



Vlaanderen

is mobiliteit &
openbare werken

9

JAAROVERZICHT 2025

hoogtepunten

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE WERKEN

vlaanderen.be/mow

Welkom!

Intro door Nick Landuyt als secretaris-generaal a.i.

2025 was een bijzonder jaar voor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). We namen afscheid van Filip Boelaert, die na 12 jaar zijn mandaat als secretaris-generaal heeft neergelegd. In het eerste werkjaar met minister De Ridder hebben we nieuwe prioriteiten uit het Regeerakkoord en de beleidsnota op de rails gezet. Opvallend daarin was de grotere rol voor het departement in het beleidsdomein als modusneutrale regisseur. Die rol heeft onder meer geleid tot de oprichting van de Investeringscel die het nieuwe geïntegreerde investeringsprogramma heeft opgeleverd, en de Vlaamse Vervoersautoriteit die in 2025 haar eerste initiatieven heeft genomen in de coördinatie van het openbaar vervoer. Op vlak van beheer van onze infrastructuur hebben we met de nieuwe Asset Wijzer verdere stappen gezet qua rapportering over de noden en budgetten om de onderhoudsachterstand weg te werken.

Het departement werkte hard om zichzelf te verbeteren, met een doorgedreven portfoliowerking, concrete acties in digitale transformatie en met de opstart van transitienetwerken om uitdagingen aan te pakken met partners binnen en buiten het beleidsdomein.

Negen toppers

In de dagelijkse werking van het departement hebben onze experts duizenden toelichtingen, analyses, rapporten en evaluaties opgesteld; honderden inspecties afgerond; en evenveel adviezen en berekeningen gecoördineerd, zowel technisch, beleidsmatig als juridisch. Er is hard gewerkt in 2025 en daar zijn we fier op.

In dit jaarrapport presenteren we ons departement aan de hand van negen hoogtepunten die we graag in onze vitrine zetten. Projecten en processen die in 2025 gerealiseerd zijn, een belangrijke mijlpaal hebben bereikt of een startpunt betekenen voor iets nieuws. Stuk voor stuk markeren ze het departement als resultaat van samenwerkingen tussen vele collega's, zichtbaar op de voorgrond, maar ook achter de schermen. De 'ondersteunende' diensten zijn daarbij meer 'vooruitstuwende' diensten die het verschil maken.

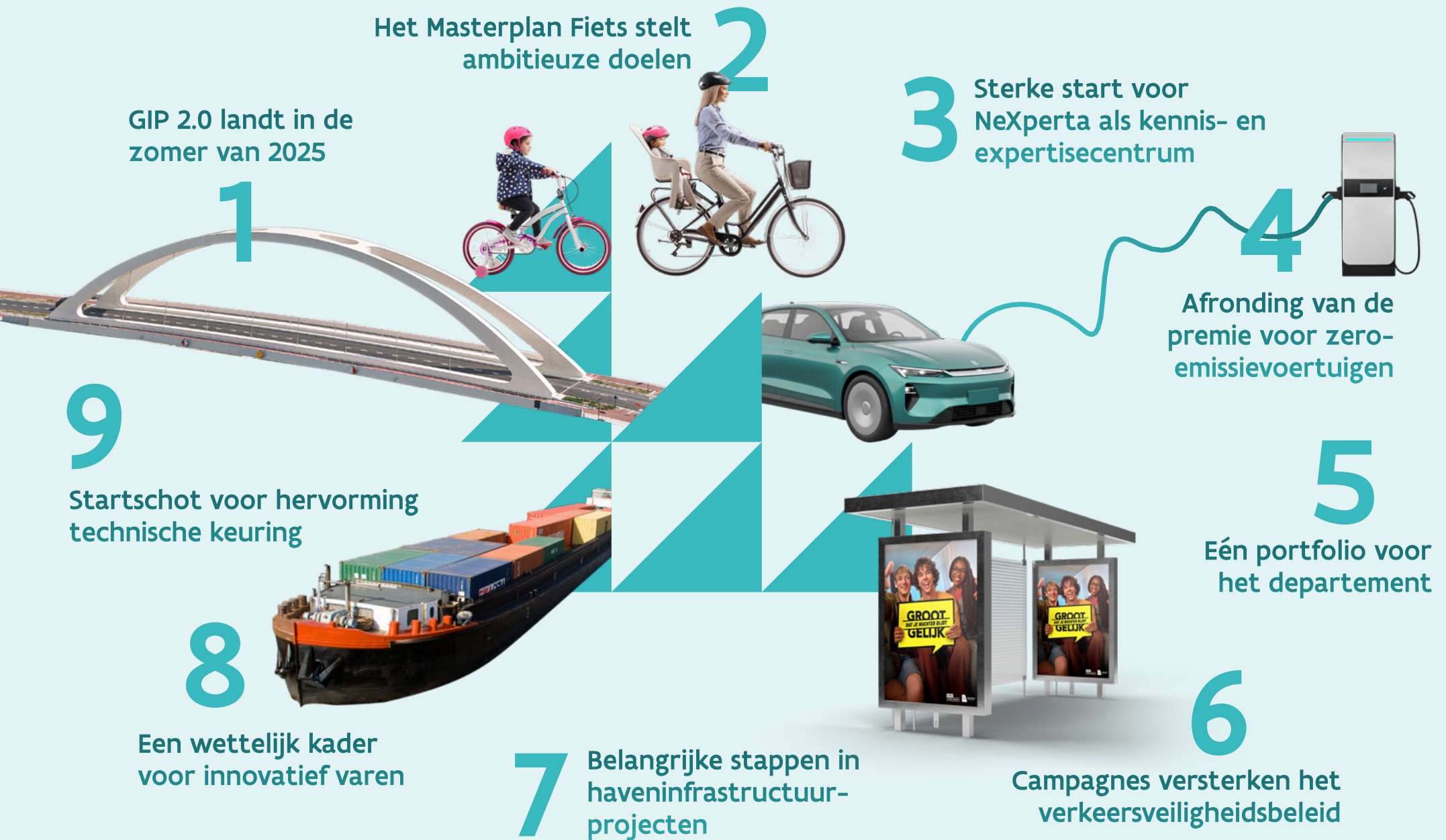
Kijk mee vooruit

Ook 2026 belooft boeiend te worden, met een nieuwe secretaris-generaal die de organisatie zal leiden en eigen keuzes zal maken. De budgettaire realiteit vraagt dat we meer dan ooit heldere prioriteiten stellen. Tegelijk zal ons departement wendbaar blijven en een duidelijke focus houden op een goed functionerend en modern mobiliteitssysteem.

Op dit moment geven collega's verder vorm aan projecten die dat beogen, projecten die in komende jaren tot nieuwe hoogtepunten zullen leiden. Benieuwd wat er op de plank ligt? Ontdek via www.vlaanderen.be/mow de rest van onze winkel.









1

**GIP 2.0 landt in de zomer
van 2025**

Investeringsbeleid openbare werken naar een hoger niveau

Op 14 juli 2025 keurde de Vlaamse Regering het eerste meerjarige geïntegreerde investeringsprogramma (GIP) goed voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Het programma bundelt voor het eerst alle investeringsprojecten binnen het beleidsdomein in één overzicht tot 2027. Daardoor kan MOW prioriteiten stellen en zijn budget optimaal inzetten.

Grote uitdagingen

Vlaanderen staat voor de uitdaging om zijn welvaart in stand te houden en internationaal competitief te blijven. Een goed functionerend mobiliteitssysteem is daarbij cruciaal. Maar een groot deel van onze infrastructuur is verouderd: veel wegen, bruggen en andere assets dateren uit de jaren 60 en zijn dringend aan onderhoud of renovatie toe. Ook verkeersveiligheid, duurzame verplaatsingen, luchthaveninfrastructuur en waterbeheersing – zowel droogte als wateroverlast – vragen om extra aandacht. Met andere woorden: de investeringsnood is groot.

Samen moeten de keuzes binnen het GIP een antwoord bieden op 7 doelstellingen:

7

- ▀ doorgedreven assetmanagement voor performante infrastructuur
- ▀ grote infrastructuurprojecten voor de verschillende modi
- ▀ investeren in verkeersveiligheid
- ▀ duurzaam personenvervoer
- ▀ duurzaam goederenvervoer
- ▀ investeren in waterbeheersing
- ▀ investeren in onze luchthavens



Doordachte keuzes

Die nood botst met een moeilijke budgettaire context. Hoewel de Vlaamse Regering deze legislatuur 1,78 miljard euro extra investeert in het beleidsdomein MOW, volstaat dat niet om in alle behoeften te voorzien. Efficiënt en doelgericht investeren is daarom essentieel, en keuzes maken onvermijdelijk.

Al sinds 2018 werkt het departement aan een gezamenlijk investeringsprogramma voor het beleidsdomein. Maar het nieuwe Regeerakkoord vroeg om een volgende stap: van sturing vanuit de verschillende mobiliteitsmodi naar een meer geïntegreerd en modusneutraal GIP, gekoppeld aan de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering. Daarom bouwde het departement begin 2025 een officiële Investeringscel uit.

2,6 miljard euro aan projecten in GIP 2025



In de investeringscel zitten collega's met verschillende achtergronden. De meeste hebben naast het GIP nog andere functies, en nemen die expertise mee. Op bepaalde momenten in het jaar wordt ook ad hoc expertise binnengehaald, zoals die van collega's in de vervoerregio's of van het team Communicatie.

Samenwerking over entiteiten heen

Bij de opmaak van het GIP beoordeelde de Investeringscel alle voorstellen kritisch, vraaggericht en entiteitsoverschrijdend. Ze ontwikkelde een methodiek die toelaat om projecten te prioriteren binnen de vooropgestelde uitdagingen en doelstellingen. Waar de economische en maatschappelijke meerwaarde in Vlaanderen het grootst is, daar wordt in geïnvesteerd. De focus ligt op projecten die bijdragen aan de Vlaamse welvaart, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, infrastructuuronderhoud en de modal shift. Om de link met de regionale mobiliteitsplannen te bewaken, betrok de cel ook vervoerregio's en lokale besturen bij het intensieve traject. In de zomer van 2025 keurde de Vlaamse Regering een GIP voor de periode 2025-2027 goed.



“Het GIP bundelt alle investeringsprojecten in Vlaanderen in één plan. Zo brengen we de regierol van het departement in de praktijk.”

Thomas Poukens – GIP-coördinator



Een nieuwe cyclus

Na de goedkeuring lichtte de bevoegde minister het GIP toe in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken en communiceerde het departement over het programma met pers en stakeholders. De Investeringscel kreeg daarop 448 parlementaire vragen. Die werden door de verschillende entiteiten één voor één beantwoord.

Intussen is een nieuwe cyclus gestart, met aandacht voor de leerpunten uit het voorbije traject. De Investeringscel wil voortaan elk jaar een robuuster GIP voorleggen en meerjarige rechtszekerheid bieden over investeringen in mobiliteit en openbare werken.



2

HET MASTERPLAN FIETS STELT AMBITIEUZE DOELEN

Allemaal op de fiets in Vlaanderen

Van Vlaanderen dé fietsregio van Europa maken: het is een gedeelde ambitie van de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport, het fietsteam van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en bij uitbreiding de hele Vlaamse overheid en tal van stakeholders. In december 2025 keurde de Vlaamse Regering het Masterplan Fiets goed. Daarin legt het fietsteam, samen met vertegenwoordigers van andere overheden, verenigingen en bedrijven, uit hoe het die doelstelling de komende vijftien jaar wil realiseren.

Wereldtop

Vlaanderen telt steeds meer fietsers. Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG - een eigen onderzoek van het departement sinds 1994) blijkt dat 18,5 procent van de verplaatsingen per fiets gebeurt. Daarmee behoort onze regio tot de wereldtop. In de Europese ranking van fietsgebruik en aantal fietsverplaatsingen staat Vlaanderen vandaag op de tweede plaats. Alleen Nederland doet beter.

Die sterke cijfers zijn ongetwijfeld het resultaat van de fietsinvesteringen van de voorbije jaren. De Vlaamse overheid, provincies en lokale besturen investeerden sterk in fietsinfrastructuur. Het ging onder meer om de verdere uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (inclusief ongeveer 2.800 kilometer aan fietssnelwegen), fietsinfrastructuur in beheer van het gewest (fietspaden langs gewestwegen en het medegebruik van jaagpaden) en fietsinfrastructuur op wegen in beheer van de lokale overheden.



“Fietsgebruik stimuleren vraagt een complex geheel aan maatregelen en acties. Maar één element springt eruit: investeringen in fietsinfrastructuur. *Build it and they will come.* In binnen- en buitenland is bewezen dat extra fietspaden en fietssnelwegen zorgen voor meer fietsers.”

Patrick D'haese – Vlaamse fietsmanager DMOW

Potentieel

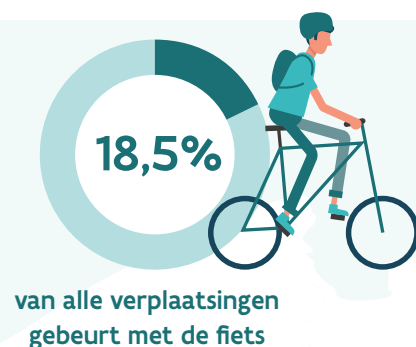
Het OVG laat zien dat bijna een kwart van het woon-werkverkeer in Vlaanderen al per fiets gebeurt. En het groeipotentieel blijft groot, want ongeveer de helft van alle Vlamingen woont op minder dan 10 kilometer van het werk. Bovendien zijn meer dan de helft van de totale verplaatsingen korter dan 5 kilometer. Tegen 2040 naar 30 procent fietsverplaatsingen gaan: dat is de ambitie.

Het Masterplan Fiets geeft richting. Het steunt op 5 pijlers: een betere fietsinfrastructuur, de fiets als schakel in combimobiliteit, veilig fietsen, de Vlaamse fietsreflex, en de fiets binnen de Vlaamse economie en innovatie. Het departement zal het plan samen met heel wat stakeholders uitvoeren via concrete acties en investeringen. Daarvoor is deze legislatuur in 100 miljoen

euro extra voorzien, boven op de jaarlijkse 300 miljoen euro. Ook het Fietsfonds, dat het provinciale en lokale fietsbeleid ondersteunt, wordt vanaf 2026 verhoogd naar 25 miljoen euro per jaar.

Fietsverplaatsingen in het OVG

Met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) brengt het departement sinds 1994 de verplaatsingen van Vlamingen in kaart. Het OVG peilt naar de gebruikte vervoermiddelen, redenen van verplaatsingen, afgelegde afstanden enzovoort. Die data ondersteunen beleidskeuzes rond duurzame verplaatsingen, verkeersveiligheid en filebestrijding. In 2025 maakte het departement de resultaten bekend van het zevende OVG, gevoerd tussen oktober 2023 en oktober 2024. Daaruit blijkt onder meer dat:

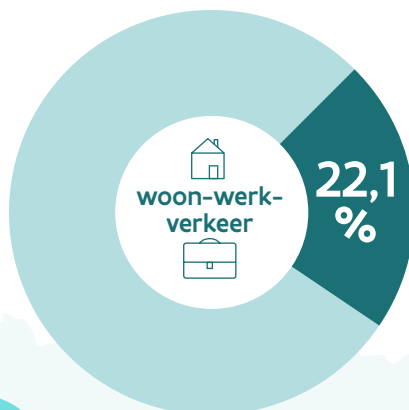


80,2%

van de gezinnen bezit een fiets

44%

van de gezinnen bezit een elektrische fiets of speedpedelec



10,4%

met de elektrische fiets

20,2%

van alle verplaatsingen op een gemiddelde werkdag gebeurt per fiets

9,9%

met de niet-elektrische fiets

1,8%

met de speedpedelec

De uitrol van Hoppin-deelfietsen in Vlaanderen

Met een fietsbezit van 80,2% is de fiets een vaste waarde in veel Vlaamse gezinnen. Tegelijk groeit het aanbod aan alternatieven, zoals delen, huren en leasen. Met de steun van DMOW groeide het netwerk van deelfietsen (en deelauto's) de voorbije jaren sterk. Dat past binnen Hoppin, het merk waarmee de Vlaamse overheid de modal shift stimuleert: de overstap van de auto als dominant vervoermiddel naar duurzamere vormen van mobiliteit, zoals stappen, fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer, of combinaties daarvan.

Sinds 2025 is in elke vervoerregio onder de Hoppinvlag een aanbod aan deelmobiliteit beschikbaar binnen het systeem Vervoer op Maat (VoM). Dat zijn gesubsidieerde mobiliteitsoplossingen die het openbaar vervoer kunnen aanvullen. Waar geen bus of tram rijdt, kunnen reizigers gebruikmaken van de flexbus, deelfietsen of deelauto's om hun reis te starten of verder te zetten. Vandaag maakt ongeveer een kwart van alle deelfietsen in Vlaanderen deel uit van het Hoppin-aanbod.





3

Sterke start voor NeXperta als kennis- en expertisecentrum

Innovatief model wekt interesse bij nieuwe klanten

Het kennis- en expertisecentrum NeXperta, onderdeel van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), kende in zijn eerste volledige werkjaar (2025) meteen een mooie groei in het aantal klanten, zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid.

Ons departement telt vier technisch-ondersteunende afdelingen:

- Algemene Technische Ondersteuning
- Expertise Beton en Staal
- Waterbouwkundig Laboratorium
- Geotechniek

Midden 2024 bundelden zij hun expertise in een nieuw juridisch samenwerkingsmodel met de oprichting van een eigen vermogen. Dankzij die structuur kan het departement haar klanten een kwaliteitsvolle dienstverlening blijven garanderen én bijkomende expertise opbouwen via een bredere klantenbasis.



Wat is NeXperta?

Op 1 juli 2024 werd NeXperta opgericht als overkoepelend kennis- en expertisekader voor de vier technisch-ondersteunende afdelingen, samen met het Eigen Vermogen Xperta.

NeXperta ondersteunt beheerders en ontwerpers van mobiliteitsbeleid en -infrastructuur binnen het beleidsdomein MOW. Die ondersteuning omvat onder meer inspecties en analyses, ondersteunend onderzoek, studies en berekeningen, risico-inschattingen en voorstellen voor prioritaire werken. Zo draagt NeXperta rechtstreeks bij aan de uitvoering van het Vlaamse infrastructuur- en mobiliteitsbeleid.



“Via NeXperta kunnen we ook opdrachten van buitenaf aannemen en uitvoeren. Zo behouden en versterken we tegelijk onze personeelscapaciteit en expertise.”

Tom Roelants -
Algemeen directeur NeXperta



Via het Eigen Vermogen kan het departement sinds 2024 ook extern gefinancierde opdrachten uitvoeren. Het gaat om beleidsuitvoerende taken zoals monitoring en metingen, waterpassingen, geotechnische terreinproeven en geotechnische of sedimentologische labo-analyses.

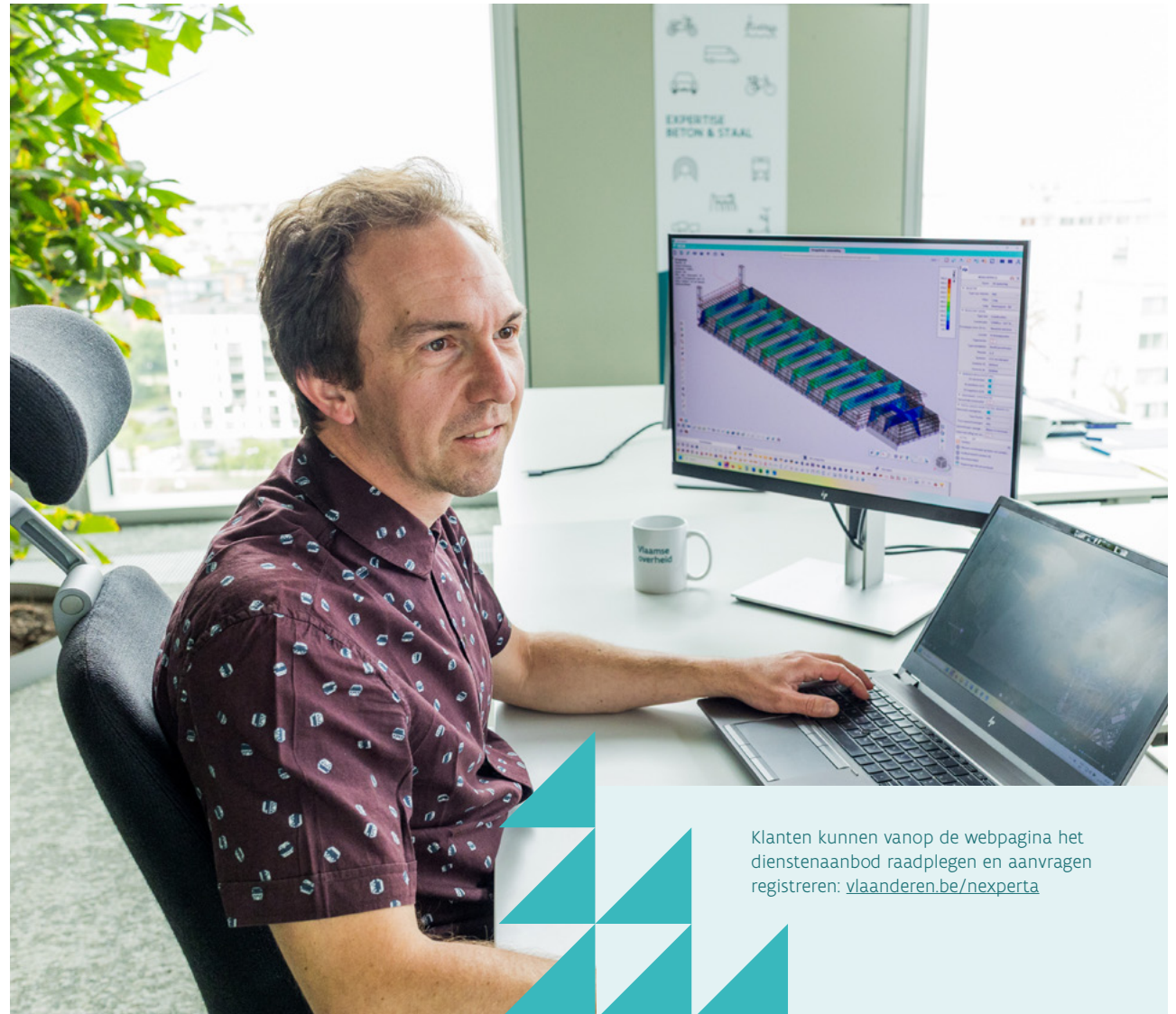
De oprichting van het Eigen Vermogen heeft een dubbel doel. Enerzijds verzekert het de continuïteit van de dienstverlening aan bestaande klanten. Anderzijds biedt het kansen om tegen betaling bijkomende opdrachten aan te nemen voor andere (semi)publieke organisaties.

15 nieuwe klanten in 2025

NeXperta werkt met een tweesporenstrategie voor klantenbenadering. Het doel is een betrouwbare partner te zijn die de noden van zijn klanten begrijpt en oplossingen aanbiedt. Voor bestaande klanten binnen het beleidsdomein MOW kiest NeXperta voor maatwerk en langetermijnrelaties. Voor nieuwe klanten werd een gestandaardiseerd en efficiënt dienstenaanbod uitgewerkt. Deze aanpak wierp al snel vruchten af: in 2025 toonden meerdere steden en gemeenten belangstelling in de dienstverlening.

Vandaag ondersteunt NeXperta diverse entiteiten van de Vlaamse overheid, waaronder het Agentschap Natuur en Bos (ANB), het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en meerdere entiteiten binnen het beleidsdomein MOW.

Dankzij het eigen vermogen kunnen sinds 2025 ook andere (semi-)publieke organisaties, zoals steden en gemeenten, provincies en havenbedrijven, een beroep doen op de expertise van NeXperta. Zo vroeg de Provincie West-Vlaanderen ondersteuning bij de modernisering van 60-tal verouderde pompinstallaties en meer dan 100 stuwen die instaan voor het waterbeheer in de West-Vlaamse polders. De samenwerking maakt het mogelijk om bijkomende capaciteit op te bouwen en opent perspectieven voor gelijkaardige partnerschappen in de toekomst.



Klanten kunnen vanop de webpagina het dienstenaanbod raadplegen en aanvragen registreren: vlaanderen.be/nexperta

A close-up photograph of a blue electric car parked at a charging station. A black charging cable is plugged into the car's charging port. The car is parked on a dark surface, and a concrete curb is visible on the left. In the background, there are some yellow and black striped barriers. The overall scene is brightly lit, suggesting an outdoor or well-lit indoor environment.

4

Afronding van de premie voor zero-emissievoertuigen

Intensieve samenwerking over afdelingen heen

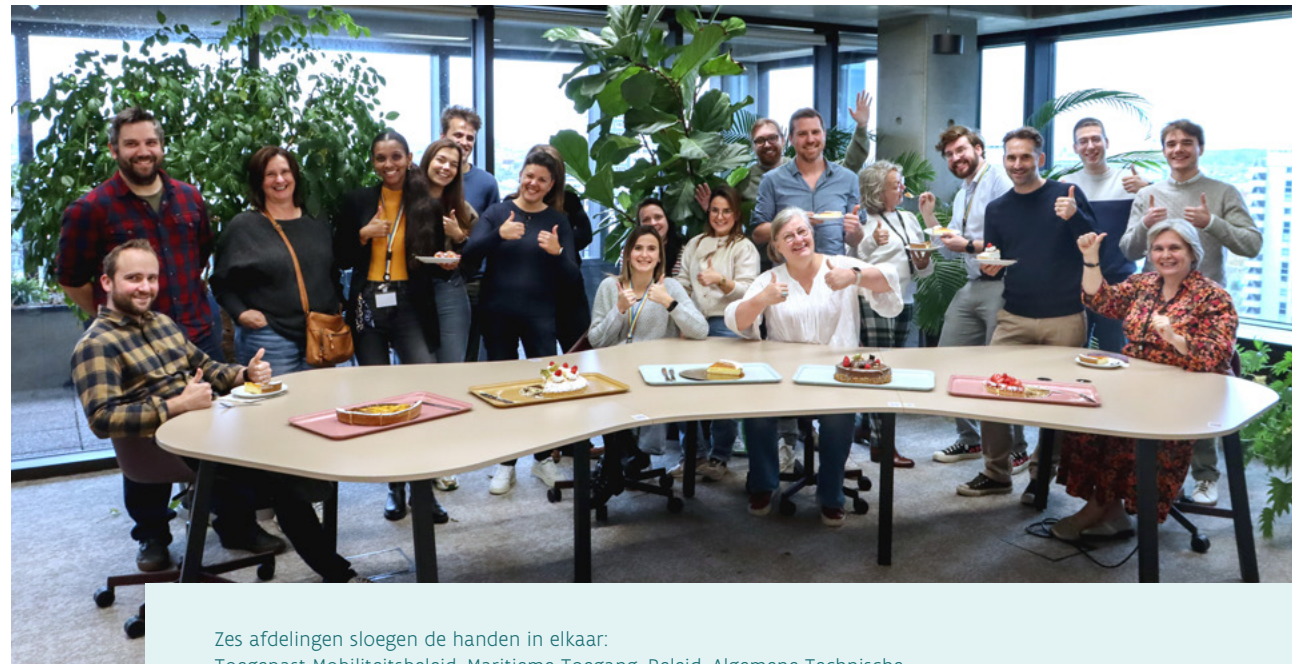
Tussen februari en december 2024 konden burgers een premie tot 5000 euro aanvragen voor de aankoop van een zero-emissievoertuig. De premie kende een groot succes. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) stond in voor de snelle opstart van het e-loket, de verwerking van de aanvragen en de begeleidende communicatie. Verschillende afdelingen sloegen daarvoor de handen in elkaar: Toegepast Mobiliteitsbeleid, Maritieme Toegang, Beleid, Algemene Technische Ondersteuning, Organisatie en de Stafdienst. Samen verwerkten ze bijna 20.000 dossiers.

Meer dan 6000 openstaande dossiers

De Vlaamse premie voor elektrische voertuigen was een initiatief van voormalig minister voor Mobiliteit en Openbare Werken. Na de aankondiging van de premie ontwikkelde het departement in korte tijd een e-loket, waar duizenden burgers meteen van gebruik maakten. Het departement zette in op de uniforme behandeling van alle dossiers en op heldere, proactieve en klantgerichte communicatie.

In november 2024 werd de premie vroegtijdig stopgezet om budgettaire redenen. Kopers konden hun voertuig nog aanmelden tot 31 december dat jaar. Begin 2025 stonden nog meer dan 6000 dossiers open, waardoor het departement in de eerste maanden van het jaar nog een aanzienlijke instroom aan vragen registreerde.

In totaal ontving het departement in 2025 nog 2208 vragen of klachten over de premie, waarvan bijna 80 procent in de eerste jaarhelft. Daarmee bleef de premie ook in 2025 een belangrijk thema bij burgercontacten.



Zes afdelingen sloegen de handen in elkaar:
Toegepast Mobiliteitsbeleid, Maritieme Toegang, Beleid, Algemene Technische
Ondersteuning, Organisatie en de Stafdienst

Wendbaarheid

Het dossier rond de premie bracht veel uitdagingen met zich mee en vroeg om een intensieve samenwerking over afdelingen heen. Zowel in 2024 als in 2025 zetten dossier- en klachtenbehandelaars, beleidsmedewerkers, juristen, boekhoudkundig medewerkers en communicatiespecialisten hun schouders onder dezelfde uitdaging. Om de verwerking te versnellen, kregen zij tijdelijke ondersteuning van collega's uit de afdelingen Maritieme Toegang en Organisatie.

Toen door een tijdelijk tekort aan budgettaire middelen de uitbetaling van de goedgekeurde dossiers in de zomer van 2025 dreigde vast te lopen, werkten de financiële medewerkers en de juristen samen een oplossing uit die op politiek niveau werd gevalideerd.

Communicatiemedewerkers bleven de burgers intussen transparant informeren, onder meer via vlaanderen.be en rechtstreekse mailings.

Dankzij de flexibiliteit en inzet van het hele team kon het departement alle dossiers in de loop van 2025 afronden, op vijf dossiers na.





“Het is belangrijk om als organisatie snel te kunnen schakelen en tegelijk kwaliteit en betrouwbaarheid te garanderen. Dankzij gerichte procesoptimalisaties kwam waardevolle capaciteit vrij, die meteen werd ingezet op de toegenomen stroom aan subsidiedossiers. Zo slaagde het departement erin om aanvragen van burgers binnen een redelijke termijn te behandelen.”

Lieve Van de Water – Afdelingshoofd Afdeling Toegepast Mobiliteitsbeleid

20.261 burgercontacten

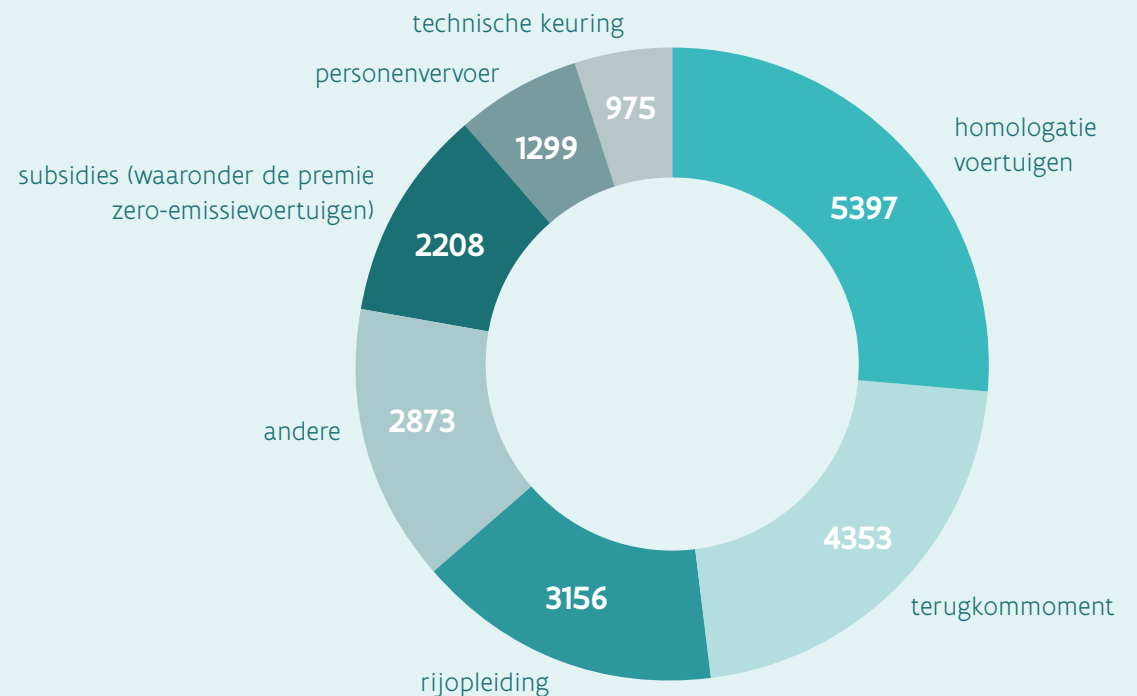
De dossierbehandelaars van de afdeling Toegepast Mobiliteitsbeleid speelden samen met de medewerkers van het Contactpunt een centrale rol bij de premie voor elektrische voertuigen.

Het Contactpunt is het centrale aanspreekpunt voor burgers, bedrijven en lokale besturen met vragen en klachten. De medewerkers zorgen ervoor dat elke vraag correct wordt beantwoord, indien nodig met de hulp van de backoffice.

De doelstellingen van het Contactpunt zijn:

- klantencontacten registreren en coördineren;
- vragen en klachten binnen een redelijke termijn accuraat, duidelijk en klantgericht beantwoorden;
- de werklast van de backoffice verminderen;
- klantinformatie analyseren;
- trends en verbetermogelijkheden identificeren en erover rapporteren.

In 2025 verwerkte het departement 20.261 burgercontacten (vragen en klachten) over:



A group of four people are seated around a white conference table in a bright, modern office. They are engaged in a meeting, with laptops open in front of them. The room features large windows, a potted plant, and a framed abstract artwork on the wall. The text '5' is overlaid on the left side of the image.

5

**Eén portfolio voor
het departement**

Strategisch beheer van mensen en middelen

In 2025 werkte het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) voor het eerst met een eengemaakt portfolio. Dat geeft een breed overzicht van alle projecten en processen binnen onze organisatie. Het helpt ons om prioriteiten te stellen en onze doelstellingen vlotter te realiseren, in functie van de beschikbare mensen en middelen. We kunnen zo ook vlotter inspelen op politieke accenten en maatschappelijke evoluties.

Zes speerpunten

6

In februari 2025 werden de drie bestaande portfolio's (Interne werking, Business en Xperta) samengebracht in één departementaal portfolio. Daarin zijn zowel projecten (20%) als de reguliere werking (80%) opgenomen. Het portfolio is niet langer opgebouwd volgens onze organisatiestructuur, maar vertrekt vanuit inhoudelijke prioriteiten en zes speerpunten: verkeersveiligheid, personenvervoer, goederenvervoer, klimaat, infrastructuur en organisatieontwikkeling.

In combinatie met de personeelsplanning en de begroting is het departementaal portfolio een krachtig instrument om beleidskeuzes af te stemmen op mensen en middelen. Projecten, reguliere werking, budgetten en personeelsinzet zijn gekoppeld aan de beleidsdoelstellingen. Dat maakt het mogelijk om prioriteiten te stellen en tegelijk onze kerntaken en de nieuwe coördinatie- en regierol werkbaar te houden.

Om onderbouwde keuzes te ondersteunen, werden expertengroepen opgericht. Zij vertegenwoordigen de belangrijkste inhoudelijke expertise van ons departement en spelen een cruciale rol in de portfoliowerking. Daarnaast zorgt een team van projectondersteuners voor de kwaliteitscontrole.



Besparingscontext

De besparingscontext (naar aanleiding van de Septemberverklaring 2025) onderstreepte het belang van een geïntegreerde aanpak. Dankzij het eengemaakte portfolio en een strategischer beheer van mensen en middelen was het departement beter voorbereid op deze oefening. In december 2025 werd het portfolio voor 2026 definitief vastgelegd. Daarmee werd duidelijk op welke domeinen al dan niet wordt bespaard.

In totaal gaat het om een besparing van 14,1 miljoen euro:

- 6,2 miljoen euro op subsidies;
- 3 miljoen euro op Hoppinpunten (via een gefaseerde uitrol en tijdelijke bijsturing van beleidsdoelstellingen);
- 0,8 miljoen euro op interne werking (communicatie, HR & Logistiek, IT en PMO);
- 1 miljoen euro op samenwerking binnen het beleidsdomein;
- 3,095 miljoen euro door scherpere keuzes in studie- en digitaliseringskosten.



“Samen met 7 andere projectondersteuners help ik onder meer bij de statusrapportering en waak ik over de volledigheid en juistheid van de projectgegevens.”

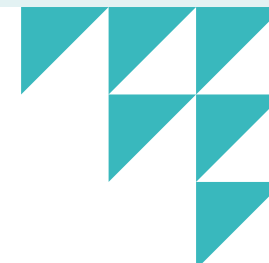
Liesbeth Jonckers – Deskundige organisatieondersteuning bij ATO en projectondersteuner

“De portfoliowerking is niet het werk van één persoon, maar van tientallen collega’s: van projectondersteuners en expertengroepen tot begrotingsverantwoordelijken en portfoliobeheerders. Ik ben fier op de grote stappen die we al gezet hebben.”

Edith Leblanc – Beheerder van het departementaal portfolio



Als gevolg van de besparingen en de keuzes binnen het portfolio kunnen sommige takenpakketten tijdelijk een andere invulling krijgen. Wendbaarheid zit in het DNA van elke overheidsorganisatie, ook in dat van het Departement MOW. Elke vijf jaar brengt een nieuwe Vlaamse Regering immers een eigen visie mee. De besparingen geven die wendbaarheid een extra dimensie. Dankzij het eengemaakt portfolio is het departement hier beter op voorbereid dan ooit.



Enkele cijfers:

720

portfoliolijnen

14,1

miljoen euro bespaard

6

expertengroepen

8

collega's PSO-medewerkers



Doorkijk naar 2026

Waar 2025 in het teken stond van de opbouw van een goed functionerende portfoliowerking, zet het departement in 2026 verdere stappen. Bij de opmaak van het portfolio 2027 wordt meteen ook een doorkijk gemaakt tot 2029. Daarnaast zal per project of proces ook het aantal VTE's mee worden gebudgetteerd.

A photograph of a group of men in a bar or restaurant, raising their glasses in a toast. The scene is dimly lit with warm, yellowish light from the background. The men are smiling and looking towards the camera. In the top left corner, there is a decorative graphic of blue and teal triangles.

6

CAMPAGNES VERSTERKEN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID



Een krachtige boost voor de verkeersveiligheid

‘Er zijn geen excuses.’ Met die slagzin lanceerden VRT en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) in november 2025 een nieuwe verkeerscampagne. In een video met VRT-gezicht Tom Waes werden excuses als “Ik woon toch vlakbij” en “Ik heb ook water gedronken” geplaatst naast de realiteit van rijden onder invloed. Het doel: het bewustzijn vergroten en het gedrag veranderen.



Versterkende samenwerking

Met de campagne rond Tom Waes bouwde het departement verder op andere acties. Eerdere VRT-campagnes, zoals ‘Het beste moet nog komen’ met Pommeliën Thijs, bewezen hun impact. Door samen te werken met externe partners wil het departement het bereik en de impact van zijn boodschap vergroten.

Daarom sensibiliseert het departement al jaren samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) rond snelheid, afleiding en rijden onder invloed. Met de steun van het departement en in samenwerking met het maatschappelijke middenveld zet VSV ook sterk in op verkeerseducatie, van de kleuterklas tot en met het secundair onderwijs.



In 2025 vierden we samen met Vias institute ook de dertigste verjaardag van de BOB-campagne, met de slogan *'Bob vind je overal'*. Vergeleken met de eerste editie, in 1995, worden vandaag vijf keer minder bestuurders betrapt op alcohol achter het stuur, terwijl er zes keer meer controles plaatsvinden.

Investeringsprojecten

Gedragssturing gaat hand in hand met investeringen in veilige infrastructuur. De voorbije tien jaar is de verkeersveiligheid in Vlaanderen over het algemeen aanzienlijk verbeterd. Toch blijft bijzondere aandacht uitgaan naar kwetsbare weggebruikers, om de modal shift richting duurzame vervoermodi zo veilig mogelijk te laten verlopen. Ook het verkeersveilig inrichten van schoolomgevingen krijgt prioriteit.

Samen met het Agentschap Wegen en Verkeer publiceert het departement een dynamische lijst met gevaarlijke punten, op basis van ongevalldata. Die lijst geeft aan welke locaties in Vlaanderen het gevaarlijkst zijn voor weggebruikers – en dus prioritair moeten worden aangepakt.



286

gevaarlijke punten
geïdentificeerd



28%

minder verkeersslachtoffers door het
aankpakken van de gevaarlijke punten

Naast investeringen gericht op verkeersveiligheid dragen ook nagenoeg alle andere investeringen in de weg- en fietsinfrastructuur bij aan een verhoogde verkeersveiligheid. Al vanaf de ontwerpfase is dat telkens weer een belangrijk uitgangspunt.

Handhaving

Het departement zet niet alleen in op sensibilisering, educatie en verkeersveilige infrastructuur, maar ook op handhaving en regelgeving. Die combinatie is essentieel voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid. In 2025 rondde VIAS in opdracht van het departement het onderzoek "Impact van ladingzekering op de verkeersveiligheid" af. Daaruit bleek dat in 2024 44% van de gecontroleerde voertuigen in overtreding waren met ladingzekering. Het correct zekeren van lading is essentieel om verkeersongevallen te voorkomen. Naast een degelijke opleiding blijft handhaving een belangrijke opdracht om veilig vervoer van lading te garanderen.

Extra maatregelen in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030

In januari 2026 keurde de Vlaamse Regering het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen voor de periode tot 2030 goed. Via dat vijfjaarlijkse actieplan wil Vlaanderen het aantal verkeersdoden en gewonden halveren vergeleken met 2019.

De komende jaren ligt de focus onder meer op:

- betere fietsinfrastructuur;
- versterkte samenwerking met lokale besturen via het Verkeersveiligheidspact;
- effectieve en rechtvaardige handhaving, met gebruiksvriendelijke registratiesystemen voor handhavers en een systeem van uitgewerkte alternatieve leermaatregelen dat politierechters extra mogelijkheden biedt;
- hervorming van zowel de technische keuring als de professionele rijopleiding en het rijexamen, met het oog op betere prestaties en kwaliteit.



“Hoe we ons gedragen in het verkeer is bepalend voor de veiligheid. Het is dan ook cruciaal om daarop in te spelen. Met onze campagnes willen we de gedragsdeterminanten positief beïnvloeden en de verkeersveiligheid verhogen.”

Dirk Verhoeven – Beleidsmedewerker Verkeersveiligheid



7

Belangrijke stappen in haveninfrastructuur- projecten

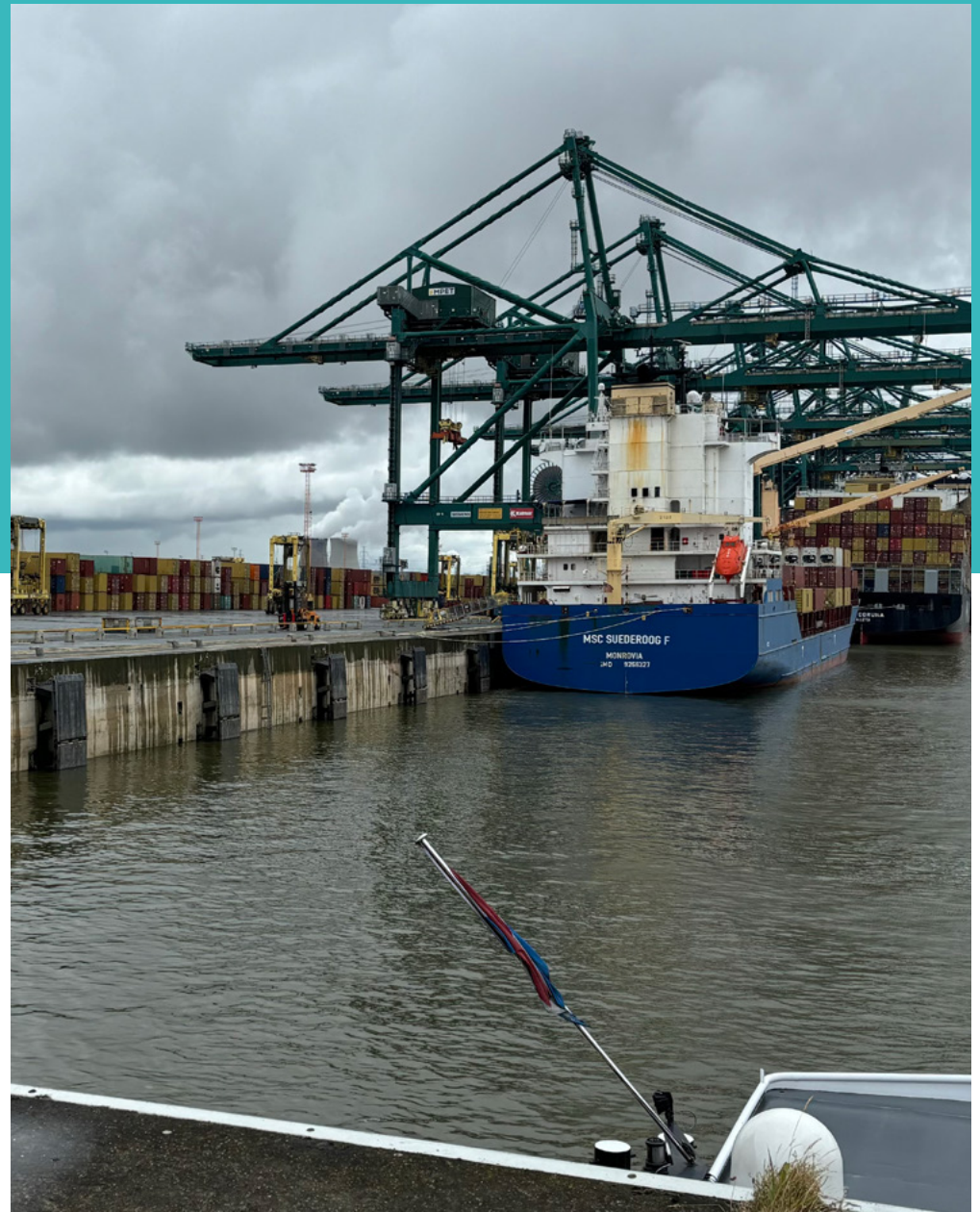
Vlaanderen werkt verder aan de ontwikkeling van zijn havens

De Vlaamse havens zijn een belangrijke motor van de Vlaamse economie. Een vlotte en veilige toegang en een goede ontsluiting naar het hinterland zijn dan ook essentieel. Vlaanderen investeert daarom zowel in nieuwe infrastructuurprojecten als in het onderhoud van bestaande infrastructuur, telkens met oog voor alle belanghebbenden. In 2025 werden belangrijke processtappen gezet in twee complexe projecten.

Vlaamse Regering keurt projectbesluiten WOW en NSZ goed

Vlaanderen blijft inzetten op de bereikbaarheid en infrastructuur van de Vlaamse zeehavens om hun marktaandeel als maritiem-logistieke industriële clusters te versterken. Baggerwerken blijven daarbij een kernopdracht van het departement om de toegang te verzekeren. Samen met de havens zetten we ook in op bijkomende overslagcapaciteit.

Het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen (ECA) bouwt verder op havenontwikkelingsplannen uit de jaren negentig. Het heeft als doel de verwachte groei in containertrafiek op te vangen, bijkomende industriële ontwikkeling mogelijk te maken en een multimodale aansluiting tot aan het hoofdwegennet te realiseren. Het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ) wil de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge ook op lange termijn garanderen.





In beide projecten werden in 2025 belangrijke stappen gezet. Op vrijdag 24 oktober 2025 stelde de Vlaamse Regering het definitieve projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven vast - een onderdeel van ECA dat de bereikbaarheid van de Waaslandhaven verbetert. Ze keurde ook het kaderprojectbesluit voor het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge definitief goed.



“ECA draait niet alleen om economische groei, maar ook om duurzame en goed ingepaste havenontwikkeling. Het project zet in op milieuvriendelijke infrastructuur, meer vervoer via spoor en binnenvaart, en extra bescherming van natuur en omwonenden. De eerste resultaten zijn al zichtbaar aan de rand van het havengebied.”

Tim Gregoir – Projectleider Afdeling Maritieme Toegang

Van complex proces naar realiseerbaar project

Stap voor stap worden deze complexe projecten, in overleg met alle betrokken actoren, omgezet in realiseerbare bouwprojecten. Dat gebeurt via een open en zorgvuldig opgebouwd proces en is het resultaat van intensief werk door medewerkers van het departement.

Beide projecten worden gerealiseerd in samenwerking met verschillende partners, waaronder Port of Antwerp-Bruges, Maatschappij Linkerscheldeover, steden en gemeenten ... Medewerkers met uiteenlopende profielen, van projectleiders en ingenieurs tot juristen en communicatie-experten, leveren hier dagelijks een bijdrage aan.

Met de procesaanpak voor complexe projecten streeft de Vlaamse overheid naar realisaties met een zo groot mogelijk draagvlak en binnen een aanvaardbare termijn. Voor ECA leidde het traject van bemiddeling en overleg met burgers en stakeholders tot een breed gedragen compromis, het Ommelandverbond. Dat akkoord combineert ruimte voor extra containercapaciteit met investeringen in de leefomgeving, zoals een vlottere ontsluiting en de ontwikkeling van honderden hectare nieuwe natuur.

Ommelandverbond opnieuw bevestigd

In 2022 sloten dertien partijen het baanbrekende 'Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders van Linkerscheldeover'. In 2025 bevestigden alle ondertekenaars opnieuw hun engagement om de gemaakte afspraken uit te voeren.

- De haven kan uitbreiden zoals voorzien in het voorkeursbesluit 'Extra Containercapaciteit Antwerpen' (ECA), met het Tweede Getijdendok dat 24/7 operationeel kan zijn.
- Het dorp Doel blijft bestaan en krijgt een toekomstperspectief met diverse functies, waaronder wonen. In 2025 stelde de Vlaamse Regering de toekomstvisie voor het dorp Doel vast.
- In het aansluitende poldergebied worden nieuwe evenwichten gerealiseerd tussen bewoning, natuur, erfgoed en landbouw.





8

Een wettelijk kader voor innovatief varen

Departement maakt binnenvaart klaar voor de toekomst

Vlaanderen is een pionier in geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen. Sinds 2019 lopen op de Vlaamse waterwegen proefprojecten rond het gebruik van afstandsbediening en alternatieve aandrijfsystemen. Die proefprojecten hebben bewezen dat de technologie breder inzetbaar is.

Om die succesvolle pilootprojecten op grotere schaal in Vlaanderen te laten doorgroeien, heeft het Departement MOW een nieuw Besluit van de Vlaamse Regering (BVR) opgemaakt. Dat werd op 9 januari 2026 definitief goedgekeurd. Daarmee kan Vlaanderen het autonoom varen nu structureel uitbouwen. Zo bevestigt het zijn Europese voortrekkersrol.

Oplossing voor structurele uitdagingen

In een regio als Vlaanderen is de binnenvaart cruciaal als link tussen de havens en het hinterland, en daarmee essentieel voor de Vlaamse economie. Met een bevaarbaar waterwegennet van ruim 1000 km vormt de binnenvaart bovendien een aantrekkelijk alternatief voor goederenvervoer over de weg. Tegelijk staat de sector voor grote uitdagingen, zoals personeelstekorten, de klimaatuitdaging, een verouderde vloot en de nood aan verdere vergroening en digitalisering.

Willen we de positie van de binnenvaart als efficiënte, duurzame en competitieve transportmodus behouden en versterken, dan is inzetten op innovatie noodzakelijk. Toepassingen zoals geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen bieden mee oplossingen voor het groeiende tekort aan bemanningen en schippers en kunnen de arbeidsomstandigheden en veiligheid verbeteren. Slimme logistiek verhoogt daarnaast de efficiëntie van het binnenvaartnetwerk door opstoppen te verminderen. Dat maakt het transport over binnenwateren kosten- en tijdsefficiënter én milieuvriendelijker. Zo wordt de binnenvaart klaargestoomd voor de toekomst.



Veiligheid als uitgangspunt

De nieuwe regelgeving creëert een kader waarin het structureel gebruik van innovatieve schepen op het Vlaamse waterwegennetwerk onbeperkt in tijd wordt toegelaten, mits ze een veiligheidsniveau bieden dat minstens gelijkwaardig is aan dat van conventionele vaartuigen. Wie een innovatief schip wil inzetten op het Vlaamse waterwegennet, moet een aanvraagdossier indienen bij de Commissie van Deskundigen. Als het vaartuig als veilig wordt beoordeeld, is het toegelaten op de Vlaamse waterwegen.



“Bij geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen vervult het departement een faciliterende rol door drempels in de wetgeving weg te nemen. Zo maken we het voor de sector interessant om verder te investeren, met als ultiem doel een waterwegennet waar conventionele en slimme schepen veilig naast elkaar varen.”

Sim Turf – Beleidsmedewerker Binnenvaart

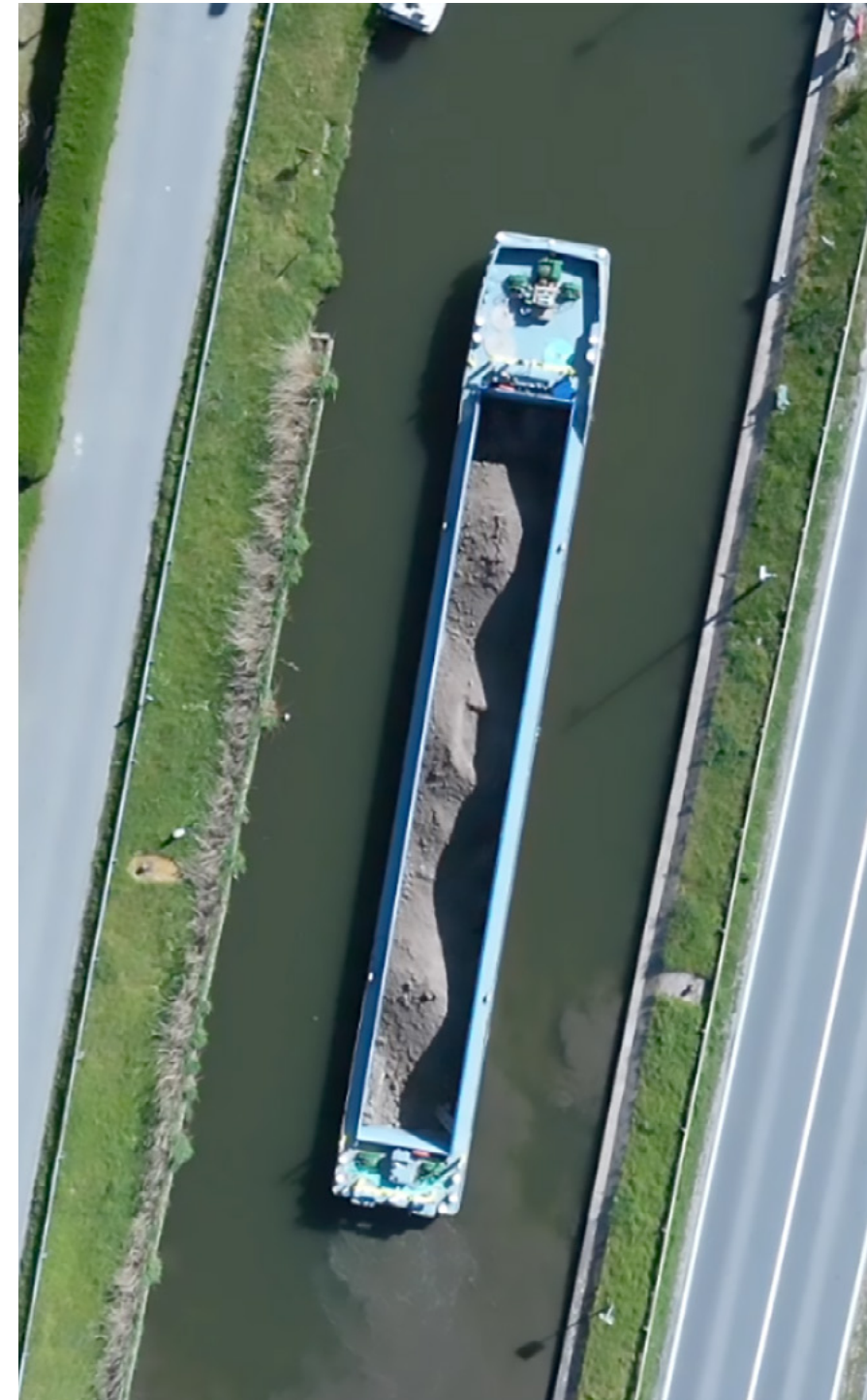
Actieplan Binnenvaart

Op 18 februari 2025 lanceerde de Vlaamse Regering de Vlaamse productiviteits- en competitiviteitsagenda – ook bekend als de Vlaamse Versnelling. In het kader daarvan heeft de Vlaamse Regering het “Actieplan binnenvaart” als een van de prioriteiten voor 2025 aangeduid. Het departement bundelde alle initiatieven, uitdagingen en prioriteiten voor de binnenvaartsector in dat actieplan. Het plan werd in 2025 uitgewerkt en afgestemd met de binnenvaartsector. Het Actieplan Binnenvaart komt in 2026 op de agenda van de Vlaamse Regering.

“Met het Actieplan Binnenvaart verbreden we de dialoog met de sector en zet Vlaanderen in op een toekomstgerichte, efficiënte en duurzame binnenvaart.”

Mohssine El Kahloun – Beleidsmedewerker Binnenvaart

Naast regelgeving investeert het departement ook in testinfrastructuur, zoals de sleeptanken voor scheepsmanoeuvres in beperkt en ondiep water in het Waterbouwkundig Laboratorium van Oostende en Antwerpen. Deze infrastructuur maakt het mogelijk Smart Shipping-scenario's te onderzoeken, modellen te ontwikkelen en innovaties grondig te testen. Zo legt het Waterbouwkundig Labo de basis voor eigen state-of-the-art scheepsmanoeuvresimulators voor onderzoek, studies en de training van schippers en loodsen.





9

Startschot voor hervorming technische keuring

Klantgerichte dienstverlening werpt vruchten af

Wie in Vlaanderen met de wagen rijdt, moet vroeg of laat naar de autokeuring. Daarvoor kunnen burgers terecht bij 6 erkende keuringscentra. Maar het systeem is verouderd en niet altijd even klantvriendelijk. Het departement zet sinds enkele jaren, samen met de sector en GOCA Vlaanderen (Expertisecentrum voor autokeuring & rijbewijs) in op klantenvriendelijkheid.

Om de dienst nog verder te verbeteren, keurde de Vlaamse Regering in de zomer van 2025 een conceptnota goed die het startschot geeft voor een grondige hervorming van de autokeuring.

Eerste maatregelen

De Vlaamse overheid hanteert momenteel nog strengere regels rond autokeuring dan Europa oplegt (de zogenaamde *gold-plating*). Dat zorgde de voorbije jaren voor frustraties bij wagenbezitters. In 2025 voerde het departement al een paar maatregelen in, voornamelijk om de wachttijden aan de centra te verkorten. Daarnaast verzocht het de keuringscentra met aandrang ook enkele regelingen te treffen.

Dat zorgde onder andere voor het installeren van druktebarometers, die een idee geven van actuele wachttijden en een snellere verzending van uitnodigingen. GOCA verstuurt de groene uitnodigingskaart voortaan twee maanden voor het vervallen van het keuringsbewijs en verwittigt burgers ook digitaal, via Mijn Burgerprofiel en de eBox. Meetresultaten van keuringen worden ook digitaal verwerkt en rechtstreeks op het keuringsbewijs gezet. Daarnaast moeten personenwagens jonger dan 10 jaar onder bepaalde voorwaarden nog slechts om de twee jaar gekeurd te worden (in plaats van jaarlijks).



Grondige hervorming

De echte afschaffing van de *gold-plating* volgt dit jaar met de versoepelingen van de regels, vermoedelijk in het najaar van 2026. Zo wordt de verplichte keuring bij verkoop van tweedehandswagens afgeschaft. Dat zal het aantal keuringen al drastisch doen afnemen en zo ook de wachtlijsten.

Een grondige hervorming, die zal zorgen voor het opengooien van de markt, volgt dan gradueel vanaf 2028. Daarvoor zijn een wijziging van het decreet en uitvoeringsbesluiten nodig. In het nieuwe model kunnen erkende ondernemingen (waaronder garages), onder bepaalde voorwaarden, als keuringslocaties functioneren. Ook de vaste prijs voor een keuring wordt losgelaten. Ondernemingen zullen binnen een minimum- en maximumtarief hun prijs kunnen bepalen, wat de concurrentie moet stimuleren.

Met al deze maatregelen werkt het departement, samen met GOCA en de keuringscentra aan een grondige modernisering van de sector.



“De technische keuring blijft voor veel burgers een gevoelig onderwerp. Door vanuit het departement mee in te zetten op duidelijke communicatie en een klantgerichte aanpak zien we dat het aantal klachten jaar na jaar daalt.”

Branko Baetens – Klachtencoördinator

Minder klachten dankzij gerichte communicatie

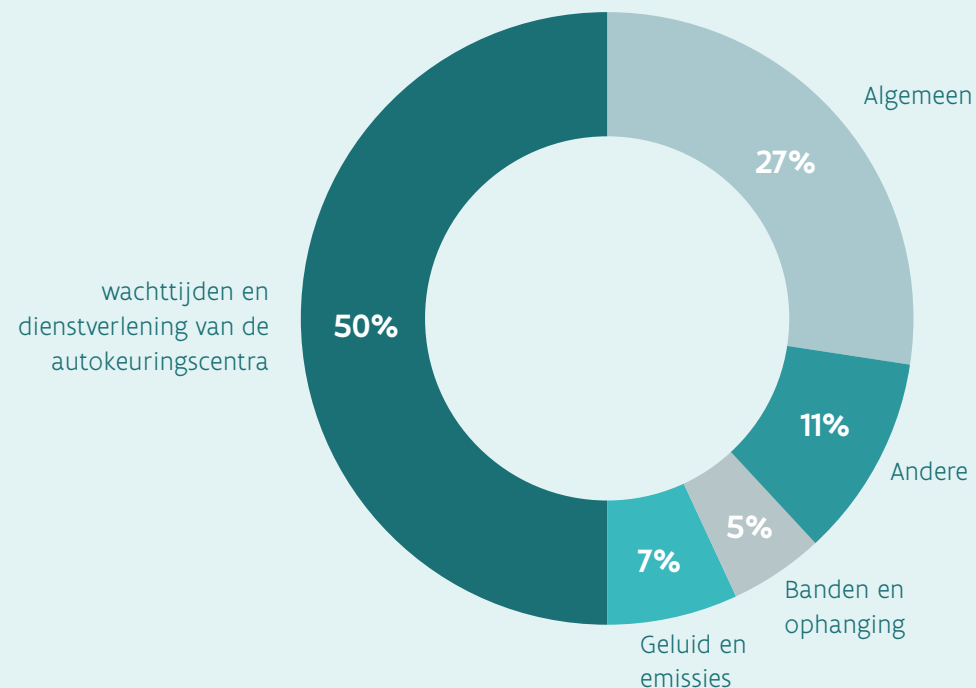
De technische keuring is naast de rij-opleiding een van de meest directe vormen van dienstverlening van het departement en daardoor ook een belangrijk thema voor klachten. Toch is er de jongste jaren een duidelijke daling merkbaar. In 2023 werden nog 983 klachten geregistreerd. In 2024 daalde dat aantal tot 478, bijna een halvering. In 2025 zette die trend zich verder met nog 376 klachten. Over een periode van twee jaar betekent dat een daling met bijna twee derde.

Die positieve evolutie is het resultaat van een uitgesproken focus op klantgerichtheid. Naast verbeteringen in de dienstverlening zelf, zet het departement sterk in op duidelijke communicatie en een flexibele klachtenbehandeling. Nieuwe maatregelen rond de technische keuring worden steeds helder en actueel toegelicht via klantgerichte pagina's op vlaanderen.be, aangevuld met tijdige aankondigingen via pers en andere kanalen.

Bij vragen kunnen burgers in eerste lijn terecht bij het algemene klantencentrum van de Vlaamse overheid (1700). Indien nodig verwijst 1700 door naar het Contactpunt van het departement. Dat Contactpunt fungeert als centraal aanspreekpunt voor burgers, bedrijven en lokale besturen. Het speelt ook een belangrijke rol in het vroegtijdig opvangen van signalen en het oplossen van problemen en klachten.

Tot slot besteedt het departement veel aandacht aan een correcte en proportionele behandeling van individuele dossiers. Met deze geïntegreerde ketenaanpak wil het departement burgers beter ondersteunen en onnodige frustraties vermijden.

Klachten over technische keuring per onderwerp



Colofon

COPYRIGHT FOTO'S

Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
De Vlaamse Waterweg,
Port of Antwerp-Bruges

PUBLICITEITSDATUM

Februari 2026

VERANTWOORDELIJK UITGEVER

Nick Landuyt, secretaris-generaal ad interim
Simon Bolivarlaan 17, 1000 Brussel

OPMAAK

www.pantarein.be



DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE WERKEN