode 2015-2019 zijn de volgende:

Dit beleidsvoorstel is budgetneutraal. In de begroting 2014 zijn de middelen voor de LOM-LEM structuur voor het eerst ingeschreven. In vergelijking met 2014 vergt dit beleidsvoorstel in de periode 2015-2019 gemiddeld geen bijkomende middelen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de geraamde uitgaven.

Budgettaire uitgave (in Keuro)	budget in 2015	budget op kruissnelheid in volgende legislatuur
gemiddelde. subsidie aan de LOM Antwerpen	4.200	4.200
gemiddelde. subsidie aan de LOM Oostende-Brugge	5.600	5.600
gemiddelde. subsidie aan de LEM Antwerpen	4.900	4.900
gemiddelde. subsidie aan de LEM Oostende-Brugge	7.600	7.600

Conclusie budgettaire impact

De bovenstaande beleidsvoorstellen kunnen slechts gerealiseerd worden indien, bovenop de huidige budgetten, vanaf 2016 de inkomsten uit de slimme kilometerheffing (beleidsvoorstel 4) volledig kunnen ingezet worden voor dit beleidsthema.