

A photograph of a person riding a bicycle on a modern bridge at sunset. The bridge has a large, dark, arched structure. The sun is low on the horizon, creating a warm, golden glow. The person is silhouetted against the bright sky. The bridge has a blue railing on the left side.

Versneld naar een toegankelijk en duurzaam Vlaanderen

INSTEELK REGEERAKKOORD 2024 > 2029



Vlaamse
overheid

BELEIDSDOMEIN
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

INHOUD

Voorwoord	2	3
-----------	---	---

HEFBOMEN

Ruimtegebruik	5	7
Integrale aanpak	5	7
Maximaal duurzaam	5	7
Innovatief en digitaal	5	7
Mental shift	5	7
Inclusief	5	7

**SPEERPUNTEN**

	8
1. Verkeersveiligheid	10
2. Duurzaam en vlot personenvervoer	12
3. Duurzaam en vlot goederenvervoer	14
4. Performante infrastructuur	16
5. Omgaan met klimaatverandering	18



Voorwoord

De uitdagingen op vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, filezwaarte, aangevuld met de negatieve effecten van luchtvervuiling, geluidshinder, klimaatsverandering, ruimtegebruik en een hoog materiaalengebruik blijven het mobiliteitsdebat beheersen. In de toekomstige geschiedenisboeken zou het kantelmoment in ons Vlaamse mobiliteitsgedrag, samen met een drastische verandering in de ruimtelijke component van bv. lintbebouwing, een mooie plaats mogen krijgen. Bovendien is een goed verbonden mobiliteitssysteem cruciaal voor een goed functionerende maatschappij en dit zowel in ons persoonlijk leven als voor de Vlaamse economie.

Ondanks de decennialange inspanningen om een veilig, vlot en duurzaam mobiliteits-systeem te bekomen moeten we vaststellen dat er nog heel wat potentieel voor de modal shift bestaat alsook voor het verder dalen van het aantal verkeersslachtoffers. De gekende initiatieven dienen geflankeerd te worden met inspanningen die inspelen op een (sterk) veranderde Vlaamse mobiliteitscultuur.

Als maatschappij staan we aan het begin van een transitie naar een hernieuwbare, sterk technologie gedreven en geconnecteerde economie. Deze transitie biedt kansen voor transport en vervoer over de weg maar ook over het water. Eveneens gaat dit gepaard met uitdagingen: niet iedereen (personen én bedrijven) kan mee in dit snel veranderende mobiliteitslandschap of is bereid om zelf aan de slag te gaan om de uitdagingen mee te counteren.

Omdat ook andere domeinen volop in transitie zijn én een impact hebben op mobiliteit kunnen we ons als beleidsdomein niet beperken tot “onze” mobiliteitswereld. Door bereikbaarheid integraal te benaderen beperken we het niet langer tot een capaciteitsvraagstuk van infrastructuur maar beschouwen we het als onderdeel van een gezonde klimaatbewuste samenleving met een brede welvaartseconomie. Als beleidsdomein MOW streven/pushen we naar de noodzakelijke gedragsveranderingen in mobiliteit waarbij we onze leefomgeving tegen de gevolgen van klimaatsverandering, die zich steeds sneller en harder tonen, beschermen.

We benoemen in deze tekst daarom de specifieke **maatschappelijke uitdagingen** evenals de **hefbomen** die aangewend moeten worden om onze opdracht aan te pakken. We integreren daarbij de **best mogelijke fysieke en digitale oplossingen** om de uitdagingen het hoofd te bieden. In een beknopte waaier aan **steekfiches** concretiseren we een beleidsinstrumentarium dat ons in staat stelt om het beleid effectief en efficiënt te realiseren.



1. Verkeersveiligheid
2. Duurzaam en vlot personenvervoer
3. Duurzaam en vlot goederenvervoer
4. Performante infrastructuur
5. Omgaan met klimaatverandering

Speerpunten

Hefbomen

- Ruimtegebruik
- Integrale aanpak
- Maximaal duurzaam
- Innovatief en digitaal
- Mental shift
- Inclusief

Hefbomen

om maatschappelijke
uitdagingen aan te pakken

Hefbomen zijn geen doel op zich. Het zijn ook geen instrumenten of oplossingen.

Hefbomen zijn **versterkende mechanismen** om de maatschappelijke uitdagingen aan te pakken.

Ze vormen de **essentiële randvoorwaarden** waarmee we rekening moeten houden als we voor effectieve oplossingen kiezen.

Ruimtegebruik

De ruimtelijke organisatie is bepalend voor een vlotte en veilige mobiliteit én een efficiënte waterbeheersing. We stemmen onze visies af met het beleidsdomein Omgeving en maken vroeg in de beleidskeuzes de juiste ruimtelijke afwegingen voor een betere, gedifferentieerde, bereikbaarheid van personen en goederen én een effectieve waterbeheersing in tijden van wateroverlast en -schaarste.

Integrale aanpak

We pleiten voor een transversale samenwerking in netwerken met andere overheden, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke actoren. Waar nodig ook over onze gewest- en landsgrenzen heen. We bepalen samen de maatregelen voor zowel visieontwikkeling als concrete (infrastructuur)projecten die nodig zijn om gewenste maatschappelijke effecten op elkaar af te stemmen en te bereiken.

Maximaal duurzaam

Om de zero-emissiedoelstelling te behalen zetten we maximaal in op duurzame oplossingen voor ons eigen patrimonium (infrastructuur, installaties en assets) ten behoeve van de (water)weggebruiker. We stimuleren eveneens een actief verplaatsingsgedrag en een verduurzaamde logistieke keten i.f.v. een modal split binnen de beschikbare ruimte en de algemene gezondheid van de burger.

Innovatief en digitaal

In een tijdperk waarin innovatie steeds sneller gaat en er steeds meer innovatieve technieken, materialen én data beschikbaar zijn maar evenzeer nood is aan gepaste juridische kaders voor experimenten, is Innovation with a purpose ons leitmotiv.

Mental shift

We willen dat ons mobiliteitsgedrag een gevolg is van keuzes die uitgaan van duurzaamheid, veiligheid en het kiezen van de meest optimale reis of logistieke keten. Daarom kiezen we voor een effectgerichte mix van bewustmaking én wortel- en stokmaatregelen die een maatschappelijke dynamiek creëren om de noodzakelijke transitie te ondersteunen en te realiseren.

Inclusief

De mogelijkheid om je te verplaatsen is een belangrijke voorwaarde voor participatie aan de samenleving (leren, werken, leven). De toegankelijkheid van de publieke ruimte en netwerken wordt daarom best voor alle mensen - ongeacht gender, leeftijd, afkomst, beperking, inkomen, digitale kennis en kunde - gegarandeerd.

Speerpunten

voor maatschappelijke
uitdagingen

Vlaanderen is in transitie naar een duurzame en toekomstbestendige samenleving waaraan iedereen kan deelnemen. De uitdagingen liggen op vele terreinen: veiligheid, bereikbaarheid, klimaat, energie.... Het beleidsdomein MOW ziet, naast een **waaiër aan belangrijke taken voor de continuïteit van de dienstverlening**, onderstaande **5 speerpunten** om invulling te geven aan onze uitdagingen. De speerpunten overstijgen een legislatuur en zorgen voor stabiliteit in onze focus op langere termijn. Tegelijk lenen ze zich ertoe om snel in te grijpen en de focus te (ver)leggen op één of meerdere van de continu evoluerende uitdagingen.





1. Verkeersveiligheid

Het aantal **verkeersslachtoffers** in Vlaanderen kent sinds 2018 door een verhoogd gebruik van de fiets en steps **opnieuw een stijgende trend**. Het risico op ongevallen met letsels is voor kwetsbare weggebruikers in Vlaanderen groot. Ook voor de **blijvende verkeersgroei op de maritieme toegangswegen en binnenwateren** is de veiligheid van fundamenteel belang. Verkeer moet voor alle modi en alle gebruikers veilig zijn. Dit is een complexe uitdaging die een gedragswijziging en diverse initiatieven vereist.



WE STREVEN NAAR...



2019

Startpunt 2019

- 315 verkeersdoden
- 2.473 zwaargewonden
- 23.068 letselongevallen
- 923 dode en zwaargewonde fietsers
- 341 dode en zwaargewonde voetgangers
- 394 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

2025

Doelstelling 2025
(-25% t.o.v. 2019)

- 237 verkeersdoden
- 1.855 zwaargewonden
- 17.301 letselongevallen
- 693 dode en zwaargewonde fietsers
- 256 dode en zwaargewonde voetgangers
- 296 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

2030

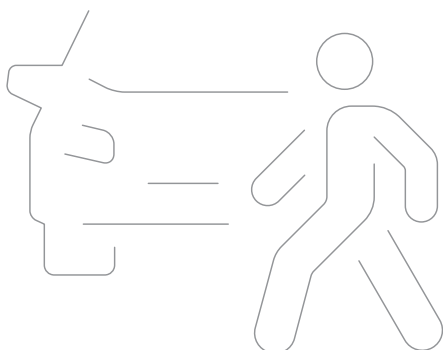
Doelstelling 2030
(-50% t.o.v. 2019)

- 158 verkeersdoden
- 1.237 zwaargewonden
- 11.534 letselongevallen
- 462 dode en zwaargewonde fietsers
- 171 dode en zwaargewonde voetgangers
- 197 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders

2050

Doelstelling 2050
(Vision Zero)

- 0 verkeersdoden
- 0 zwaargewonden
- 2.884 letselongevallen
- 0 dode en zwaargewonde fietsers
- 0 dode en zwaargewonde voetgangers
- 0 doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders



De geambieerde streefwaarden betreffen eveneens:

- Stijgend modaal aandeel van de binnenvaart inzake het vervoer van gevaarlijke goederen.
- Daling in het aantal agressie-incidenten voor het openbaar vervoer (op de weg / over het water).



2. Duurzaam en vlot personenvervoer

Een hoge verkeersdruk creëert niet alleen congestie maar heeft ook uitgesproken negatieve effecten op verkeersveiligheid, gezondheid, economie en milieu. Het aantal verplaatsingen met personenvoertuigen en het aantal gereden voertuigkilometers moet sterk verminderen. Verkeer voor alle modi en gebruikers kan enkel zo vlot verlopen. Om de **toegankelijkheid en leefbaarheid** van onze steden en gemeenten te versterken, optimaliseren we de benutting van het collectief vervoer, onze knooppunten en netwerken én geven we invulling aan het STOP-principe. Zo realiseren we een **combimobiliteit**. We dragen vanuit het beleidsdomein MOW bij aan een **toekomstgerichte invulling van de ruimte**, onder meer door de verplaatsing naar **meer duurzame en betrouwbare mobiliteitsoplossingen**.

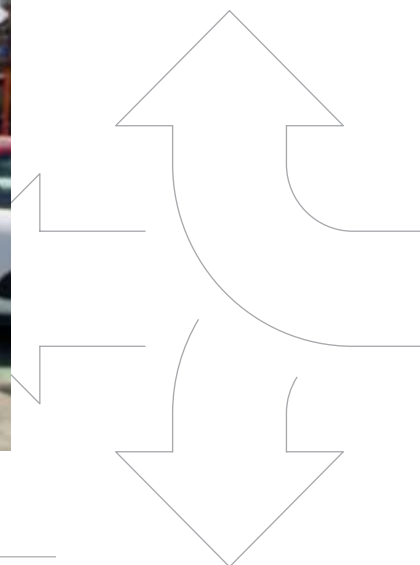


100%
NIEUWE PERSONEN-
WAGENS EMISSIEVRIJ
2029

40%
DUURZAME
VERPLAATSINGEN
2030

WE STREVEN NAAR...

- Afvlakking stijgende trend op vlak van filezwaarte en filelengte tegen 2030 (t.o.v. 2023).
- Aantal km over de weg in 2030 daalt voor licht vervoer met 15% t.o.v. 2015 en neemt voor zwaar vervoer maximaal met 13% toe t.o.v. 2015¹.
- Aandeel verplaatsingen via duurzame modi (te voet, per fiets, bus, trein, tram of metro)² 40% (Vlaanderen) en 50% (Vlaamse Rand/Gent/Antwerpen) in 2030 (cf. Vlaams Energie en Klimaatplan goedgekeurd op 12/5/2023).
- Tegen 2025 is het aandeel van (elektrische) fiets in verplaatsingen minstens 20% en tegen 2040 minstens 30% (cf. Vlaams Energie- en Klimaatplan, goedgekeurd op 12/5/2023).
- Vanaf 2029 is 100% van de nieuw verkochte personenwagens volledig emissievrij (cf. Vlaams Energie- en Klimaatplan, goedgekeurd op 12/5/2023).
- In 2030 is 50% van alle nieuw aangekochte reisbussen, schoolbussen, autocars en touringcars zero-emissie of emissie- of koolstofarm (cf. Vlaams Energie- en Klimaatplan, goedgekeurd op 12/5/2023).
- 50% van de haltes van het kern- en aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030 (cfr. Masterplan toegankelijkheid).
- 85% van de trams zijn toegankelijk tegen 2025 (bussen zitten reeds aan 100%).
- 7% reizigersgroei openbaar vervoer in 2026 t.o.v. 2022 (na volledige implementatie netwerk basisbereikbaarheid).



¹ Omrekening van de doelstellingen uit het Luchtbeleidsplan van 2019 en als uitgangspunt gebruikt voor de Programmatische Aanpak Stikstof. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan uit 2023 werd geen afname van licht vervoer vooropgesteld.

² Betreft de verplaatsingen met duurzame modi als hoofdvervoermiddel (in km).



3. Duurzaam en vlot goederenvervoer

Gezien de voorspelde blijvende groei van goederenvervoer is de noodzaak aan een verschuiving naar **alternatieve vervoersmodi en promotie van een circulaire (lokale) economie** hoog. De meerwaarde van alternatieve modi (water- en spoorwegen, pijpleidingen,...), de nood aan het verminderen van het fileleed en de maatschappelijke alsook economische impact van congestie maken een optimalisering van de modal split noodzakelijk. De **havens en luchthavens** vormen grote troeven voor het economisch weefsel van Vlaanderen. Onze gunstige geografische ligging spelen we verder uit. Deze troef mag niet als vanzelfsprekend beschouwd worden.



6.3

MJ TON KM
ALTERNATIEVE
VERVOERSMODI
2030

100%

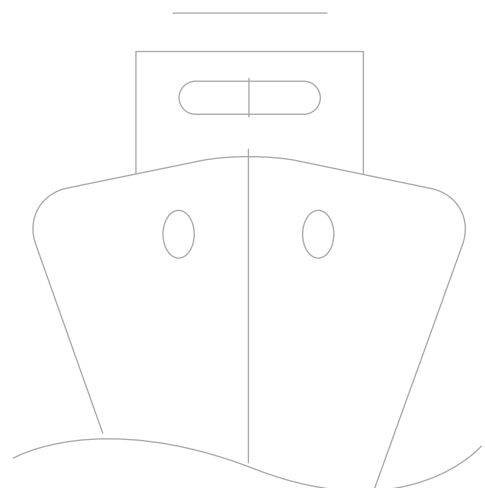
EMISSIEVRIJE
BELEVERING
IN STEDEN
2025



Een multimodale en vlotte bereikbaarheid van onze havens en knooppunten is essentieel. Een goede maritieme toegang tot de havens en sterke hinterlandverbindingen blijven continue aandacht vragen (water-, spoorwegen en pijpleidingen). De toekomst van onze economische poorten en knooppunten ligt niet langer bij steeds grotere volumes maar eerder bij het **creëren van een zo groot mogelijke toegevoegde waarde**. Een moderne, vlotte, veilige en stabiele nautische en maritieme toegang tot onze havens is daarbij van cruciaal belang.

WE STREVEN NAAR...

- In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) gerealiseerd tegen 2030 (cf. Vlaams Energie- en Klimaatplan, goedgekeurd op 12/5/2023).
- In de verschillende zeehavens is er een sterke toename van duurzame modi tegen 2030: 5 tot 10% t.o.v. opzichte van 2013 (cf. Vlaams Energie- en Klimaatplan, goedgekeurd op 12/5/2023).
- Emissievrije beleving in de stedelijke kernen tegen 2025 (cf. Luchtbeleidsplan uit 2019, PAS, VEKP goedgekeurd op 12/5/2023, Green Deal stedelijke logistiek).
- Vanaf 2029 zijn 100% van de nieuw aangekochte lichte vrachtwagens/ bestelwagens zero-emissie voertuigen. In 2025 is het marktaandeel zero-emissie bestelwagens minstens 25%. De overige zijn grotendeels emissie- of koolstofarm (cf. Vlaams Energie- en Klimaatplan, goedgekeurd op 12/5/2023).
- Bij nieuw aangekochte zware vrachtwagens bedraagt het aandeel zero-emissie voertuigen tegen 2030 minstens 27%. De overige zijn grotendeels emissie- of koolstofarm (cf. Vlaams Energie- en Klimaatplan, goedgekeurd op 12/5/2023).
- Beschikbaarheid havens (continu).
- Stremming binnenvaart (max. 0,5% t.o.v. alle bedieningsuren op jaarbasis).
- Afstandsbediening van de kunstwerken op de waterweg gerealiseerd tegen 2032.





4. Performante infrastructuur

De bouwpiek van de jaren '60 en '70 maakt Vlaanderen vandaag tot één van de **dichtste vervoersnetwerken in Europa**, met vaak verouderde verkeersinfrastructuur en een aanzienlijke onderhoudsachterstand als gevolg. Deze assets voldoen vaak niet langer aan de hedendaagse eisen en lopen **risico's inzake veiligheid, betrouwbaarheid en dus beschikbaarheid**. Dit heeft potentieel een grote economische en maatschappelijke impact (Vlaanderen als economische poort naar Europa) alsook kostprijs.

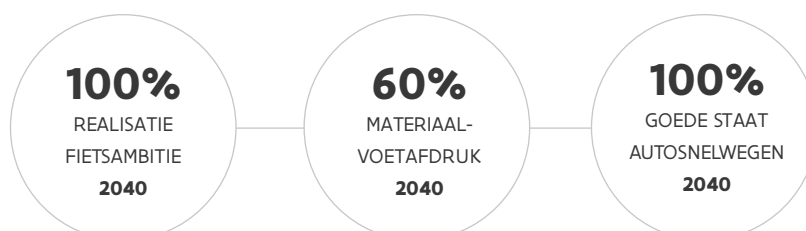




Daarnaast vereisen bepaalde noden nieuwe infrastructuur of een optimalisering van het mobiliteitsnetwerk. Om optimaal in te kunnen spelen op de voordelen van nieuwe technologie en evoluerende behoeften (bv. voor autonome mobiliteit, deelmobiliteit en modal shiftdoelstellingen) kan de functie van infrastructuur veranderen. Daarom werken we aan een **toekomstgerichte invulling van de mobiliteitsruimte, een lifecyclebenadering en dus sterk assetmanagement voor al onze assets**. Onderhoud moet voldoende prioriteit krijgen om het rendement en de **efficiëntie van investeringen** in infrastructuur te vergroten en de reparatielast voor toekomstige generaties te verminderen.

WE STREVEN NAAR...

- In 2030 zijn er geen assets meer in de hoogste risicocategorieën (4 en 5).
- Realisatie van het TEN-T kernnetwerk tegen 2030.
- Alle autosnel- en gewestwegen alsook spoorinfrastructuur van De Lijn zijn in voldoende tot zeer goede staat tegen 2040.
- Lifecycle-cost van het volledige MOW-patrimonium gekend tegen 2030.
- Realisatie van de Fietsambitie tegen 2040.
- Materiaalvoetafdruk MOW is gedaald met 60% tegen 2040 (t.o.v. 2020).





5. Omgaan met klimaatverandering

De impact van onze samenleving op het wereldwijde leefmilieu en het klimaat wordt steeds groter. De uitdaging om de reeds toegezegde klimaatdoelstellingen tegen 2030 te bereiken vergt zeer grote inspanningen. In partnerschap met andere beleidsdomeinen, de opdrachtnemers van onze bestellingen en infrastructurele werken en andere actoren kunnen mobiliteitsbeleid en de openbare werken een aanzienlijk verschil maken.

Het beleidsdomein MOW **versterkt zo haar bijdrage aan de klimaatdoelstellingen** via een transitietraject (mogelijke verscherping in de komende jaren) met de uitbouw van een aantrekkelijk aanbod van duurzame mobiliteitsopties en effectieve gedragsveranderende maatregelen.





De gevolgen van **lange periodes van droogte** (bv. bevaarbaarheid van waterwegen, garantie watervoorziening, schade aan het wegdek), **wateroverlast** bij hevige regenval (overstromingen) en de stijgende risico's van een **verhoogde zeespiegel** loeren om de hoek. Het beschermen van de maatschappij en bevolking hiertegen zijn dan ook zeer belangrijk aspecten in ons streven naar een duurzame samenleving en integrale bereikbaarheid van personen en goederen in Vlaanderen. De **interactie tussen mobiliteit en energie** is cruciaal voor het welslagen van de transitie naar duurzame mobiliteit. De elektrische (vracht)wagen vervangt de wagen met verbrandingsmotor als transportmiddel, elektrische (brom)fietsen en e-steps kennen een opmars. De binnenvaart en ons openbaar vervoer zijn de weg van duurzame aandrijving ingeslagen. De vraag naar alternatieve brandstoffen (naast elektriciteit ook bv. waterstof) en de nood om deze op een duurzame manier te genereren zal over enkele jaren een veelvoud zijn van de huidige behoefte. De uitbouw van een toekomstbestendig energiesysteem op land en water is nodig zodat de gebruiker de vruchten kan plukken van een toegankelijke, voorzieningszekere, propere en betaalbare energie.

WE STREVEN NAAR...

- Behalen van de doelstelling uit de effort sharing-verordening: in 2030 -47% minder uitstoot van de zogenaamde niet-ETS-sectoren, inclusief transport, in België, t.o.v. 2005.
- 40% CO₂-reductie op eigen patrimonium tegen 2030, t.o.v. 2020 (indicator Klimaatplan MOW 2030).
- 25% CO₂-reductie op onderhouds- en investeringsprojecten tegen 2030, t.o.v. 2020 (indicator Klimaatplan MOW 2030).
- 35% CO₂-reductie van de binnenvaart tegen 2035, t.o.v. 2015 (cf. Verklaring van Mannheim).
- Alle bussen van het openbaar vervoer in Vlaanderen emissievrij tegen 2035.
- Materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2040.
- Aantal dagen diepgangbeperking voor waterwegen van klasse IV of hoger (streefwaarde ≤ 1 dag per maand).
- Kust en hinterland beschermd tegen 1000-jarige storm tegen 2050 (masterplan kustveiligheid uitgevoerd tegen 2029).
- Sigmaplan uitgevoerd tegen 2030.
- 100.000 CPE (via semi-publieke laadpunten) in Vlaanderen tegen 2030.
- Op elke rust-/overnachtingplaats en openbare kade is minstens 1 walstroominstallatie voor de binnenvaart voorzien tegen 2030 en deze worden dagelijks benut.
- 100% van het energieverbruik wordt afgedekt door groene energie (tegen 2030).
- Tegen 2050 varen alle vaartuigen van het beleidsdomein MOW op hernieuwbare brandstoffen.



