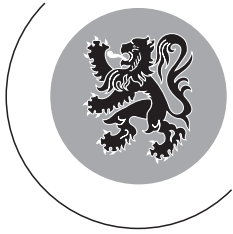


Beleidsnota 2019-2024

Mobiliteit en Openbare Werken

ingediend door minister Lydia Peeters,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken



Vlaams
Parlement

ingediend op **121** (2019-2020) – Nr. 1
8 november 2019 (2019-2020)

Beleidsnota

ingediend door minister Lydia Peeters,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Mobiliteit en Openbare Werken
2019-2024



Beleidsnota

Mobiliteit en Openbare Werken

2019-2024

Ingediend door mevrouw Lydia Peeters,
Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

INHOUDSTAFEL

Inhoudstafel	3
Managementsamenvatting	5
Inleiding	7
I. Omgevingsanalyse	9
1. Verkeersveiligheid.....	9
2. Gedragsverandering	9
3. Multimodaliteit - personen	10
4. Multimodaliteit – goederen.....	10
5. Bereikbaarheid	11
6. File en congestie / bezettingsgraad	12
7. Staat van het netwerk.....	12
8. Slim en innovatief.....	12
9. Recreatie	13
10. Waterschaarste en droogte	13
II. Transversale, horizontale en overkoepelende strategische doelstellingen ...	14
SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	14
OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken	14
OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegnetwerk	14
OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement.....	15
SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	17
OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk	17
OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	18
OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren	21
OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten met oog op combimobiliteit	21
OD 2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven.....	22
OD 2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten	22
OD 2.7. Personenmobiliteit over het water	23
SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten.....	24
OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer	24
OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk	25
OD 3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus	25
OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen.....	26

SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem	28
OD 4.1. Inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers	28
OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker	28
OD 4.3. Verbeterde controle en handhaving	29
OD 4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan	30
SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	31
OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	31
OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprizen	31
SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur	33
OD 6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen	33
OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk	33
OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk ...	34
OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk	35
SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk	36
OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken	36
OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik	36
OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico.....	37
SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan	38
OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's.....	38
OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten.....	39
OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten	39
OD 8.4: Samenwerken in quadruple-helix verband.....	40
OD 8.5. De vinger aan de pols houden.....	40
OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen	41
OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	42
III. Tabel met kruisverwijzing tussen begrotingsveld en strategische doelstellingen	44
Bijlage 1: Lijst met afkortingen	56
Bijlage 2: Regelgevingsagenda	57
Bijlage 3: Overzichtstabel grote investeringsprojecten	64

MANAGEMENTSAMENVATTING

Vlaanderen staat vandaag voor maatschappelijke, economische en technologische uitdagingen die ons mobiliteitsgedrag sterk zullen veranderen, en een ware mobiliteitsomwenteling teweeg zullen brengen. De mobiliteitsuitdagingen waar we deze bestuursperiode voor staan, zijn zowel maatschappelijk als economisch urgent. Daarnaast vallen er in het verkeer nog te veel dodelijke slachtoffers te betreuren. Dat is onaanvaardbaar.

Om aan deze uitdagingen tegemoet te komen, zal ik als Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken inzetten op een vlot en veilig verkeer dat plaatsvindt op kwalitatieve vervoersnetwerken en dat gericht is op een duurzame **modal shift** voor zowel personen als goederen. De focus ligt hierbij op een sterk investeringsbeleid, dit in samenwerking met de verschillende mobiliteitspartners en met de lokale besturen.

De verkeers- en vervoersdruk is hoog. Dat vergt een aangepast netwerk dat garant staat voor een veilige, duurzame en slimme mobiliteit. Ik investeer daarom zowel in **de capaciteit als in de betrouwbaarheid (onderhoud) van onze vervoersnetwerken**, zodat ze bestand zijn tegen de veranderende omgevingsomstandigheden en de voorziene groei kunnen opvangen. Dit alles komt de bereikbaarheid ten goede. Hierbij wordt een hoog investeringsritme vooropgesteld, met prioriteit aan investeringen in fietsinfrastructuur, in doorstroming op het hoofdwegennet, in openbaar en collectief vervoer en in 'missing links'. De investeringen zijn gericht op hun maatschappelijke en economische return, en zullen gericht en efficiënter gepland worden via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

De focus van het investeringsbeleid voor **personenvervoer** ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Hierbij streef ik naar de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem dat zoveel mogelijk uitgaat van het STOP-principe. Voor een goede **combimobiliteit** is het belangrijk te investeren in herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten die erop gericht zijn vlot te kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Daarnaast verhogen we, in nauwe afstemming met de lokale besturen en vervoerregio's, de kwaliteit van de verschillende vervoersmogelijkheden. Zo worden de investeringen in fietsinfrastructuur via een steil groeipad opgetrokken naar € 300 miljoen, dit met oog op de verdere uitbouw van veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsnetwerken. Daarnaast wordt er werk gemaakt van de uitbouw van een sterk, kwaliteitsvol en vraaggericht openbaar en collectief vervoer en van de implementatie van het Vervoer op Maat. Ook wordt er ingezet op een verbeterde doorstroming op de weg en gaan we voluit voor de uitrol van deelmobiliteit. Op die manier realiseren we de **basisbereikbaarheid** waarmee we tegemoet komen aan een vraaggerichte mobiliteit met een betaalbare prijs en aan een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk. Verder bekijken we hoe we het personenvervoer over het water hier ook een plaats in kunnen geven. Het vervoer via het spoor geven we een impuls via de cofinanciering van de door Vlaanderen geselecteerde spoorprojecten.

Efficiënte logistiek is noodzakelijk voor een weerbare sector in een verkeersveilig en leefbaar Vlaanderen. Voor een **efficiënte organisatie van de logistiek (goederenvervoer)** is een goed uitgebouwd en onderhouden netwerk een belangrijke voorwaarde, maar ook hier moeten we sterk inzetten op goed verknoopte modale netwerken. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de ondernemingen/verladers toe om goederen te vervoeren, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Het **waterwegennetwerk** neemt hier een belangrijke plaats in. Om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te gebruiken, zal ik blijven investeren in de aanleg of aanschaf van nieuwe infrastructuur alsook in het onderhoud van de bestaande

infrastructuur. Maar er zal ook de nodige aandacht zijn voor goederenvervoer via de weg en het spoor en voor transport via pijpleidingen. De zeehavens en de luchthavens blijf ik verder ontwikkelen als multimodale toegangspoorten voor Vlaanderen en als belangrijke knopen in het gehele multimodaal goederennetwerk.

Binnen mijn mobiliteitsbeleid krijgt **verkeersveiligheid** een prominente plaats. Ik hou vast aan **Vision ZERO tegen 2050** en wil resoluut doorgaan op de ingeslagen weg. Het aantal verkeersdoden moet jaarlijks dalen en er dient zeker een bijzondere aandacht uit te gaan naar de kwetsbare weggebruiker. We zetten in op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers, maar verminderen ook de potentiële conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker. Verkeershandhaving en controle spelen ontegensprekelijk een belangrijke rol om ongevallen te voorkomen. Daarom blijf ik inzetten op efficiëntere en effectievere controle en handhaving om de verkeersveiligheid te verhogen.

Tegen 2050 moeten we ons vervoerssysteem grondig omturnen. Onze vloot moet groener en het verkeer vlotter. Een sterk verknoopt netwerk met goed georganiseerde en veilige diensten is een sterke basis, maar we moeten ook de gebruikers prikkelen en motiveren tot een **mental shift en tot een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur**. Het gaat hier zowel over de verplaatsing van reizigers als goederen. Ik wil gebruikers bewuster laten nadenken over hun mobiliteit en mobiliteitskeuzes. De beprijzing van het gebruik van vervoersnetwerken, zoals tarief- en ticketintegratie en de kilometerheffing voor vrachtwagens, kan hier een rol spelen.

Door onze infrastructuur en de voer- en vaartuigen **slimmer en innovatiever** te maken en gebruik te maken van de data die inzake mobiliteit voorhanden zijn, kunnen we ons voorbereiden op de mobiliteit van de toekomst. Digitalisering, automatisering en innovatie zijn daarbij het leidmotief. Zo wil ik onder meer inzetten op dynamische en slimme verkeerslichten, actieve detectiesystemen voor fietsers, geconnecteerde en autonome voertuigen, gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen, *smart shipping*, etc.

Verder moeten we aandacht hebben voor een **evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk**. Onze infrastructuurnetwerken zijn gericht op de mobiliteit van personen en goederen, maar tegelijk moeten we alle functies van het infrastructuurnetwerk uitbouwen, waarbij het bijvoorbeeld ook de ambitie is om de beleveniswaarde van de infrastructuur te verhogen voor de recreant. Ook inzake leefmilieu en energie en op het vlak van de beveiliging van de bevolking tegen wateroverlast en waterschaarste, neem ik mijn verantwoordelijkheid op.

Ten slotte moet een sterk beleid goed onderbouwd worden door dataverzameling en onderzoek, kunnen rekenen op een breed draagvlak bij de burger en de sector en gelinkt worden aan de doelstellingen van de Vlaamse regering (o.a. op het vlak van klimaat, omgeving en economie). Daartoe worden sterke **samenwerkingsverbanden** opgezet, met andere beleidsdomeinen, tussen overheden, met lokale besturen en vervoerregio's, met de onderzoekswereld en met diverse stakeholders.

INLEIDING

Vlaanderen staat vandaag voor maatschappelijke, economische en technologische uitdagingen die ons mobiliteitsgedrag sterk zullen veranderen, en een ware mobiliteitsomwenteling teweeg zullen brengen. De afgelopen jaren is deze verandering al ingezet met de groeiende populariteit van elektrische fietsen, de opkomst van de deeleconomie met deelauto's, -fietsen, -steps of -scooters, de doorbraak van mobiliteitsapps en *real time* digitale routeplanners en de ontwikkeling van de zelfrijdende wagens.

De mobiliteitsuitdagingen waar we deze bestuursperiode voor staan, zijn zowel maatschappelijk als economisch urgent. Iedere minuut die we in de file staan, is ofwel economisch verlies, ofwel verlies van onze schaarse vrije tijd.

Daarnaast vallen er in het verkeer nog te veel dodelijke slachtoffers te betreuren. Dat is onaanvaardbaar. Binnen het mobiliteitsbeleid krijgt verkeersveiligheid daarom een prominente plaats. Bijzondere aandacht gaat daarbij in de eerste plaats uit naar de kwetsbare weggebruikers. Met de (meer dan) verdubbeling van de investeringen in fietsinfrastructuur maken we van de fiets nog meer een volwaardig alternatief. Bovendien willen we, in afstemming met de lokale besturen, verder inzetten op een veilig en comfortabel fietsnetwerk. Ook spelen controle en verkeershandhaving een belangrijke rol om ongevallen te voorkomen.

Het is dan ook mijn doel om als Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken samen in te zetten op veiliger verkeer, minder files en meer kwaliteit. Daarbij vertrekken we niet vanuit de structuren, maar vanuit de wensen van de burger en bedrijven en werken we nauw samen met de lokale besturen.

Er is natuurlijk geen *silver bullet*, niet één pilletje om onze mobiliteitspijn te verlichten. *The next big thing will be a lot of small things*. Daarom zetten we in op meerdere deeloplossingen. We willen daarbij de mobiliteitsknoop aanpakken door in te zetten op combimobiliteit, slimme infrastructuur en voertuigen, een sterk, vraaggericht openbaar en collectief vervoer en afstemming en samenwerking met de lokale besturen binnen de vervoerregio's. De focus van het investeringsbeleid voor personenvervoer ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer, waarbij ik streef naar een **ambitieuze modal shift**.

Met oog op een *modal shift* is een eerste belangrijke stap het inzetten op **combimobiliteit**, op multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De basisvoorwaarde om combimobiliteit mogelijk te maken is een robuust, kwalitatief, slim en goed onderhouden vervoersnetwerk. Dit vergt investeringen in zowel het multimodale netwerk als in de knooppunten van dat netwerk.

Eén van de beloftevolle modellen is daarbij het uitbouwen van stations, verkeersknooppunten en *Park & Rides* tot herkenbare en gebruiksvriendelijke **mobipunten**. Dit zijn knooppunten waar mensen kunnen overstappen van de wagen of de fiets naar het openbaar en collectief vervoer, en waar je de wagen of fiets kan parkeren en waar eventueel ook extra functies aan toegevoegd kunnen worden (o.a. veilige fietsenstallingen, deelfietsen, deelwagens en andere deelsystemen, een halte openbaar vervoer, een afhaalpunt voor pakjes, een krantenwinkel, een kleine superette, een crèche, een rustpunt of een fietsherstelpunt). We investeren fors in maatregelen die erop gericht zijn vlot te kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Daarbij waken we erover dat deze investeringen in netwerken en knooppunten gericht en efficiënt aangepakt worden, met scherpe uitvoeringstermijnen.

Ook voor het goederenvervoer zet ik, via een gericht investeringsbeleid met aandacht voor goed verknoopte netwerken, sterk in op de *modal shift* door het verder stimuleren van logistiek via het water en het spoor. Want zo halen we vrachtwagens van de weg, verminderen we de uitstoot en creëren we extra jobs.

Een tweede belangrijke oplossingsrichting is het **slimmer maken van onze infrastructuur, voertuigen en schepen**. Met oog op gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen zetten we in op open data en het ontsluiten van de mobiliteitsdata. Want data zijn het nieuwe asfalt. Zo kunnen we ons voorbereiden op de mobiliteit van de toekomst. Digitalisering, automatisering en innovatie zijn daarbij het leidmotief.

Een kwalitatieve en slimme infrastructuur is de basisvoorwaarde om een **hoog serviceniveau** te halen. Daarbij staat een sterk, vraaggericht openbaar en collectief vervoer centraal. Hierbij hebben we aandacht voor het woon-werkverkeer, het woon-schoolverkeer en de bereikbaarheid van tewerkstellingspolen zoals onder meer de luchthavens, havengebieden, bedrijventerreinen, wetenschapsparken en ziekenhuizen.

Tegelijk is het nodig om nog meer bewust na te denken over onze mobiliteit. Hoe verplaats ik mezelf of mijn goederen het beste? Die **mental shift** wil ik ook graag stimuleren. Niet door te verplichten of te belasten, wel door te inspireren en kwaliteitsvolle oplossingen aan te bieden.

Ten slotte stel ik een sterke samenwerking en kennisdeling voorop, in het bijzonder met lokale besturen. Via de nieuwe **vervoerregio's** kunnen lokale besturen de mobiliteitsuitdagingen nog meer in handen nemen. Dit zorgt voor een efficiënt inzetten van schaarse mensen en middelen, en voor meer maatschappelijk rendement. We willen met de vervoerregio's echte mobiliteitsallianties vormen. Daarbij versterken we de band tussen het gemeenteplein en het Martelarenplein, tussen de lokale besturen en de Vlaamse overheid. Want enkel door dialoog en door samen te werken kunnen we samen de mobiliteitsknoop ontwarren.

I. OMGEVINGSANALYSE

Met oog op een totaalbeeld van de uitdagingen op het vlak van Mobiliteit en Openbare Werken werd er voor deze omgevingsanalyse beroep gedaan op verschillende bronnen. Dit heeft als gevolg dat de gehanteerde cijfers niet steeds consistent zijn, en duidt vooral ook op de nood aan voldoende, kwaliteitsvolle en betrouwbare data om een effectief en efficiënt beleid te kunnen voeren (cf. Beleidsnota Algemeen Regeringsbeleid OD 2.2. – Versterkt beleidsgericht onderzoek). Door beleidsmatig (zie OD 8.5.) in te zetten op dataverzameling en een nauwgezette monitoring en evaluatie, zet ik op dit vlak reeds een belangrijke stap.

1. Verkeersveiligheid

In 2017 waren er in Vlaanderen 299 verkeersdoden, een daling met 11,8% t.o.v. 2016. In vergelijking met onze buurlanden hebben we, sinds 2010, de sterkste vooruitgang geboekt. Toch liggen de mortaliteitscijfers in Nederland en Duitsland nog heel wat lager dan in Vlaanderen. Bovendien vertoont 2018 en het eerste semester van 2019 terug een stijging van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen, met name 310 verkeersdoden in 2018, wat een stijging is met 3,7% t.o.v. 2017. Het aantal zwaargewonden is tussen 2008 en 2018 geleidelijk afgenomen.

De evolutie bij de kwetsbare weggebruikers vergt bijzondere aandacht. Zo is het aandeel van de dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de kwetsbare weggebruikers (motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers) in de totaliteit van het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers gestegen van bijna 50% in 2010 naar ca. 64% in 2018. Het zijn vooral de fietsers (+11,5% t.o.v. 2010) die een duidelijke achterstand vertonen richting het te behalen streefcijfer. De stijging van het aantal fietsslachtoffers in vergelijking met de referentieperiode 2010 is hierbij zorgwekkend.

Bij de jonge autobestuurders werd de doelstelling van maximaal 165 dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers tegen het jaar 2020 al in 2018 (met 90 dode en zwaargewonde jonge autobestuurders) bereikt, dit dankzij de zeer grote daling tussen enerzijds 2014 en 2015 en anderzijds 2017 en 2018. Ondanks de positieve evolutie van het aantal ongevallen met jonge autobestuurders is nog steeds bij bijna één op de vijf ongevallen een jonge autobestuurder betrokken. Dit is nog steeds veel hoger dan hun bevolkingsaandeel.

Het aantal lichtgewonden en letselongevallen kent een dalende tendens, met 27.327 lichtgewonden en 23.714 letselongevallen in 2018. Na de lichte stijging van deze aantallen in het jaar 2018 wijzen de meest recente voorlopige cijfers voor het eerste semester 2019 terug op een lichte daling.

2. Gedragsverandering

De helft van de Vlamingen (54%) kiest zijn/haar vervoermiddel al naargelang de situatie. Een ruime meerderheid van de Vlamingen (58%) gaat, indien mogelijk, te voet of met de fiets naar het werk. 46% pendelt, indien mogelijk, met het openbaar vervoer naar het werk. Cruciaal in de keuze voor een vervoermiddel zijn verplaatsingssnelheid (64%), kostprijs (54%), comfort (51%) en betrouwbaarheid (50%). Slechts een kwart van de Vlamingen houdt rekening met de milieu-impact en één op drie met het effect op zijn of haar gezondheid. Jongeren kijken in de eerste plaats naar de prijs van de verplaatsing (69%) en het comfort van het vervoermiddel (59%). Voor de 40-49-jarigen telt voornamelijk de snelheid van de

verplaatsing (71%). 65-plussers zijn meer bekommerd om de veiligheid van het vervoermiddel (53%), het effect op de gezondheid (42%) en het milieu (33%).¹

Wanneer men naar het werk gaat, gebeurt 68% van de verplaatsingen hiervoor met de auto. 13,54% verplaatst zich met de fiets en 10% neemt het openbaar vervoer. Mensen met een hogere opleiding doen grotere afstanden dan mensen met een lager diploma. Ook beroep, statuut en inkomensniveau zijn wellicht in heel belangrijke mate gecorreleerd. De verplaatsingen naar school zijn ietwat anders verdeeld. Daar neemt 32% de fiets, 22% is passagier in de auto, en zo'n 24% neemt het openbaar vervoer. 13% gaat te voet.

Bij het peilen naar de modale verdeling van de vrijetijdsverplaatsingen in Antwerpen gaf 76% van de bewoners aan zich in hun vrije tijd al eens met de auto te verplaatsen. In Gent was dit 77%. Voor de modale verdeling van de woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen bedroeg dit cijfer respectievelijk 49% en 47%. Voor kortere afstanden blijkt echter dat er ook vaak gebruik wordt gemaakt van duurzame modi. Zo gaf in Antwerpen 79% aan zich hiervoor te voet te verplaatsen en 46% met de fiets. In Gent bedroegen deze cijfers respectievelijk 73% en 51%. Binnen de stedelijke vervoerregio's van Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand is de ambitie om het aandeel van de auto terug te brengen naar 50%.

Ook de afstand van de verplaatsing heeft een invloed op de gekozen vervoersmodi. Zo is men geneigd om voor afstanden kleiner dan 2 km te voet te gaan. Een afstand tot 15 km doet men met de (elektrische) fiets. Vanaf 5 km is men geneigd om gebruik te maken van de bus, tram of metro, en voor meer dan 15 km stapt men al snel over op de trein. Het comfort en de flexibiliteit die de auto biedt, maakt dat deze modus bij alle afstandscategorieën een beduidende rol inneemt, zelfs bij verplaatsingen van minder dan 1 km.

De verdeling van verplaatsingen tussen de 0 en de 5 km ziet er als volgt uit: 38,14% gaat te voet, 16,46% neemt de fiets (waarvan 1,62% de elektrische fiets), 42,96% neemt de auto (waarvan 33,67% als bestuurder en 9,28% als passagier) en het openbaar vervoer is goed voor een aandeel van 1,43%.

Autodelen, fietsdelen en andere vormen van gedeelde mobiliteit (cf. *ride sharing*) zitten, net als de deeleconomie in het algemeen, in de lift. Het aantal aanbieders van auto- en fietsdeelsystemen is de laatste jaren dan ook sterk toegenomen. Dit weerspiegelt zich in de gebruikerscijfers.

3. Multimodaliteit - personen

Multimodale verplaatsingen maken momenteel slechts in beperkte mate deel uit van het verplaatsingsgedrag. Hun aandeel is beperkt tot ca. 6% van het totaal aantal verplaatsingen en 19% van het totaal aantal afgelegde verplaatsingskilometers (OVG 5.3). Zowel het stads- en streekvervoer (36%) als de trein (27%) zijn de belangrijkste dragers (hoofdvervoerwijze) van deze multimodale verplaatsingen. Meer dan de helft van de multimodale verplaatsingen wordt dus afgehandeld via de vervoersknooppunten (stations of haltes van het stads- en streekvervoer). Bij multimodale verplaatsingen waarbij de auto het hoofdvervoermiddel is, gebeurt het voor- en natransport vooral te voet.

4. Multimodaliteit – goederen

Het Vlaamse Gewest telt 1.393 kilometer bevaarbare waterwegen. In 2018 werd langs Vlaamse waterwegen iets meer dan 4,4 miljard tonkilometer gevaren door binnenvaartschepen. Het aantal tonkilometer voor de Vlaamse waterwegen ligt in 2018 2% hoger dan een jaar eerder. Vanaf 2010 beschouwd, is dit een stijging van

¹ Bron: Bevraging milieuverantwoorde consumptie - departement Omgeving – 2018.

4,7%. Ter vergelijking: in 2016 werd bijna 3,8 miljard tonkilometer gereden op spoorwegen in het Vlaamse Gewest en ruim 42 miljard tonkilometer gereden door vrachtwagens. Zowel de tonkilometers op het spoor als op de weg blijven stabiel. Tonkilometer is een meeteenheid waarbij gewicht en afstand gecombineerd worden. Zo is bijvoorbeeld 2 ton vervoeren over een afstand van 2 kilometer goed voor 4 tonkilometer.

Ondanks de uitzonderlijk lange droogteperiode stegen de globale vervoersprestaties op de Vlaamse waterwegen 2% tonkilometer t.o.v. het topjaar 2017. Met 853.253 verhandelde TEU-containers werd een stijging van ruim 3,6% genoteerd. Het palletvervoer steeg met meer dan 42%. Het grootste deel van de vervoerde goederen is droge bulk, maar ook containers en andere producten vinden meer en meer hun weg naar het water. De binnenvaart kent een toenemende 'containerisatie'. Sinds 1995 neemt het aantal binnenschepen af. Het zijn vooral de kleinere schepen die uit de vaart verdwijnen en worden vervangen door schepen met een groter laadvermogen.

Samen waren de vier Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Gent (North Sea Port Flanders), Zeebrugge en Oostende) in 2017 goed voor een directe toegevoegde waarde van € 17,4 miljard en 104.612 directe banen (Bron: Nationale Bank van België). In 2018 zijn er mooie trafiekresultaten neergezet, en komen de Vlaamse havens voor het eerst op een jaarlijkse totale goederenoverslag van meer dan 300 miljoen ton (309,4 miljoen ton om precies te zijn). Hier is sinds 2010 een stijgende trend op te merken. Het totaal van directe en indirecte werkgelegenheid bedroeg in 2017 233.573 VTE. Deze cijfers zijn de laatste jaren redelijk stabiel gebleven.

5. Bereikbaarheid

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

Over de bereikbaarheid van het stadscentrum met het openbaar vervoer is gemiddeld 71% van de bevrageden (zeer) tevreden. Gemiddeld 80% van de inwoners van de centrumsteden is tevreden over het aanbod aan openbaar vervoer in de buurt (Stadsmonitor 2017). In Vlaanderen (2018) bedroeg de tevredenheid over het vervoersaanbod van de VVM De Lijn 62%. Uit het tevredenheidsonderzoek (2018) blijken de factoren stiptheid (40% tevreden), chauffeur (72% tevreden), drukte (41% tevreden), reisinformatie (54% tevreden) en traject (70% tevreden) door te wegen in de klantentevredenheid. Om de stiptheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening van het stads- en streekvervoer te kunnen garanderen, is echter een vlotte doorstroming nodig. De negatieve impact van de (op vele plaatsen en vele momenten) structurele congestie laat zich aan de eindhalte sterk voelen. In 2018 reed 47% van de voertuigen van De Lijn op tijd (op tijd = aankomen tussen -2 en +5 minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd). Stiptheid blijft dus een belangrijk aandachtspunt. De mate waarin de ontevredenheid over de stiptheid de algemene tevredenheid naar beneden haalt, neemt toe. Waar de tevredenheid over stiptheid in 2017 voor 30% de algemene tevredenheid bepaalde, is dat 45% in 2018. De impact van stiptheid op de algemene tevredenheid is zo groot, dat het de impact van de andere aspecten wegduwt. De manke stiptheid stoort vooral tijdens de spits, het moment waarop de 'very heavy users' en de groep 25 tot 39 jaar hoofdzakelijk reizen. Slechts 4 op de 10 van alle reizigers is positief over stiptheid. Een kwart is ontevreden. De grote oorzaak blijft een tekort aan goede doorstroming.

6. File en congestie / bezettingsgraad

De totale filezwaarte (= combinatie van filelengte en fileduur) op de Vlaamse snelwegen is gedaald in 2018 en situeert zich op het niveau van 2016 of iets hoger. Deze cijfers mogen niet geïnterpreteerd worden als het mildereren van de structurele verzadiging van het wegennet en de daaruit voortvloeiende structurele congestie. Ze wijzen eerder op een correctie voor een zwaar filejaar 2017, in het bijzonder een zwaar najaar 2017. De laatste drie jaar is, in tegenstelling tot het verleden, de filezwaarte tijdens de avondspits in alle regio's groter dan of gelijk aan deze tijdens de ochtendspits (dit in tegenstelling tot de filelengte). Door de sterkere toename van de files in de regio Antwerpen trad in 2016 een trendbreuk op en werd de filezwaarte over de volledige dag (0-24u) in de regio Antwerpen voor het eerst groter dan deze in de regio Brussel. Door de aanhoudende sterke toename in Antwerpen in 2016 en 2017 zet deze trend zich verder en wordt het verschil tussen beide nog groter. Als gevolg van de toename van de verkeersvolumes neemt de verzadigingsgraad van het Vlaamse snelwegennet in 2018 verder toe, zij het in mindere mate dan de jaren voordien. Het autoverkeer op de Vlaamse snelwegen is in 2018 toegenomen met 0,4% op werkdagen en met een stevige 2,3% tijdens het weekend. Het vrachtverkeer groeide op werkdagen aan met 1,2%.

7. Staat van het netwerk

Uit de opmetingen van de toestand van de wegen blijkt dat 86,2% van de autosnelwegen zich in voldoende tot zeer goede staat bevindt. De toestand van de autosnelwegen gaat er sinds 2007 systematisch op vooruit. Voor wat de gewone gewestwegen betreft is 69,5% in voldoende tot zeer goede staat, wat betekent dat steeds meer gewone gewestwegen in Vlaanderen onvoldoende als score krijgen. De verslechtering tekent zich af in alle provincies. De onderhoudsachterstand voor autosnel- en gewestwegen wordt respectievelijk geraamd op € 117 miljoen en € 660 miljoen. Stabiele investeringen in het onderhoud zijn samen met gerichte investeringen in de uitbouw van zowel de capaciteit als de service noodzakelijk om tot een vlot en veilig verkeer te komen. Dit doen we met respect en aandacht voor de omgeving waarbinnen deze netwerken functioneren.

De investeringen in het beleidsdomein zijn de voorbije legislatuur sterk gestegen van € 1,5 miljard naar meer dan € 2 miljard op het einde van de legislatuur. Zo werd er geïnvesteerd in de gewestwegen om de achterstand verder in te halen, in fietsinfrastructuur en in rollend materiaal van De Lijn.

8. Slim en innovatief

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

Sinds kort bestaat er ook een innovatie-indicator voor Vlaanderen. De '*Regional Innovation Scoreboard*' kent Vlaanderen de categorie '*Strong + Innovator*' toe. Vlaanderen scoort hoog op samenwerking tussen en innovatie door KMO's. Ook publiek-private samenwerking en product- en procesinnovaties doen het goed.

De uitbouw van dynamische verkeersmanagementsystemen (DVM) verloopt volgens schema. Het objectief tegen 2020 was om 87 VMS (dynamisch infobord boven de weg), 96 RVMS (dynamisch infobord naast de weg) en 371 RSS (dynamische rijstrooksignalisatieportalen) te hebben. In januari 2019 waren er reeds 87 VMS en 346 RSS met een respectievelijke realisatiegraad van 100% en

93% waardoor deze op schema zitten. Voor wat de RVMS betreft zijn er 57 geplaatst, wat overeenkomt met slechts 59% en waar extra inspanningen voor nodig zijn.

9. Recreatie

Om waterrecreatie op het Vlaamse waterwegennet alle kansen te bieden, worden heel wat kunstwerken (sluizen en bruggen) op zon- en feestdagen specifiek voor de pleziervaart bediend vanaf de laatste zondag van april tot en met de laatste zondag van september.

De geregistreerde doorvaartcijfers tonen aan dat het aantal doorvaarten begrijpelijkerwijze sterk afhankelijk is van de weersomstandigheden en zo van jaar tot jaar fluctueert. In 2018 werden in totaal 13.958 doorvaarten van pleziervaartuigen aan kunstwerken genoteerd, wat een stijging is met 3% t.o.v. 2017. De waterwegbeheerders maken ook werk van de uitbouw van fietstoegankelijke jaagpaden, zij het dat deze paden omwille van hun specifiek statuut geen uniek gebruik van fietsers toelaten.

10. Waterschaarste en droogte

We moeten Vlaanderen beter beveiligen tegen overstromingen en waterschaarste. De klimaatverandering lijkt onafwendbaar, en de gevolgen ervan voor ons watersysteem tekenen zich af en mogen allerminst worden onderschat. De voorspelde zeespiegelstijging en de frequentere periodes van intensieve neerslag, afgewisseld met langdurige periodes van droogte, maken ons watersysteem en dus Vlaanderen alsmaar kwetsbaarder, tenzij we gepaste maatregelen nemen.

Met de uitvoering van het Sigmaplan, het Masterplan Kustveiligheid en het project Ruimte voor de Maas werden strategische plannen opgesteld die Vlaanderen beter moeten beveiligen tegen overstromingen. Deze plannen zijn weliswaar deels al gerealiseerd, maar om de risico's voldoende en tijdig in te perken is het zaak om ze (versneld) te voltooien. Anderzijds waren de langdurige droogteperiodes in 2017, 2018 én 2019 een *wake up call* voor de nefaste economische en ecologische impact van waterschaarste, waardoor zowel de waterkwantiteit als -kwaliteit van onze rivieren en kanalen onder hoge druk kwamen te staan. De uitvoering van het actieplan 'Droogte en Wateroverlast', dat door de Vlaamse regering werd goedgekeurd, verdient absolute prioriteit.

II. TRANSVERSALE, HORIZONTALE EN OVERKOEPELENDE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken

De verkeers- en vervoersdruk is hoog. Dat vergt een aangepast netwerk dat garant staat voor veilige, duurzame en slimme mobiliteit. Ik investeer daarom zowel in de capaciteit als in de betrouwbaarheid van onze netwerken. De investeringen zijn gericht op hun maatschappelijke en economische return, en zullen gericht en efficiënter gepland worden via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken

We onderhouden onze vervoersnetwerken als een goede huisvader en maken ze robuust en toekomstbestendig, zodat ze klaar zijn voor uitdagingen op het vlak van onder meer mobiliteit, klimaat en digitalisering. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service² van de verschillende netwerken zijn noodzakelijk. Om de bereikbaarheid in heel Vlaanderen te garanderen, is het belangrijk dat de netwerken over de nodige capaciteit beschikken om de voorziene groei te kunnen opvangen.

Er wordt een hoog investeringsritme vooropgesteld, met extra middelen voor MOW-investeringen deze legislatuur. Eenmalige kredieten worden uitsluitend aangewend voor investeringen in nieuwe infrastructuur of voor het stapsgewijs wegwerken van de historische achterstand binnen het structureel onderhoud van de infrastructuur. Hierbij geef ik prioriteit aan investeringen in fietsinfrastructuur (zie OD 2.1.), in doorstroming op het hoofdwegennet, in openbaar en collectief vervoer (zie OD 2.2.) en in 'missing links'.

OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk

Gerichte investeringen in het onderhoud, de capaciteit en de service van het wegennetwerk zijn noodzakelijk. Naast duurzame modi zoals het openbaar en collectief vervoer en de fiets, blijf ik investeren in weginfrastructuur. We zullen immers nog steeds gebruik maken van een eigen of gedeelde wagen, onder meer omwille van het gebruiksgemak, voor perifere bestemmingen op erg vroege of late uren of omdat we de auto nodig hebben voor diverse taken.

De grootstedelijke gebieden zoals o.a. Antwerpen, Brussel en Gent zijn aantrekkelijke locaties voor onder meer internationale instellingen en activiteiten. Het is dan ook belangrijk dat deze locaties goed bereikbaar zijn, zonder hierbij afbreuk te doen aan de kwaliteit van de woon- en werkomgeving. Zo wil ik de congestieproblematiek binnen de Antwerpse en Brusselse regio aanpakken met ook aandacht voor het snel oplossen van hinderincidenten.

Heel wat autosnel- en gewestwegen hebben nood aan investeringen in onderhoud, verkeersveiligheid, doorstroming en capaciteit. We weten dat ruim de helft van alle verloren file-uren zich situeren op slechts twee grote ringstructuren (R1 en R0). De prioriteit ligt dan ook bij die locaties, gezien de nood en de vraag er het grootst is. De projecten voor de R1 en R0 worden verder uitgevoerd. Het Toekomstverbond, afgesloten in de Antwerpse regio in het kader van de Oosterweelverbinding, wordt zoals afgesproken verder volledig (Oosterweel, Haventracé, overkappingen, *modal shift*, etc.) uitgevoerd en blijft een speerpunt

² De netwerken dienen niet alleen uitgebouwd te worden met voldoende capaciteit. De dienstverlening op de netwerken moet ook goed zijn om de capaciteit ten volle te benutten. Voor infra gaat het bijvoorbeeld over informatievoorziening naar de gebruiker over capaciteit, over een snelle afhandeling van ongevallen, over een goede planning van onderhoudswerken, over minder hinder.

van de Vlaamse Regering om de economische motor van Vlaanderen te versterken. Een goede constructieve samenwerking met de verschillende partners, administraties, overheden en de maatschappelijke stakeholders staat hierbij voorop.

De verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit vertalen zich door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode – naast al deze die al vervat zijn in het GIP.

Voor een overzicht van de grote investeringsprojecten: zie overzichtstabel in bijlage 3.

OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

De ambitie is om te evolueren naar een integraal en modusneutraal investeringsbeleid. Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ingezet om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein. Het GIP treedt hierbij in de plaats van de aparte investerings- en onderhoudsprogramma's van de verschillende entiteiten.

Het GIP geeft een overzichtelijker beeld van alle investeringen in het beleidsdomein. Opzet is het GIP verder uit te werken zodat we een betere afstemming krijgen van geplande investeringen op de beleidsprioriteiten en voor een vroegtijdige afstemming van de investeringen van de verschillende entiteiten. Het GIP geeft ook een beter zicht op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren.

Het GIP is een rollend programma, dat jaarlijks geactualiseerd wordt op basis van de bestaande planning. De horizon ligt op vijf jaar voor de grote strategische investeringsprojecten en op drie jaar voor de projecten op kleinere schaal.

De vervoerregio's en lokale besturen worden actiever betrokken bij de opmaak van het GIP, maximaal rekening houdend met het BBC-systeem (Beleid- en beheercyclus). Dit laat in de toekomst toe dat de lokale overheden het eigen investeringsbeleid kunnen afstemmen in functie van gezamenlijke beleidsprioriteiten. Tevens biedt dit op termijn de mogelijkheid investeringen van nutsbedrijven en andere overheidsentiteiten beter te coördineren.

Uiterlijk vanaf 2021 worden de investeringsmiddelen niet meer jaarlijks vast onderverdeeld op basis van de organisatiestructuur van het beleidsdomein, maar volgens het goedgekeurd GIP. Begrotingstechnisch worden de investeringskredieten samengevoegd en in functie van de aanbesteding en effectieve uitvoering van het programma vrijgegeven. De opvolging en rapportering hiervoor wordt opgenomen door het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken).

Het GIP wordt verder geprofessionaliseerd naar een planning- én realisatietool. Naast het aanbestedingsproces en de vastlegging, zal ook het uitvoeringsproces in kaart worden gebracht. Dit zorgt voor een transparante, digitale en publiek raadpleegbare realisatiekalender, wat de uitvoerende entiteiten de gelegenheid biedt om kwalitatieve, zorgvuldige aanbestedingen te organiseren. Verder zal het hen ook responsabiliseren in het behalen van de vooropgestelde timings en ramingen. En dit maakt de werken ook transparant voor de partners in de vervoerregio. De hinder verbonden aan openbare werken wordt maximaal vermeden door een geïntegreerde en afgestemde planning met de verschillende betrokken spelers. Hiertoe zullen *best practices* en knelpunten in het proces goed gedocumenteerd en intern gedeeld worden. Tot slot wordt ook maximaal de 'ex post' situatie geanalyseerd en dus nagegaan welke de mobiliteits- en andere gevolgen zijn van de betrokken investering.

Onze infrastructuur moet efficiënt en optimaal beheerd en onderhouden worden. We voorzien hierbij in robuuste en duurzame constructies. Om dit te realiseren ontwikkelen en implementeren we binnen het beleidsdomein MOW een strategie voor een gezamenlijk assetmanagement en verwerven we inzicht in de *'total cost of ownership'* van de infrastructuur die we binnen het beleidsdomein beheren. Zo komen we tot optimale prestaties van de verschillende assets en kunnen we afgewogen keuzes maken met aanvaardbare risico's, tegen beheersbare kosten en met een goede verantwoording naar de diverse stakeholders.

Tevens komt er een periodieke monitoring en kwaliteitsbeoordeling van de essentiële infrastructuur (o.a. wegen, spoorwegen en waterwegen, bruggen, tunnels, sluizen, infrastructuur op zee, zeehavens en luchthavens).

SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer

De focus van het investeringsbeleid voor personenvervoer ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer, waarbij ik streef naar een ambitieuze *modal shift*. Het doel is om het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, via eigen of deelsystemen en met collectief vervoer of taxi) voor heel Vlaanderen te laten groeien tot minstens 40%.

Deze ambitie van de *modal shift* geldt ook voor de vervoerregio's. Voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet deze ambitie bewerkstelligen.

Voor een goede combimobiliteit zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Ik streef naar de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem dat zoveel als mogelijk uitgaat van het STOP-principe, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen, vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat.

OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk

Fietsen is goed voor onze gezondheid, voor het klimaat en voor de stedelijke leefbaarheid. Er zal meer gefietst worden wanneer dit veilig kan.

Ik zal investeren in de uitbouw van veilige, samenhangende, comfortabele en aantrekkelijke fietsnetwerken, die woonkernen, scholen en tewerkstellingspolen verbinden en zo optimaal inspelen op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Kruispunten worden waar mogelijk, in functie van veiligheid en doorstroming (waarbij veiligheid voorrang heeft op doorstroming), conflictvrij gemaakt. We evalueren onder andere de proefprojecten inzake 'vierkant groen'. Afhankelijk van de resultaten kan overwogen worden dit uit te rollen. Evenals worden zwarte punten voor fietsers versneld weggewerkt, en wordt er geïnvesteerd in kwaliteitsvolle en goed onderhouden fietspaden die conform de richtlijnen worden aangelegd.

Specifiek voor bedrijventerreinen aan gewestwegen wordt er geïnvesteerd in vraaggerichte ontsluiting via collectief vervoer en fietsverbindingen.

Jaagpaden worden maximaal ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen. Zo wordt de fiets een belangrijke schakel in de combimobiliteit en in het pakket van toekomstige mobiliteitsdiensten.

De investeringen in fietsinfrastructuur worden via een steil groeipad opgetrokken naar € 300 miljoen tegen het einde van de legislatuur. Dit moet mensen nog meer stimuleren om de fiets te nemen, ook voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. De focus ligt hierbij niet alleen op het verbeteren van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van de onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk, zowel op het land als over het water (o.a. bruggen, tunnels, veren).

De prioriteiten in investeringen in fietsinfrastructuur worden afgestemd met de lokale besturen en binnen de vervoerregioraden, zodat investeringen op de verschillende bestuursniveaus maximaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Samen met de lokale overheden in de vervoerregio's realiseren we een gezamenlijke programmering, die erop gericht is om het volledige fietsnetwerk

veilig, comfortabel en leesbaar te maken en om stads- en dorpskernen fietsvriendelijk te maken. Met oog op een versnelde realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk worden de investeringen opgevoerd en worden de fietspaden langs gewestwegen op het BFF conform gemaakt. Daarnaast wordt het Fietsfonds versterkt en worden de procedures vereenvoudigd. Ook lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het BFF maar wel de gemeentegrenzen overstijgen, moeten gesteund kunnen worden. De samenwerking met de provincies inzake fietsbeleid, inzonderheid de aanleg en coördinatie van fietsnelwegen, wordt gecontinueerd met het oog op een snellere realisatie van fietsinfrastructuur.

De aanleg van kwalitatieve fietsinfrastructuur is van groot maatschappelijk belang. De snelle(re) realisatie van fietsinvesteringen wordt dan ook prioritair behandeld binnen het GIP van het beleidsdomein MOW. Alle regelgeving wordt ook gescreend op obstakels die fietsinvesteringen vandaag nodeloos afremmen. De realisaties op de fietssnelwegen en op het BFF worden opgevolgd via het Geoloket Fiets.

Ter promotie van de fiets als duurzame maatregel is het tevens noodzakelijk om te investeren in een verbeterde doorstroming. Het onderzoek in het kader van het project Mobilidata zal daar input voor leveren.

Verder zal het lichtplan van AWW aangepast worden, zodat onze fietspaden voldoende verlicht worden. We kiezen hierbij systematisch voor LEDverlichting.

We zorgen ook voor actieve detectiesystemen bij verkeerlichten met het oog op het verbeteren van de doorstroming.

OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen

Ik wil iedereen overtuigen om zich duurzaam te verplaatsen, en investeer daarom in de uitbouw van een sterk, kwaliteitsvol en vraaggericht openbaar en collectief vervoer (m.a.w. frequent, snel, stipt, comfortabel en betaalbaar). De ambitie is om het modale aandeel van het openbaar en collectief vervoer (trein, bus, tram, metro, veer) te verhogen en zo ook een duurzame bereikbaarheid en een betere luchtkwaliteit te realiseren.

Tegelijkertijd stimuleren we eveneens het privaat collectief vervoer door busbanen ook open te stellen voor private bussen en taxi's en door groen licht te geven voor private busverbindingen. We verruimen het aanbod met snelle, inter-stedelijke lijnen, maximaal op vrije busbanen. De Vlaamse Regering kan een vergunning weigeren als ze besluit dat het vervoer de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie, waarvoor reeds een openbare dienstencontract is afgesloten, ernstig in het gedrang kan brengen

Het uitgangspunt is basisbereikbaarheid, waarmee we naar een vraaggericht openbaar en collectief vervoer gaan, met een betere afstemming van het aanbod op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoersstromen. Zo worden de vervoersmogelijkheden en financiële middelen op een efficiëntere manier ingezet. Het Decreet basisbereikbaarheid zal geoperationaliseerd worden. In uitvoering van het Decreet basisbereikbaarheid worden het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat uitgerold, om de lokale en globale vervoersvragen in te vullen. We bouwen het kernnet uit als hoogwaardig openbaar vervoer. De regierol voorzien in het Decreet basisbereikbaarheid wordt ingevuld door het departement MOW, waarbij VVM De Lijn kennis, data en eventueel personeel overdraagt om het proces te versnellen.

Met basisbereikbaarheid komen we tegemoet aan een vraaggerichte mobiliteit met een betaalbare prijs en aan een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk.

Reizigers moeten kunnen rekenen op mobiliteitsdiensten die op vlak van o.a. comfort, veiligheid, snelheid en betaalbaarheid de vergelijking met de eigen wagen kunnen doorstaan. Samen met de lokale besturen, onder meer via de vervoerregio's, en private spelers maken we daarom werk van de uitbouw van een portfolio van duurzame en aantrekkelijke mobiliteitsdiensten, om zo reizigers aan te zetten tot de aankoop van mobiliteitsdiensten in plaats van de aankoop van voertuigen.

Deze mobiliteitsdiensten moeten ook voldoende betrouwbaar zijn om tot kwalitatieve serviceniveaus te komen die nodig zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid.

Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Mensen met een beperking, mensen in armoede, ouderen, etc. moeten ook ergens kunnen geraken. Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. We zorgen daarom voor een Masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. Het aantal meer mobiele lijnen wordt gevoelig uitgebreid. Hierbij worden de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking. Ook wordt er proactief samengewerkt met lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien.

Een dergelijke vernieuwende mobiliteit verandert het gedrag van de gebruiker. Burgers maken efficiënter en meer gevarieerd gebruik van de verschillende vervoersmodi (minder voertuigkilometers). Dat zorgt op zijn beurt voor nieuwe markten en kan dus een bron van jobs en economische groei zijn. 'Mobility as a Service' (MaaS) staat ook voor een klimaatvriendelijkere en ruimtezuinigere mobiliteit.

Om invulling te geven aan MaaS waarborgen we de transparantie van de dataplatformen en geven we het open databeleid verder vorm. Met een goede uitwisseling van gegevens en open data kunnen immers gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen ontwikkeld worden. Op die manier laten we diverse MaaS spelers toe, die innovatie stimuleren door de ontwikkeling van digitale en fysieke mobiliteitsoplossingen.

We werken ook mee aan een open markt voor aanbieders van mobiliteitsdiensten en aan inclusieve mobiliteitsoplossingen, en zorgen mee voor experimenteerterruimte om leerervaring op te doen met nieuwe businessmodellen.

Verder zal de werking van het Pendelfonds voor duurzaam woon-werkverkeer geëvalueerd worden. Hierbij zal er nagegaan worden of met de huidige aanpak van het Pendelfonds voldoende impact op vlak van duurzaam woon-werkverkeer bereikt wordt.

Vervoer op Maat

Het vervoer op maat wordt uitgebouwd door de vervoerregio's met ondersteuning van het departement MOW.

Zo bieden we een antwoord op de lokale vervoersnoden van zowel open gebruikers als doelgroepen. Er bestaan al heel wat initiatieven zoals lokaal vraagafhankelijk vervoer, doelgroepenvervoer, deelinitiatieven (deelfietsen, deelauto's), etc. Al deze services worden in één mobiliteitscentrale geïntegreerd.

Deelsystemen en mobipunten voldoen best aan een aantal voorwaarden. Voor deelsystemen wordt een kwaliteitskader opgesteld die de voorwaarden helder en eenduidig vastlegt. Een handig hulpmiddel dus voor lokale besturen om gedegen dienstverlening te garanderen, op basis van een kwaliteitsniveau dat voor gans Vlaanderen uniform is. Voor mobipunten wordt de minimale uitrusting per type mobipunt vastgelegd.

De Vlaamse Regering zal voor de uitrol van Vervoer op Maat gebiedsdekkend extra middelen voorzien voor heel Vlaanderen. Deze worden geobjectiveerd vastgelegd en verdeeld tussen de verschillende vervoerregio's, dit onder regie van het departement MOW.

De eerste stap van de uitrol van Vervoer op Maat is de uitvoering van het Taxidecreet.

De bestaande initiatieven van lokaal vraagafhankelijk vervoer, zoals de belbussen, leerlingen- en ander doelgroepenvervoer, worden in de toekomst mee geïntegreerd in het Vervoer op Maat. De garanties vervat in het Compensatiedecreet en het Decreet inzake leerlingenvervoer blijven uiteraard overeind.

De Lijn

De Lijn blijft verder een hogere kostendeckingsgraad realiseren en kostenefficiëntie blijft een permanente drijfveer. De focus ligt op een betere dienstverlening, vooral inzake commerciële snelheid en stiptheid en een verhoging van aanbod en comfort. We vertrekken hierbij vanuit de huidige en toekomstige effectieve vervoersvragen op het terrein.

De Lijn kan, mits het succesvol doorstaan van een benchmark in 2020, ook de interne operator blijven in Vlaanderen voor de exploitatie van het nieuwe vraaggestuurde kern- en aanvullend net.

In de tweede helft van deze regeerperiode zal er in 1 vervoerregio een pilootproject worden opgezet om daar via tendering een operator voor het vraaggestuurde kern- en aanvullend net aan te duiden binnen die vervoerregio. Ik zal tevens onderzoeken hoe we de drempels in de regelgeving kunnen wegwerken voor private vervoersinitiatieven.

Een betere dienstverlening betekent ook een zekere dienstverlening. Daarom zetten we een stap verder op het vlak van een gegarandeerde dienstverlening. De Vlaamse Regering zal De Lijn opdragen om – na overleg met sociale partners – verdere stappen te zetten m.b.t. het aanbieden van gegarandeerde dienstverlening. Bij gebreke aan resultaten binnen de termijn van zes maanden, zal de Vlaamse Regering het initiatief nemen om voormelde doelstelling alsnog te realiseren.

Verder zorgt De Lijn voor een uniform systeem voor de afhandeling van verkeersboetes van chauffeurs, in de plaats van de huidige verschillen per provincie.

De Lijn moet eveneens verder uitgroeien tot een voorloper en zelfs voorbeeld inzake modern, hoogwaardig en betrouwbaar openbaar vervoer. De focus ligt op de operationele dienstverlening ten dienste van de eindgebruiker. Taken die niet tot deze focus behoren, worden afgestoten. Dit betekent ook het valoriseren van overbodige vaste activa. De mogelijkheid tot deconsolidatie van De Lijn wordt nadrukkelijk onderzocht. Het opereren buiten de consolidatiekring laat meer investeringsimpulsen toe. Het is evenwel de vaste intentie van de Vlaamse Regering om haar meerderheidsaandeelhouderspositie te behouden.

De beheersovereenkomst met De Lijn wordt nog meer prestatiegericht gemaakt, en dus op basis van meetbare, ambitieuze prestatie-indicatoren. Het geautomatiseerde registratiesysteem wordt sowieso in 2020 op punt gesteld. Voor uitbreidingsinvesteringen worden op basis van een transparant kostenmodel de noodzakelijke exploitatiemiddelen voorzien. Gezien de vraaggerichtheid leidt elke aanboduitbreiding of -aanpassing in beginsel ook tot een verhoging van de kostendeckingsgraad.

OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren

Voor de realisatie van een vlotte doorstroming op de weg wordt er op verschillende fronten gewerkt: er zal ingezet worden op onder meer slimme verkeerslichten, regelbare verkeerslichten, vrije busbanen, minder hinder bij infrastructuurwerken, etc. Voor dit laatste wordt modusoverschrijdend gewerkt en met maximale betrokkenheid en inspraak van lokale besturen. Ook het implementeren van een dynamisch verkeersmanagement is hierbij belangrijk, om zo de doorstroming te bevorderen.

De vlotte doorstroming moet gegarandeerd worden voor zowel het kernnet, het aanvullend net als het vervoer op maat en dit zowel op de lokale als gewestwegen. Hierover wordt maximaal afgestemd met de lokale besturen binnen de vervoerregioraad.

OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten met oog op combimobiliteit

Combimobiliteit is het multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. Door te investeren in de veiligheid, snelheid en comfort maken we de alternatieven voor de wagen aantrekkelijk. En dat doen we ook net door de combinatie van alternatieve modi met de wagen te stimuleren zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut.

Die combimobiliteit is alleen mogelijk met goed en robuuste verknoopte netwerken, die reizigers keuzemogelijkheden bieden om zich snel en comfortabel te verplaatsen op een duurzame manier. Dankzij een slimme verknoping kan de beschikbare vervoerscapaciteit ook veel beter benut worden. De knopen tussen de verschillende vervoersnetwerken noemen we mobipunten.

Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit te faciliteren. Elk knooppunt van vervoersmogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt. De knooppunten worden hiërarchisch opgedeeld naargelang hun potentieel, met steeds een minimaal vereiste basisinrichting. Ze zijn tevens maximaal ontsloten voor duurzame modi, hebben aandacht voor de leefbaarheid van de omgeving en maken spaarzaam en kwalitatief gebruik van de beschikbare ruimte.

Op termijn is het de ambitie om elk multimodaal knooppunt in Vlaanderen herkenbaar te maken als mobipunt, waarbij het voor de reiziger eenvoudig leesbaar is welke mobiliteitsdiensten (bv. veilige fietsstallingen, deelfietsen, deelwagens en andere deelsystemen, een halte openbaar en collectief vervoer, parkeerruimte, elektrische laadpalen) worden aangeboden. De doelstelling is te komen tot een netwerk van uniforme, herkenbare, toegankelijke en gebruiksvriendelijke mobipunten, ondersteund door online informatie (website en app) met (*real time*) gebruikersinformatie voor de reiziger.

Het netwerk van mobipunten wordt uitgebouwd conform de Vlaamse beleidsvisie. Vlaanderen investeert in samenspraak met de vervoerregio's in de uitrol van interregionale en regionale mobipunten en staat de lokale partners bij in de uitrol op lokaal en buurtniveau. De actieve inzet van zoveel mogelijk stakeholders is hiervoor nodig. De realisatie van mobipunten zal in de praktijk vaak vanuit een 'bottom-up' initiatief groeien, waar gemeenten en vervoerregio's hun rol opnemen. Ook kosteloze toegankelijke 'Park & Rides', onder andere langs onze autosnelwegen, kaderen in de combimobiliteit. De bestaande carpoolparkings worden geëvalueerd en desgevallend uitgebreid. Ook de verknoping met andere, duurzame vervoersmodi wordt onderzocht.

Voor de financiering van bovenstaande bekijken we hoe we het Fonds Stationsomgevingen kunnen hervormen tot een Combimobiliteitsfonds.

Voor mobipunten in stationsomgevingen zal met de NMBS afgestemd en samengewerkt worden, onder meer verderwerkend op het uitvoeringscontract dat is opgemaakt in het kader van 'Bevorderen van de combimobiliteit in de GEN zones Brussel, Antwerpen en Gent' (cf. OD 2.6) .

OD 2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven

Ik wil het aantal gebruikers van deelfietsen en deelauto's laten toenemen en zal daarvoor samenwerken met lokale besturen, maatschappelijke organisaties en private spelers. Deelsystemen zijn een essentiële schakel in duurzame mobiliteit. Ze zijn flexibel inzetbaar en dus ideaal voor het voor- en natransport, wat dan weer een vlotte combimobiliteit mogelijk maakt. Ze zijn een oplossing voor parkeer- of stallingsproblemen in steden. Deelauto's zijn vaak milieuvriendelijker en energie-efficiënter en dragen bij tot efficiënt transport. Hun gebruikers leggen ook minder voertuigkilometers af en kiezen principieel voor duurzame alternatieven.

Het streefdoel is een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten. Ter hoogte van mobipunten moet het mogelijk zijn om vandaag te kiezen voor de fiets, morgen voor de bus en overmorgen voor een (deel)auto en andere deelsystemen. Het aanbod van openbaar en collectief vervoer wordt geïntegreerd met deelfietssystemen. Zo wordt het Blue Bike deelfietsenaanbod alvast geïntegreerd in het abonnement van De Lijn. De Lijn wil echter niet de monopolist worden in vervoersdeelsystemen. Private spelers worden, in samenspraak met de vervoerregio's, gefaciliteerd om aan knooppunten allerhande deelsystemen te exploiteren.

OD 2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten

Met de 'Vlaamse Spoorstrategie' (2013) willen we wegen op het federale spoorbeleid en investeringen stimuleren die bijdragen aan de doelstellingen van ons mobiliteitsbeleid. Deze Vlaamse Spoorstrategie dient als referentiekader voor Vlaamse beslissingen rond spoorvervoer.

Voor deze 11 prioritaire Vlaamse spoorprojecten wordt cofinanciering voorzien:

- Het beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever;
- L59 Antwerpen-Gent: derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas: studies en eerste werken (afschaffen overwegen);
- L15 Zonhoven-Balen: elektrificatie volledig project;
- L18 Hasselt-Neerpelt: studies en eerste werken;
- L 58 Gent-Eeklo-Maldegem;
- L204: studies en eerste werken voor Lijn 204;
- L52 Puurs-Dendermonde: studies met het oog op realisatie;
- L57 Aalst-Dendermonde: studies met het oog op realisatie;
- L19 Mol-Neerpelt-Hamont: elektrificatie – volledig project;
- Bevorderen van de combimobiliteit in de GEN zones Brussel, Antwerpen en Gent: volledig project;
- Tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen: studies, toevoeging vertakking Oude Landen en vergunningsprocedure 2de havenontsluiting.

Deze en andere spoorinfrastructuurprojecten worden opgevolgd via het 'Projectbureau Spoorinvest', een structureel samenwerkingsverband tussen MOW en de Werkvennootschap.

Verder zetten we de gesprekken voort met oog op de realisatie van de 3RX/IJzeren Rijn en de inherente tweede havenontsluiting.

OD 2.7. Personenmobiliteit over het water

We optimaliseren de personenmobiliteit over water door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier.

Als eerste stap voorziet het Vlaamse Gewest van 2020 tot en met 2024 in de nodige middelen voor de exploitatie van de waterbus in de vervoerregio Antwerpen.

Daarnaast bekijken de verschillende vervoerregio's welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in de regio.

SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten

Ook voor een efficiënte organisatie van de logistiek (goederenvervoer) zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de ondernemingen/verladers toe om goederen te vervoeren, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit.

OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer

De focus van het investeringsbeleid voor goederenvervoer ligt op het realiseren van een *modal shift* van weg naar binnenvaart en spoor. Via een gericht investeringsbeleid, met aandacht voor een sterke verknoping van de verschillende netwerken, wil ik ondernemingen stimuleren om voor hun goederenvervoer meer gebruik te maken van de binnenvaart en het spoorvervoer.

Voor het goederenvervoer volgen we dezelfde filosofie als voor personenvervoer, met als streefbeeld een fysiek internet van open en via knooppunten verbonden netwerken. Opslagvoorzieningen, terminals en transportmiddelen worden gedeeld. Zo kunnen goederenstromen gebundeld worden en maken we ook de logistieke keten efficiënter, effectiever en duurzamer.

Efficiënte logistiek is noodzakelijk voor een weerbare sector in een verkeersveilig en leefbaar Vlaanderen. Het is dan ook de bedoeling om zoveel mogelijk de overslag en bundeling van goederen te realiseren van de weg naar het water of het spoor. Ondernemingen en logistieke spelers moeten de binnenvaart en het spoor ervaren als volwaardige, complementaire transportmodi. Dit vraagt om een gericht investeringsbeleid waarbij we inzetten op een sterke verknoping van de verschillende netwerken.

Niettegenstaande een modern transportsysteem een efficiënte organisatie van de logistiek en goed verknoopte modale netwerken vraagt, kunnen onze transportnetwerken/modi nog beter met mekaar verbonden worden.

Watergebonden bedrijventerreinen rusten we waar mogelijk uit met kaaimuren, waar de overslag van goederen kan gebeuren. In economisch belangrijke regio's is een voldoende aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen immers cruciaal om een verdere *modal shift* naar de waterweg mogelijk te maken. Het Albertkanaal is hiervan een treffend voorbeeld. De uitbouw van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) ging van start in 2004 en resulteerde al gaandeweg in de ontwikkeling van een aantal watergebonden bedrijventerreinen. Beverdonk (Grobendonk), Ham Zwartenhoek (o.a. Nike-site) en de voormalige Ford-site zijn enkele treffende voorbeelden van de meerwaarde die waterwegen kunnen bieden. Ook elders in Vlaanderen moet de ontwikkeling van watergebonden of multimodale bedrijventerreinen verder gestimuleerd worden om de beoogde *modal shift* alle kansen te bieden.

Verder zal deze legislatuur het tweede proefproject rond langere en zwaardere vrachtwagens uitgevoerd en geëvalueerd worden. Als we het aantal ritten met vrachtwagens kunnen terugdringen, betekent dit ook een daling van het aantal afgelegde kilometers, met mogelijk gunstige gevolgen voor het milieu, minder drukke wegen en minder risico op ongevallen.

We bekijken ook in hoeverre vrachtvervoer +50ton kan uitgevoerd worden. Desgevallend wordt een proefproject opgezet.

De vraag naar het meer kleinschalige, (voor)stedelijke goederenvervoer zal verder blijven groeien. Ik wil de omslag naar zowel een groenere, als een efficiëntere en combimodale kleinschalige bevoorrading stimuleren, onder meer door ook vervoer over water hiervoor in te schakelen en te onderzoeken of we de levering van onlinewinkels en andere pakketdiensten kunnen verduurzamen.

OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk

De binnenvaart in Vlaanderen heeft een groot potentieel met een bevaarbaar netwerk van meer dan 1000 kilometer. Meer dan 80% van de ondernemingen bevindt zich op maximaal 10 kilometer van een waterweg.

Ik wil de binnenvaart prominent naar voren schuiven als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus. Om dit te realiseren moeten bedrijven overtuigd worden dat de waterweg de juiste weg is. Dit veronderstelt een economisch aantrekkelijk beleid, ondersteund door een gedreven commerciële strategie gericht op acquisitie van nieuwe binnenvaartklanten.

De ambitie is om een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet te realiseren, waarbij vlot verkeer over waterwegen gegarandeerd wordt en flexibel ingespeeld kan worden op de noden van de gebruikers.

In afwachting van een volledige automatisering gaan we uit van zoveel mogelijk flexibiliteit, zondagsregeling en een gegarandeerde dienstverlening. De binnenvaartsector zelf trachten we maximaal te ondersteunen in professionalisering en een versterkte concurrentiepositie ten aanzien van het vrachtvervoer over de weg. Er wordt geïnvesteerd in zowel 'harde' initiatieven (ontwikkeling bedrijventerreinen, bouw van kaaimuren) als 'zachte' initiatieven (River Information Services (binnenvaartinformatiediensten), transportdeskundigen, Smart Shipping, digitale binnenvaart) (zie ook OD 6.3.).

Het waterwegennet zal verder uitgebouwd worden, zoals uitgetekend binnen het TEN-T netwerk. Er zal ook verder ingezet worden op de herwaardering van de kleine waterwegen.

Om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te gebruiken, zal ik blijven investeren in de aanleg of aanschaf van nieuwe infrastructuur alsook in het onderhoud van de bestaande infrastructuur.

De transportcapaciteit op onze binnenwateren wordt verhoogd, met de voortgezette uitvoering van het Seine-Scheldeproject (incl. rivierherstel Leie), de optimalisatie van het Albertkanaal (verhogen van de bruggen) en het kanaal Brussel-Charleroi, de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met oog op schepen tot 2500 ton.

Zoals in OD 1.3 besproken bevat het GIP de investeringsplannen van het volledige beleidsdomein. De investeringsambities inzake het waterwegennetwerk vertalen zich door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode.

Voor een overzicht van de grote investeringsprojecten: zie overzichtstabel in bijlage 3.

OD 3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus

Pijpleidingen moeten als een volwaardige transportmodus worden ingezet om de *modal shift* te ondersteunen en de connectiviteit tussen de knooppunten te verbeteren. We reserveren ruimte voor leidingenzones die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken.

Er wordt een visie uitgewerkt om deze modus sterker aan te haken aan het mobiliteitsbeleid. Pijpleidingen worden vanuit een grensoverschrijdend perspectief bekeken.

OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen

Onze zee- en luchthavens zijn het kloppend hart van Vlaanderen. We versterken hun positie en bouwen ze verder uit als toegangspoorten tot Vlaanderen en als belangrijke knooppunten in de *supply chain*.

Zeehavens

In partnerschap met de Vlaamse havenbesturen wil ik de unieke geografie van Vlaanderen en onze maritieme-logistieke-industriële clusters verder uitbouwen en blijven duurzaam valoriseren, om zo maatschappelijke en economische meerwaarde te creëren, de Vlaamse economie te versterken en te excelleren in een internationale omgeving.

Als Vlaamse overheid blijven we investeren in de maritieme toegankelijkheid van de havens en de verantwoordelijkheid opnemen voor een aantal publieke taken binnen de havens, dit binnen de perken van de begroting en conform het Havendecreet en het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. We engageren ons om verder intensief bij te dragen aan de strategische investeringen in de havens. Er wordt gestart met de bouw van een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en samen met Nederland verder gewerkt aan de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen, die we deze bestuursperiode in gebruik zullen nemen. In Antwerpen wordt er zo snel als mogelijk werk gemaakt van een robuust voorkeursbesluit voor de realisatie van extra containercapaciteit zodat de werken zo spoedig mogelijk kunnen aanvangen.

Het is de bedoeling om in het kader van de nieuwe havenstrategie nog structureler en nauwer samen te werken met en tussen de havenbesturen inzake de aanpak van nieuwe uitdagingen, dit als gevolg van ingrijpende transities (o.a. energie, klimaat, digitalisering, tewerkstelling, innovatie, mobiliteit) waar het Havendecreet niet meteen een geschikt kader voor biedt. Ik geef de havens verder alle mogelijkheden om te groeien, zodat ze de verwachte internationale groei kunnen opvangen. Verder stimuleer ik de samenwerking tussen de verschillende Vlaamse havens en vergroot ik de slagkracht van de havens van Antwerpen, North Sea Port, Oostende en Zeebrugge. Voor linker- en rechteroever van het Antwerpse havengebied wordt een eengemaakt havenbestuur gefaciliteerd. Vanuit Vlaams niveau nemen we de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat alle informatica en communicatietechnologieplatformen van alle actoren op elkaar worden afgestemd.

Het Havendecreet zal geëvalueerd worden om beter in te spelen op de toekomstige uitdagingen en om na te gaan welke bestuurlijke vereenvoudigingen doorgevoerd kunnen worden. Hierbij zullen ook de nodige aanpassingen gedaan worden in het kader van Europese regelgeving, zoals de Europese Havenverordening en de Europese Groepsvrijstellingsverordening (GBER). De samenwerking met de havens is vastgelegd in een koepelovereenkomst die nu vertaald wordt in individuele overeenkomsten per haven. Uitgangspunt is dat de havens binnen dit kader zelf verantwoordelijk worden voor hun werking en ook expliciet aangeven welke bijdrage zij zullen leveren aan de noodzakelijke *modal shift* in het goederenverkeer.

Voor het verzekeren van de continuïteit van de dienstverlening in het kader van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens wordt een structurele oplossing uitgewerkt. Samen met de loodsen worden de voorwaarden onderzocht waaronder de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen kan evolueren naar een bedrijfsstructuur in eigen beheer van die loodsen.

Het is belangrijk dat onze havens vlot en veilig bereikbaar zijn voor (zee)schepen. We bewaken en maximaliseren daarom de (maritieme) toegankelijkheid van onze vaarwegen, en garanderen de optimale werking van de nautische keten.

Er wordt ingezet op vaarroutes die veilig en vlot scheepvaartverkeer naar onze havens mogelijk maken. Ook het personenvervoer over het water is van belang. Zo dragen we bij tot de economische ontwikkeling van de havens in Vlaanderen.

In overleg met Nederland wordt de verdere versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust onderzocht. De veiligheid is hierbij een randvoorwaarde.

Tevens wordt er, samen met o.a. de havenbesturen, een (integrale) visie uitgewerkt over de multimodale ontsluiting van en naar het hinterland.

Luchthavens

Luchthavens spelen een belangrijke rol in de connectiviteit van Vlaanderen en als motor voor tewerkstelling. Om de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens en de luchthaven in Zaventem te versterken, wordt er een langetermijnvisie uitgewerkt inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. We zullen hierbij zoeken naar een balans tussen de maatschappelijke behoeften aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Hiervoor zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst geconfronteerd wordt.

Aandachtspunten zijn de knelpunten inzake *general aviation*, vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector.

In overeenstemming met hun decretale taak investeren de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM's) in de basisinfrastructuur, opdat deze blijft voldoen aan alle technische eisen conform de internationale (ICAO) en Europese (EASA) regelgeving. We maken ook zo snel mogelijk werk van een fusie van beide LOM's (zie ook OD 8.7.).

Inzake de luchthaven in Zaventem wordt gestreefd naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een billijke spreiding van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit is mogelijk via een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik en van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen en rechtstreeks vliegen naar bestemming. De ambitie is om de leefbaarheid van de regio te verzoenen met nieuwe groeikansen voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.

SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem

De afgelopen regeerperiode daalde het aantal verkeersdoden in Vlaanderen sterk.

Ik hou vast aan Vision ZERO tegen 2050 en wil resoluut doorgaan op de ingeslagen weg. Het aantal verkeersdoden moet jaarlijks dalen en er dient zeker een bijzondere aandacht uit te gaan naar de kwetsbare weggebruiker.

Binnen het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid coördineren we de acties rond verkeersveiligheid om ze beter op elkaar af te stemmen. Samenwerking is immers cruciaal om goede resultaten te bereiken. Binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid werken we aan een geactualiseerd Vlaams Verkeersveiligheidsplan op basis van de zogenaamde 5 E's (Education, Enforcement, Engineering, Evaluatie en Engagement). Op lokaal vlak biedt een goede samenwerking met en tussen de politie en het lokaal bestuur een gezonde basis voor meer verkeersveiligheid.

OD 4.1. Inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers

Menselijk gedrag blijft een zeer belangrijke factor bij verkeersongevallen. Ik werk aan een verkeersveilig gedrag vanuit verschillende invalshoeken. Hierbij moeten we ons bewust zijn van het feit dat er nog bij teveel weggebruikers een mentaliteitswijziging nodig is, ook bij de kwetsbare weggebruikers. Zo blijven onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid of afleiding belangrijke ongevalsfactoren. Hier moeten we gepast op proberen in te grijpen. Er wordt ingezet op levenslang leren met een aangepast opleidingsaanbod in elke levensfase. Hierbij gaat de aandacht uit naar de vereiste kennis en vaardigheden, naar een verkeersveiligere attitude door positieve sensibiliseringscampagnes die weggebruikers aanmoedigen tot een gedeelde verantwoordelijkheid in het verkeer en naar een verruimde aanpak voor de rijgeschiktheid, om zo weggebruikers te vormen die veilig verplaatsingsgedrag vertonen. Kundige en verantwoordelijke weggebruikers helpen ons immers om het aantal verkeersongevallen in te perken.

Concreet betekent dit dat niet enkel de rijopleiding voor toekomstige autobestuurders van personenwagens wordt geëvalueerd, maar dat ook de opleiding en examinering van chauffeurs en veiligheidsadviseurs bij het transport van gevaarlijke goederen over de weg verder geprofessionaliseerd wordt.

De bedoeling is om meer duidelijkheid voor weggebruikers te scheppen en het hen daardoor makkelijker te maken om zich aan de regelgeving te houden. Er wordt daarom werk gemaakt van een leesbare en juridisch consistente Vlaamse wegcode. Dit wordt gekoppeld aan daarmee overeenstemmende plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens als basis voor een uniforme, herkenbare en leesbare weginrichting door middel van signalisatie. Ten voordele van zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming en ten dienste van de lokale besturen wordt waar mogelijk de procedure aanvullende reglementen vereenvoudigd en versneld.

We investeren verder in onderzoek naar verkeersongevallen en -veiligheid. We maken ook werk van verkeersveiligheidsaudits op het onderliggende wegennet. We geven de investeringen in verkeersveiligheid een extra impuls met de inkomsten uit verkeersboetes. We dringen bij de federale overheid aan op een snelle en correcte doorstorting van de bedragen waar Vlaanderen conform de zesde staatshervorming recht op heeft.

OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker

Voor de dynamische lijst op basis van de ongevallencijfers voor de periode 2015-2017 wordt een hoger gewicht toegekend aan ongevallen met kwetsbare weggebruikers. Hiermee kunnen we gericht de locaties aanpakken waar op vlak

van kwetsbare weggebruikers slachtoffers vallen, en compenseren we de onderregistratie van ongevallen met kwetsbare weggebruikers. Uit de statistieken blijkt dat dit ook de categorie is die terug aan het stijgen is.

Daarnaast worden er gevaarlijke punten en wegsegmenten geïdentificeerd en veiliger gemaakt, in eerste instantie via quickwins en vervolgens waar mogelijk en waar nodig door middel van een structurele herinrichting. Gevaarlijke conflictzones voor fietsers en voetgangers krijgen bijzondere aandacht. Schoolomgevingen en schoolroutes nemen hierbij een belangrijke plaats in, met veilige en zichtbare oversteekplaatsen, goede fietsgeleiding, aandacht voor dodehoek-situaties, gepaste snelheidsregimes en maximaal conflictvrije kruispunten. Hiervoor wordt de terreinkennis en expertise van de lokale besturen benut, onder andere in een verkeerspsychologisch onderbouwde SAVE2.0 aanpak.

Met GPS-operatoren en andere partners wordt een protocol uitgewerkt waardoor locaties met veel kwetsbare weggebruikers, zoals scholen of sportclubs, maximaal worden vermeden in de routesuggesties. Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we zicht op zogenaamde 'grijze punten': locaties waar (nog) geen of niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is. Die worden preventief in plaats van reactief aangepakt. Op een zo kort mogelijke termijn verminderen we op die manier de objectieve onveiligheid.

Daarnaast wil ik ook het subjectieve onveiligheidsgevoel i.h.b. bij kwetsbare weggebruikers in beeld brengen, om zo zicht te krijgen op die plaatsen en trajecten die weggebruikers net vermijden omdat ze die als te onveilig aanvoelen.

OD 4.3. Verbeterde controle en handhaving

Homologatie en technische keuring zorgen er als preventieve controle voor dat voertuigen in het verkeer steeds veiliger worden, zijn en blijven. We leven de verplichtingen ten gevolge van bestaande en nieuwe, hoofdzakelijk Europese regelgeving na bij het optimaliseren van de homologatieprocedure in Vlaanderen door middel van digitalisering. De focus in onze werking ligt op de voor Vlaanderen belangrijke kernprocessen binnen homologatie. Zowel de periodieke keuring op zich als de technische controle van bedrijfsvoertuigen langs de weg wordt verbeterd.

Controle en verkeershandhaving spelen ontegensprekelijk een belangrijke rol om ongevallen te voorkomen. De meer dan 3 miljoen vastgestelde verkeersinbreuken per jaar tonen aan dat handhaving nodig blijft. Hoewel communicatie en sensibilisering cruciaal zijn, kan dit de hardleerse overtreders niet altijd overtuigen. Handhaving moet ook deze categorie verkeersmisbruikers op het juiste pad krijgen.

Daarom blijf ik in de toekomst inzetten op efficiëntere en effectievere controle en handhaving. Controle en handhaving kunnen altijd beter. Waar mogelijk wordt verder ingezet op automatisering. Zowel op snelwegen als gewestwegen verhogen we het aantal trajectcontroles. Een combinatie van vaste trajectcontroles, mobiele controles bij wegenwerken en het gebruik van het federale ANPR-netwerk maken doorlopende snelheidscontroles mogelijk.

Daarnaast wordt ingezet op een performant en uniform afhandelings- en verwerkingssysteem. Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen en te handhaven met eigen infrastructuur. Zo plukken gemeenten de vruchten van investeringen in verkeersveiligheid zonder dat zware overtreders strafrechtelijke vervolging kunnen ontglippen.

In samenwerking met de Vlaamse minister van Justitie en de federale collega's werken we concrete maatregelen uit voor onze niet-snelheidsgerelateerde verkeershandhaving, zoals afleiding, rijden onder invloed en vermoeidheid.

Kinderen en jongeren vormen een belangrijke doelgroep inzake verkeersveiligheid. Gerichte en kwaliteitsvolle informatie is hierbij cruciaal. Samen met mijn administratie streef ik er dan ook naar om bij communicatie-initiatieven naar de jeugd toe in te zetten op het informatie- en communicatieplatform WAT WAT.

Verder verhogen we de veiligheid op de Vlaamse waterwegen door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid. Hiertoe wordt een Scheepvaartdecreet uitgewerkt, waarin de regelgeving geactualiseerd wordt en waarin adequate handhavingsmodaliteiten opgenomen worden.

OD 4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan

Conform het Decreet basisbereikbaarheid wordt het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vijfjaarlijks geactualiseerd. Aansluitend op de jaarrapportering 2019-2020 over de uitvoering van het huidige Verkeersveiligheidsplan (horizon 2020) volgt de opmaak van een geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan 2021-2025. We baseren ons hiervoor zowel op het binnen Vlaanderen bestaande monitoringssysteem voor verkeersveiligheid als op strategisch beleidsonderzoek dat we hiervoor opstarten. Over de uitvoering van het geactualiseerde plan zal ik jaarlijks rapporteren in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse parlement.

SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur

Tegen 2050 moeten we ons vervoerssysteem grondig omturnen. Onze vloot moet groener en het verkeer vlotter. Dat draait niet alleen om voer- en vaartuigen, maar ook om de gebruikers ervan: wij allemaal dus.

Wij zijn het verkeer. Maar als gewoontedieren zijn we ons daar onvoldoende van bewust. Het is dus aan ons om bedachtzaam en verantwoord te kiezen. Hoe verplaats ik mezelf of mijn goederen het beste? Waarbij we met 'beste' bedoelen: op de maatschappelijk meest duurzame en verantwoorde manier. Die reflex wil ik graag bij iedereen aankweken.

OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur

Ik streef naar een actief bewustzijn rond de mobiliteitskeuze in relatie tot veiliger, vlotter en groener verkeer en vervoer. Wij kunnen het verschil maken door wat vaker duurzame modi te gebruiken, door ons veilig te verplaatsen, door milieuvriendelijke voertuigen aan te kopen of te delen, of het nu gaat om woonwerkverkeer of goederenvervoer. Hierbij zal ingezet worden op instrumenten die inspelen op bewustwording, emotie, sociale normen, gewoontegedrag doorbreken, etc. Desgevallend worden hierbij innovatieve concepten toegepast.

Nieuwe ambities voor functioneel fietsen moeten resulteren in een update van het fietsbeleidsplan. Deze beleidsintenties worden tevens gekaderd in de organisatie van het WK wielrennen in september 2021 in Vlaanderen.

Dezelfde gedachtengang geldt voor het goederenvervoer met een blijvende inzet op het stimuleren van de *modal shift* van weg naar spoor en binnenvaart, niet enkel via de noodzakelijke infrastructuur, maar ook door te werken op de *mental shift*. Ik wil het bedrijfsleven stimuleren en hun *mental shift* naar de *modal shift* begeleiden. De bedoeling is dat de binnenvaart en andere duurzame delen van de logistieke keten van 'onbekend is onbemind' naar 'bekend en bemind' gaan.

Er zal intens samengewerkt worden met het project 'Multimodaal.Vlaanderen', een platform binnen het VIL met als missie: "*als modusneutraal en onafhankelijk adviespunt bedrijven informeren, sensibiliseren en begeleiden zodat een 'mental shift' leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom*". Multimodaal.Vlaanderen heeft de ambitie om de door het Federaal Planbureau voorspelde groei van het goederenvervoer mee te helpen opvangen. Het platform zet in op een efficiënter gebruik van alle bestaande en toekomstige capaciteit en infrastructuur. Naast de *modal shift* van weg naar water, spoor of pijpleiding is efficiëntieverhoging in het wegvervoer zelf een absolute prioriteit. VIL gelooft sterk in de kracht van samenwerking en zet resoluut in op *communities* die bedrijven, dienstverleners en stakeholders samenbrengen rond duurzame vervoersconcepten. Daarnaast werkt het enkele belangrijke goederencorridors uit.

Daarnaast wil ik eveneens de binnenvaartsector zelf aanwakkeren en innovatie, ondernemerschap en een nieuwe instroom in het vergrijzende beroep stimuleren.

OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen

Tarief- en ticketintegratie

Aan de eindgebruikers wordt een maximaal vervoersaanbod en eenvoudig gebruik ervan aangeboden, dit via een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio (en waar mogelijk ruimer) en door middel van *Mobility-as-a-Service* oplossingen. Er wordt ook onderzocht of de veerdiensten hierin kunnen meegenomen worden. Er worden zoveel mogelijk vervoers- en MaaS-aanbieders betrokken. MaaS-initiatieven worden ondersteund, onder andere door regelgeving in verband met het openstellen van data, aangepaste tariefstructuren van onze

(openbare) vervoersbedrijven en een gestandaardiseerde uitwisseling van informatie via een centraal IT-platform (beheerd door het departement MOW). Concreet moet het mogelijk zijn om je volledige verplaatsing te maken met één vervoerbewijs of via één platform, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoers- of deelsystemen die gebruikt worden bij de verplaatsing.

Kilometerheffing vrachtwagens

We blijven een deel van de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens investeren in weginfrastructuur. Er wordt onderzocht hoe we de inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens kunnen optimaliseren door van de belasting een retributie te maken.

Gezien de filezwaarte tijdens de daguren onderzoeken we of een deel van het vrachtverkeer via een verlaagd of gedifferentieerd tarief van de kilometerheffing kan gestuurd worden naar uren waarbij de intensiteit van personenwagens kleiner is, dit alles in nauw overleg met de sector.

Concreet wordt bekeken of, hoe en waar we vrachtverkeer vooral 's nachts kunnen laten rijden in plaats van in de file-uren. Waar mogelijk en nodig wordt voor extra steun gezorgd in de vorm van beveiligde vrachtwagenparkings langs de autosnelwegen.

Het flankerend beleid van de kilometerheffing voor vrachtwagens wordt verdergezet. Hierbij wordt ernaar gestreefd de middelen voor flankerend beleid op die manier in te zetten dat ze inspelen op de noden voor de transportsector.

Verder zullen we het ontwikkelingsverkeer naar aanleiding van het betalend tolnetwerk blijven monitoren en in samenwerking met de lokale besturen gepaste maatregelen nemen.

SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur

Investerings in slimme infrastructuur bereiden ons voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag experimenteren we al met zelfrijdende bussen en shuttles, drones, geconnecteerd en autonoom rijden en varen. Vlaanderen staat echter nog maar in de kinderschoenen op vlak van digitalisering, automatisering en innovatie. Op dit vlak schakelen we een versnelling hoger en maken we de regelgeving zogenaamd *'future proof'*.

De digitale versnelling zet zich volop door op vlak van zowel personen- als goederenvervoer. Zowel in Vlaanderen als in de rest van de wereld breken nieuwe projecten door die gebruik maken van data, artificiële intelligentie, *blockchain* en ITS-toepassingen (*Intelligent Transport Systems*). Vlaanderen moet als gangmaker voor innovatie volop inzetten op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken.

Naast technologische vernieuwing wordt er ook de nodige aandacht besteed aan circulaire economie. Hierdoor kan de ecologische voetafdruk van de (water)wegenbouw verkleinen en krijgen we de kans om Vlaanderen sterker te maken op vlak van innovatie in (water)wegenbouw en om de doelstellingen voor omgeving te behalen. Zo boeken we winst op verschillende terreinen.

OD 6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen

In samenwerking met de privésector en de academische wereld definiëren en implementeren we intelligente transportdiensten, om van daaruit de veranderende mobiliteit te faciliteren.

De ITS-initiatieven zijn gestructureerd rond strategische clusters die de ontwikkeling van het ITS-plan van Vlaanderen vormgeven, begeleiden en sturen. Samen met de transport- en logistieke ondernemingen transformeren we Vlaanderen tot een digitale *'supply highway'*. Zo kunnen logistieke dienstverleners beter sturen op de verschillende *flows* (goederen, geld en informatie) en hun logistieke ketens optimaliseren en verduurzamen (optimaal gebruik maken van binnenvaart en het spoorvervoer, betere beladingsgraad van vrachtwagens, etc.).

Nieuwe technologieën kunnen veiliger, sneller en vooral goedkoper ingezet worden. Een meer doorgedreven 'internet der dingen' maakt het mogelijk om data optimaal te delen. Deze evoluties laten toe om logistieke processen efficiënt, flexibel en betrouwbaar te beheren en te controleren. Deze evoluties kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van een multimodaal vervoerssysteem en slimme logistieke diensten. Allemaal ontwikkelingen die zowel duurzame economische groei aanjagen als het concurrentievermogen van onze ondernemingen versterken.

OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk

Verkeers- en vervoersnetwerken moeten toekomstbestendig en bedrijfszeker zijn. Ik wil werk maken van een verbetering van de kwaliteit van de verschillende hoofdinfrastructuurnetwerken (o.a. op het vlak van capaciteit, comfort, veiligheid, klimaatbestendigheid) en van de informatieverschaffing naar de gebruikers. Investerings moeten resulteren in veilige netwerken met de nodige reservecapaciteit en veerkracht om na een incident snel te herstellen, in te spelen op veranderingen in vraag en aanbod, etc. Ik verwijs ook naar de maatregel in OD 2.1. met betrekking tot actieve detectiesystemen voor fietsers.

Vlaanderen voert een nieuwe robuuste en samenhangende wegecategorisering uit. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegecategorie. De wegecategorisering wordt afgestemd binnen de vervoerregioraden.

Om kostenefficiënt vervoer op maat, zoals onder andere vervoer naar bedrijventerreinen, vervoer in landelijke gebieden of aangepast vervoer aan te bieden kunnen innovatieve systemen en organisatiemodellen uitgetest worden. Dit kan bijvoorbeeld gaan over poolwagens, collectieve voertuigen of deelplatformen. Deze ontwikkelingen moeten de toegang tot het openbaar en collectief vervoer en de persoonlijke mobiliteit verhogen. We passen de ervaring die we halen uit lokale proefprojecten toe bij de uitrol van het Vervoer op Maat.

Geconnecteerde en autonome voertuigen

We willen op het vlak van innovatie in geconnecteerde en autonome mobiliteit tot de internationale koplopers behoren. We slaan daarom de handen in elkaar met constructeurs, dataoperators en -leveranciers, onderzoeksinstituten, vervoersoperators en andere overheden voor slimme en innovatieve mobiliteitsoplossingen.

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

Met het Mobilidata-programma worden, in co-creatie met private partners, innovatieve mobiliteitsoplossingen gerealiseerd. Ook wordt er verder gebouwd aan een digitale data-infrastructuur en aan kwalitatieve en duurzame databronnen. Verder worden er slimme en dynamische verkeerslichten uitgerold om verkeer beter te laten doorstromen en de uitstoot te beperken. Hierbij wordt ook bekeken hoe de centrale verkeerscomputer, die zijn nut bewezen heeft, verder kan uitgerold worden in heel Vlaanderen.

OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk

Vlaanderen wil inzake binnenvaart een voorloper zijn op het vlak van innovatie en duurzaamheid. Op de Vlaamse waterwegen en op de Noordzee wordt het '*Smart Shipping*' programma verder uitgerold. Zo kunnen de binnenvaart en de estuaire vaart volop gebruik maken van de voordelen van automatisering en digitalisering. We focussen op vier pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving.

Met '*smart shipping*' gaan we voor een modal shift naar een groener transportsysteem. Hierdoor zullen schepen energiezuiniger en veiliger varen en zal de scheepvaart ook aantrekkelijker worden. De waterweginfrastructuur zal klaargemaakt worden voor geautomatiseerde en autonome schepen.

Concreet wordt er ingezet op:

- het ondersteunen van proefprojecten voor geautomatiseerde en autonome schepen;
- slimme communicatie voor slimme schepen;
- een slimme regelgeving;
- '*smart shipping*' voor onze eigen dienstverlening;
- automatisatie en afstandsbediening van sluizen en bruggen;
- slim ontwerp van nieuwe infrastructuur;
- de verdere uitbouw van het binnenvaartplatform VisuRIS als toegangspoort tot open en operationele data (o.a. reisplanning, vaarweginformatie, reservaties van ligplaatsen, waterstanden, bedieningstijden), om zo het varen makkelijker te maken en de binnenvaartplanning te optimaliseren;
- de verdere uitbouw van het Havenneutraal Platform.

Momenteel bestaan er reeds een aantal innovatieve diensten die moeten vernieuwd of geoptimaliseerd worden. Tegelijkertijd duiken er heel wat nieuwe technologieën

op die een veelbelovende vooruitgang voorspellen. We blijven daarom VisuRIS ontwikkelen als toegangspoort tot binnenvaartinformatiediensten voor binnenvaartondernemers. De opzet is om te voldoen aan de toekomstige databehoeften zodat de binnenvaart als een volwaardige multimodale schakel ingezet kan worden.

OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk

Verder zal ik ook investeren in innovatieve fietsprojecten. Initiatieven zoals bijvoorbeeld geïntegreerde routeplanners en één geïntegreerd(e) kaart/dataplatform moeten de fiets als modus aantrekkelijker maken.

Waar mogelijk worden kruispunten conflictvrij gemaakt, in functie van veiligheid en doorstroming (waarbij veiligheid voorrang heeft op doorstroming). Het onderzoek voor de kwetsbare weggebruikers in het kader van het Mobilidata-project moet ons daarvoor de nodige inzichten op vlak van technologie aanreiken.

SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk

Mobiliteitsproblemen worden regionaal en integraal aangepakt. We integreren vervoer, infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, milieu, etc. en zetten in op een vlotte samenwerking tussen de verschillende actoren. Zo worden de verkeers- en vervoersvoorzieningen omgevormd tot één samenhangend geheel met goede mogelijkheden tot uitwisseling, aanvulling en wederzijdse versterking.

OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken

We verwachten dat het aandeel recreatieve verplaatsingen in de toekomst verder zal toenemen. Ook het toeristisch verkeer zit in de lift. Om onze natuurlijke rijkdom en historische authenticiteit van onze toeristische bestemmingen te behouden, investeren we in duurzaam vervoer en een verbetering van de omgevingskwaliteit. Zo slagen we erin om de toeristische troeven bereikbaar te houden en bezoekers aan te laten trekken. De ambitie is om de belevingswaarde van de infrastructuur te verhogen.

Ik ondersteun de Vlaamse waterbelevingsplannen, dit onrechtstreeks door de uitvoering van het maatregelenprogramma van de stroomgebiedbeheersplannen.

In uitvoering van projecten langs de Vlaamse waterwegen (zoals het Sigmaplan en het Seine-Scheldeproject) wordt er verder geïnvesteerd in flankerende en kwalitatieve maatregelen die bijdragen tot de belevingswaarde en gebiedsidentiteit, die het algemeen belang beogen en die publieke toegankelijkheid in zich dragen.

OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik

Mobiliteit heeft ook een impact op ons leefmilieu, vroeger als deel van het probleem, vandaag en morgen meer als deel van de oplossing. Met ambities inzake onder meer combimobiliteit, de *modal shift* en de vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot dragen we proactief bij aan onze klimaatdoelen.

We streven een gelijkaardig niveau van dienstverlening na voor de e-rijder door verder in te zetten op laadinfrastructuur.

Bij de aanleg, het beheer en het onderhoud van de infrastructuur wordt gekozen voor een holistische aanpak waarbij de ecologische voetafdruk van infrastructuur verkleind wordt, dit naast de aandacht voor de positieve maatschappelijke effecten van mobiliteit en logistiek. Tegelijk beperken we ook de negatieve effecten van verkeer en vervoer, verbeteren we de ecologische samenhang en omgevingskwaliteit en dragen we bij tot koolstofopslag en klimaatadaptatie. Zo beantwoorden we aan de klimaatdoelstellingen, op korte, middellange en lange termijn. Samenwerking en afstemming tussen de verschillende betrokken beleidsdomeinen zijn noodzakelijk om winst op deze terreinen te boeken.

Het meerjarig investeringsprogramma rond het vernieuwen van de tramsporen en de vergroening van het rollend materieel wordt integraal uitgevoerd. Ten laatste in 2025 worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend. Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. Ook de (private) onderaannemers van De Lijn worden hier maximaal bij betrokken.

Verder stemmen we vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken af met het beleidsdomein Omgeving rond initiatieven die betrekking hebben op ontsnippering en op de ecologische opwaardering van ons netwerk.

OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico

Stormen, in combinatie met de getijdenwerking, vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. We beschermen daarom de kust en het getijdengevoelig Schelde-estuarium tegen stormvloed. Ter uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid zorgen we voor zandsuppletie, herstellen en beheren we zeewerende duinen, renoveren en verhogen we de zeedijken en passen we de kusthavens aan. Waar we kunnen, betrekken we de private sector.

Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. Het complex project Kustvisie onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het achterland ook op lange termijn te beschermen tegen de zeespiegelstijging, in lijn met de meest recente voorspellingen en wetenschappelijke inzichten.

In het binnenland wordt er geïnvesteerd in de uitrol van de meerlaagse waterveiligheid en worden er waar nodig multifunctionele overstromingsgebieden gerealiseerd. Eén van de belangrijke projecten is het Sigmaplan. In het bijzonder dient de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan in de nog niet voltooide projecten van de eerste uitvoeringsfase te worden gerealiseerd. Gelijktijdig wordt in het kader van het Sigmaplan ook het dijkenprogramma verdergezet en wordt uitvoering gegeven aan de kaaimuurstabilisatie en de heraanleg van de Scheldekaaien te Antwerpen, zoals voorzien in het Masterplan Scheldekaaien Antwerpen.

Voor de kustveiligheid, het hele Schelde-estuarium en de Maas zullen een actualisering van de visie en nieuwe overstromingsrisicobeheerplannen uitgewerkt worden. Daarnaast verbeteren we de waterbeheersing op de Dender, de Zenne en voeren we een aantal werken uit op de binnenwateren in aansluiting op de Noordzee. Ook de onderhoudsbaggerwerken op de bevaarbare waterwegen vormen een essentiële schakel in het borgen van de waterveiligheid. We beheersen en vermijden zoveel mogelijk schade als gevolg van waterschaarste door samen met alle relevante actoren een Vlaams waterschaarste- en droogterisicobeheerplan 2022-2027 op te maken en uit te voeren.

Verwacht wordt dat door klimaatverandering ook de periodes met een extreem neerslagtekort frequenter zullen voorkomen dan nu het geval is. Daarom zullen de gevolgen van toenemende droogte en waterschaarste met gepaste maatregelen ondervangen worden.

Het Actieplan Droogte en Wateroverlast – 2019-2021 wordt verder uitgevoerd.

Bij het uitvoeren van nieuwe infrastructuur is er een continue aandacht om het waterwag net robuuster te maken tegen waterschaarste. Zo wordt de bouw van gecombineerde pomp- en waterkrachtcentrales op alle sluizencomplexen van het Albertkanaal gefinaliseerd, waarmee we enerzijds de impact van waterschaarste beter beheersen en anderzijds bij een voldoende wateraanbod energie uit waterkracht opwekken. Hiertoe zetten we een pilootproject op voor de inzet van onze kanalen voor energieopslag.

Evenals wordt er naar maatregelen gezocht om de waterbalans in het Scheldebekken en in het kanaal Gent-Terneuzen op mekaar af te stemmen én in stand te houden, om zo scheepvaart te verzekeren in tijden van droogte en de impact van onderhoudsbaggerwerken te minimaliseren.

SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

De digitalisering van onze samenleving is onomkeerbaar. Ook mobiliteit en logistiek draaien volop mee in deze vierde industriële revolutie. De grenzen tussen privaat en publiek vervoer zullen in de toekomst verder vervagen. Nieuwe oplossingen maar ook nieuwe problemen zullen zich aandienen.

Bedrijven, burgers, overheden, organisaties moeten anders gaan denken en handelen. Samenwerking is hierbij cruciaal. Vanuit de Vlaamse overheid willen we mee richting geven aan deze omslag en de noodzakelijke veranderingsprocessen aanjagen, door de voorwaarden te creëren en verschillende spelers samen te brengen. Hierbij wordt voldoende aandacht besteed aan een gezond evenwicht tussen publieke en private waarden.

OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's

Mobiliteit is een thema dat de gemeentegrenzen overschrijdt. Met de inrichting van vervoerregio's, vervoerregioraden en regionale mobiliteitsplannen hebben de gemeenten nu een kader waarbinnen ze kunnen samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen, onder regie van het departement MOW.

Elke vervoerregio heeft een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert in die vervoerregio.

In de vervoerregioraad komen de belangrijkste stakeholders uit alle bestuursniveaus samen. Alle gemeenten uit de regio zijn rechtstreeks vertegenwoordigd, meestal door de burgemeester of de schepen van Mobiliteit.

De vervoerregioraad wordt de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio. Niet alleen het openbaar of het collectief vervoer, ook de voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto en alle andere vervoersmodi worden gefaciliteerd. Daarnaast buigt de vervoerregioraad zich ook over de infrastructuur (o.a. wegen, fietswegen) en het goederenvervoer binnen de regio. Zo kan er beter worden ingespeeld op de (lokale) vraag en wordt het combimobiliteitsbeleid mee van onderuit aangestuurd. De vervoerregio's hebben beslissingsrecht omtrent het aanvullend net en het vervoer op maat en geven advies inzake het kernnet dat in handen blijft van de Vlaamse overheid.

Een vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar en collectief vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. Daarnaast geven de vervoerregio's ook advies over het GIP.

Binnen de vervoerregio's komen zowel de internationale, regionale als de (boven)lokale verplaatsingsproblematieken samen. We werken binnen de vervoerregio's als gelijkwaardige partners samen en komen tot een aanpak op maat van elke regio. Zo bouwen we een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem uit en ondersteunen we innovatie in mobiliteit en logistiek. De opzet is om de druk vanuit mobiliteit op de omgeving zo laag mogelijk te houden. Om dit te realiseren wordt reeds in een vroege fase naar mogelijke oplossingen gezocht om mobiliteit en omgeving op elkaar af te stemmen. Onder meer de vervoerregio's worden hierbij betrokken.

Om beleidscoherentie te verzekeren en versnippering tegen te gaan, volg ik het proces van de regiovorming, onder aansturing van mijn collega-minister bevoegd voor Binnenlands Bestuur, op de voet. Zodra die regio's vorm krijgen, zal ik het initiatief nemen om de regionale afbakeningen en de vormen van samenwerking

binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken op termijn af te stemmen.

OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten

De mobiliteitsuitdagingen stoppen niet aan onze grenzen. In onze geglobaliseerde wereld is een goede samenwerking op Europees en internationaal niveau onontbeerlijk om deze uitdagingen succesvol aan te gaan. Ook het bedrijfsleven heeft veel te winnen bij deze internationale samenwerking omdat die wereldwijde markten opent.

De impact van de Europese besluitvorming op ons beleidsdomein is zeer groot. Daarom volgen we vanuit Vlaanderen de Europese wetgevende initiatieven rond mobiliteit en infrastructuur nauw op. We willen onze betrokkenheid op Europese en internationale fora vergroten en gaan voor een actief buitenlandbeleid door versterkt in te zetten op een aantal actuele thematieken. Krachtenbundeling en kennisuitwisseling staan hierbij centraal. We dringen aan op een actieve en intense samenwerking voor EU-transportdossiers om een efficiënte en snelle coördinatie van EU-dossiers te bevorderen tussen de transportadministraties en de Belgische stem op het Europese niveau te versterken.

Via versterkte en proactieve partnerschappen houden we de vinger aan de pols bij het Europees en internationaal beleid en onderhouden we proactief contact met de Europese instellingen om onze belangen en bezorgdheden kenbaar te maken. We kunnen bijvoorbeeld verwijzen naar onze inzet en input voor de besprekingen van het Meerjaren Financieel Kader, waarbij we samenwerken met de Europese Commissie, het Europees Parlement en andere lidstaten om het Europees budget voor transport te maximaliseren. Verder actualiseren we het samenwerkingsakkoord betreffende de vertegenwoordiging in de Europese Raden tussen de Belgische overheden volgens de huidige institutionele realiteit.

We schakelen ons eveneens in om uitvoering te geven aan EU- en internationale doelstellingen en gaan op zoek naar bilaterale en multilaterale partnerschappen om onze expertiserol in Europa en de wereld te versterken alsook bij te dragen aan geldende internationale doelstellingen (bv. VN duurzame ontwikkelingsdoelstellingen). We willen onze (overheid en bedrijfsleven (cf. FITA)) kennis uitdragen en inzetten in het buitenland en leren uit externe *best practices* voor Vlaamse mobiliteitsuitdagingen. Evenals voeren we een actief buitenlandbeleid, om onze strategische grensoverschrijdende mobiliteitsdossiers (bv. 3RX, Brexit, Seine Schelde, Nieuwe Sluis Terneuzen) optimaal te verdedigen en onze expertise internationaal in te zetten. Zo blijven we waar mogelijk verder inzetten op het bekomen van TEN-T middelen en wenden deze optimaal aan.

In de tweede helft van deze legislatuur starten we met de voorbereidingen voor het Belgisch EU-voorzitterschap van 2024.

Voortbouwend op de goede resultaten ter zake van de voorbije legislaturen blijven we ook zoeken naar Europese subsidie- en financieringsmogelijkheden voor Vlaamse infrastructuurwerken en mobiliteitsprojecten met het Geïntegreerd Investeringsplan als leidraad.

OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten

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

Specifiek inzake mobiliteitsdossiers als het FietsGEN, het doortrekken van fietsnelwegen, fietswerkcateliers, Brabantnet, het aanleggen van randparkings, etc. helpen we in overleg met de Brusselse Hoofdstedelijke Regering mee aan de uitwerking van een model voor structurele intergewestelijke samenwerking en besluitvorming. We werken hier verder op het voorstel zoals door de Vlaamse Regering op 17 mei 2019 is goedgekeurd voor alle projecten onder het programma 'Werken aan de Ring', dus zowel voor de herinrichting van de Ring (Noord en Oost), als Brabantnet, fietsnelwegen en mobipunten.

We wegen vanuit Vlaanderen op het spoorbeleid op basis van een Vlaamse spoorstrategie (zie OD 2.6.), door onder meer het adviseren van het transportplan van de NMBS met oog op onder andere de realisatie van de *modal shift*, een maximale integratie met het stads- en streekvervoer en de cofinanciering van spoorinvesteringen.

Daarnaast wordt er werk gemaakt van een performant overleg- en beslissingsmodel tussen de federale overheid, de gewesten en de spoorbedrijven voor het spoorvervoer en voor de uitoefening van onze taken op de Noordzee.

OD 8.4: Samenwerken in quadruple-helix verband

De overgang naar de mobiliteit van de toekomst is een verhaal van samenwerking, waarbij de verschillende spelers worden samengebracht en ontwikkelingen in nieuwe technologieën op de voet worden gevolgd. Deze spelers zijn de private sector, de academische/onderzoekswereld, de maatschappelijke actoren en de betrokken overheid.

We werken innovatiegericht samen met bedrijven en kennisinstellingen in speerpuntclusters, in de opmaak en implementatie van de onderzoeksagenda en in verschillende beleidsvoorbereidende en uitvoeringsgerichte projecten.

OD 8.5. De vinger aan de pols houden

We werken in een snel veranderende omgeving. We willen daarom de vinger aan de pols houden en op de hoogte blijven van de verschillende maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Onze beleidsdoelstellingen worden nauwgezet opgevolgd via een goede monitoring en evaluatie, om zo te komen tot beter onderbouwde (data gebaseerde) beleidsmaatregelen.

De realisatie van de ambitieuze *modal shift* wordt zowel op Vlaams als op vervoerregionale schaal gemonitord. Vermits we inzetten op combimobiliteit meten we die combimobiliteit ook in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG). Het OVG wordt zo aangescherpt tot een volwaardig beleidsinstrument dat inzicht biedt over de mobiliteit van de Vlaming. De evolutie inzake combimobiliteit meten we door het aandeel van elke vervoersmodus in elke verplaatsing te tellen.

We doen aan dataverzameling door op een gestructureerde manier indicatoren op te volgen en vast te leggen, dit met als doelstelling om *evidence based* te kunnen werken. Om onze onderzoeksvragen op een gestructureerde en samenhangende manier beantwoord te krijgen, wordt er samengewerkt met onderzoeksinstellingen, de bedrijfssector en het middenveld.

Daarnaast wordt er samengewerkt met stakeholders en belangengroeperingen, daar waar dit een meerwaarde biedt via een formele samenwerking.

Verder wordt ook het Decreet op de mobiliteitsverenigingen geactualiseerd.

OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

Mobiliteit kent een sterke samenhang met Omgeving. Zo hangen bijvoorbeeld de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de bouwshift nauw samen met mobiliteit.

Met oog op een goede afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid, wordt er een structurele samenwerking opgezet tussen de beleidsdomeinen Omgeving en Mobiliteit.

Om realisaties te versnellen, zet ik in overleg met mijn collega-minister bevoegd voor Omgeving in op geïntegreerde, gebieds- en resultaatgerichte projecten als motor voor ruimtelijke transformatie. We werken hierbij vanuit een gezamenlijke agenda, programmatie en inzet van middelen en het opzetten van brede gebiedscoalities.

Verder zorgen we voor een betere afstemming tussen rioolbeheerders en de wegbeheerders, omdat beiden belang hebben bij een goede afstemming van noodzakelijke infrastructuurwerken.

De regionale mobiliteitsplannen worden momenteel op schaal van de vervoerregio opgemaakt. Binnen de samenwerkingsopdracht met het departement Omgeving komen we binnen de verschillende vervoerregio's tot een hiërarchisch netwerk van mobipunten die Vlaams-breed worden uitgerold en regiospecifiek worden scherpgesteld.

De procedures die voorafgaan aan openbare werken worden gescreend met als doel een maximale vereenvoudiging en versnelling. Een betere afstemming met de procedures inzake omgevingsbeleid blijft een werkpunt.

De procedures inzake grondverwerving en onteigening worden verbeterd om er onder meer voor te zorgen dat er sneller knopen worden doorgesneden. De hervorming van de Dienst Vastgoedtransacties, die tot de bevoegdheid behoort van de minister van Financiën en Begroting, is essentieel om grondverwerving te versnellen, vermits deze dienst vandaag nogal te veel een flessenhals vormt op vlak van onteigenings-, aankoop- en verkoopprocedures. Tevens wordt een einddatum inzake onderhandelingen over grondverwervingen bepaald zodat sneller kan overgegaan worden tot gerechtelijke onteigening.

Ook binnen het eigen beleidsdomein passen we de organisatie aan in functie van snelle realisaties van investeringen op het terrein.

Vanuit VLAIO werd een traject gestart om innovatieprojecten te identificeren vanuit de speerpuntclusters (Catalisti, VIL, SIM, Flanders Food, Flux50, De Blauwe Cluster) die binnen de transitieprioriteiten passen. Om de samenwerking tussen speerpuntclusters en/of innovatieve bedrijfsnetwerken te bevorderen, wordt regelmatig een oproep voor interclusterprojecten opengesteld. In eerste instantie werd hierbij gefocust op de transities Circulaire Economie, Industrie 4.0 en Energie. Hier wordt een link gelegd met de transitie Mobiliteit.

Mobiliteit is een aspect dat deel uitmaakt van het beleid van de Vlaamse Rand. Dit luik wordt gecoördineerd vanuit het beleidsdomein MOW. We maken mee werk van meer en betere controle van reële uitstoot van voertuigen om zo emissiefraude tegen te gaan.

Ten dienste van de lokale besturen maar evengoed ten voordele van de verkeersveiligheid en de doorstroming, bekijken we hoe we de procedure aanvullende reglementen kunnen vereenvoudigen en versnellen.

De doelstellingen inzake het klimaatbeleid en het luchtkwaliteitsbeleid worden deels mee gerealiseerd vanuit het mobiliteitsbeleid. We zorgen voor een sterke link zodat maatregelen inzake mobiliteit ook de doelstellingen van het klimaat- en

luchtbeleid mee invullen. Bovendien investeren we verder in walstroom. Zo verbeteren we de luchtkwaliteit in de havenomgeving.

Binnen de Vlaamse overheid is er reeds een aantal jaren een *Data science* werkgroep opgericht met als doel kennis te delen over de entiteiten heen.

Het MOW Innovatie lab legt ook de verbinding met andere innovatieve initiatieven binnen de Vlaamse overheid (o.a. VO Sandbox, kopen bij startups, PIO) om zo de krachten te bundelen en de taak om innovatie te stimuleren en te faciliteren efficiënter te organiseren.

Vlaanderen wil beroep doen op haar volledige potentieel. Hiervoor zijn alle krachten noodzakelijk: nieuwkomers, Vlamingen met migratieachtergrond en zonder, niet gescheiden van elkaar maar in sociale mix. Vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken neem ik de volgende jaren, in co-creatie met de Minister van Inburgering en Gelijke kansen, initiatieven die ontmoeting, engagement en het opbouwen van sociaal kapitaal nastreven.

OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Zowel voor een goede combimobiliteit als voor een efficiënte organisatie van de logistiek zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Dit moet gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren. Maar ook binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zelf is nog ruimte voor optimalisatie.

Aan de hand van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) kunnen de investeringen en het onderhoud door het beleidsdomein gericht en efficiënter gepland worden (zie OD 1.3.).

De organisatie van het beleidsdomein wordt aangepakt zodat het overheidsapparaat voldoende wendbaar is om de recordinvesteringen om te zetten in snelle realisaties op het terrein. Dit vergt een verregaande bundeling van expertise en knowhow binnen het beleidsdomein, om zo de investeringen uit het GIP daadwerkelijk te realiseren.

De entiteiten organiseren zich functioneel en richten zich op onderlinge samenwerking en kennisdeling (ook met de lokale besturen en de vervoerregio's). Realisatiegerichtheid en projecteigenaarschap zijn eigenschappen die bijkomend worden versterkt. Voor complexe investeringsprojecten wordt de integrale en gecoördineerde werkwijze van De Werkvennootschap en Lantis verdergezet. In principe worden grote infrastructuurprojecten toegewezen aan deze projectvennootschappen.

De vervoerregiowerking, de integrale en multimodale aanpak en het sterker inzetten op brede participatie en betrokkenheid van burgers en andere overheden bij projecten vergen specifieke competentieontwikkeling binnen het beleidsdomein MOW.

Specifiek inzake fietsbeleid wordt het projectteam binnen het beleidsdomein MOW gereorganiseerd om de realisaties, inclusief het wegwerken van de onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in de fietsverbindingen, op het terrein sneller te garanderen.

Met oog op een overkoepelend duurzaam en efficiënt mobiliteitsbeleid en een investeringsbeleid gefocust op combimobiliteit versterken we het departement MOW zodat het zijn regierol kan waarmaken en de agentschappen kunnen focussen op hun uitvoerende rol. Zo verkrijgen we een heldere organisatie van het beleidsdomein MOW die tot een meer gestroomlijnde dienstverlening moet leiden, met een versnelde uitvoering van infrastructuurwerken en een meer coherent beleid tot gevolg.

We onderzoeken bovendien het bestuurlijk landschap binnen het beleidsdomein MOW. Hierbij gaan we na of de uitvoerende taken in één hand geclusterd kunnen worden per vervoersmodus (alles m.b.t. vervoer en infrastructuur van en over water in één hand, excl. vervoer op maat, en alles m.b.t. transportinfrastructuur over de weg in één hand). Alles met betrekking tot de infrastructuur van vervoer in de lucht, met name de beide LOM's, wordt zo snel mogelijk gefuseerd.

De wegeninspectie wordt samengebracht met de mobiele patrouilles bij Vlabel. De inkomsten uit boetes voor overbelasting worden toegevoegd aan het saldo kilometerheffing ten bate van MOW. Vlabel kan eventuele investeringen voor het controledispositief overbelasting ook financieren uit de meeropbrengst overbelasting.

III. TABEL MET KRUISVERWIJZING TUSSEN BEGROTINGSVELD EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Deze tabel geeft de koppeling weer tussen enerzijds het begrotingsgedeelte (beleidsvelden en inhoudelijke structuurelementen (ISE)) en anderzijds de strategische en operationele doelstellingen. Per begrotingsveld en ISE worden de gerelateerde strategische en operationele doelstellingen weergegeven.

Beleidsveld	Inhoudelijk structuurelement	Strategische doelstelling	Operationele doelstelling
Regionale luchthavens	Luchthavenbeleid	SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten	OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
	Uitbating regionale luchthavens	SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten	OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
	Luchthaveninfrastructuur	SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten	OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
		SD 1: Investeren in de capaciteit en de	OD 1.3. Naar een geïntegreerd investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

		betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken		
Gemeenschappelijk vervoer	Basisbereikbaarheid	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	
			OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren	
			OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten met oog op combimobiliteit	
			OD 2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven	
			OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	
	Investeringsin Basisbereikbaarheid	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren	
			OD 2.4: Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten met oog op combimobiliteit	
			OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	
	Kernnet	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren	
			OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten met oog op combimobiliteit	

	Aanvullend net	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen
		OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten met oog op combimobiliteit	OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren
	Treinet	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten
	Vervoer op maat	SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur	OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk
		SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan	OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's
Algemeen mobiliteitsbeleid	Algemene beleidsondersteuning	SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
			OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijken

		<p>SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur</p> <p>SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan</p> <p>SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk</p>	<p>OD 6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen</p> <p>OD 6.4: Naar een innovatief fietsnetwerk</p> <p>OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's</p> <p>OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten</p> <p>OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten</p> <p>OD 8.4. Samenwerken in quadruple-helix verband</p> <p>OD 8.5. De vinger aan de pols houden</p> <p>OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen</p> <p>OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken</p> <p>OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken</p> <p>OD 7.2. Naar een integrale klimaatpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik</p> <p>OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico</p>
--	--	--	--

Weginfrastructuur- en beleid	Modi-overschrijdend mobiliteitsbeleid	SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk	OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken
			OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik
			OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
	Verkeersveiligheid	SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoersysteem	OD 4.1. Inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruiker
			OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker
			OD 4.3. Verbeterde controle en handhaving
			OD 4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan
	Verkeersbeleid	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer
			OD 6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen

	innovatievere infrastructuur		
Weginfrastructuur algemeen	SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken	
		OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk	
		OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement	
Onderhoud weginfrastructuur	SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken	
		OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk	
		OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement	
Investeren in weginfrastructuur	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk	
		OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken	

Waterinfrastructuur- en beleid	Haven- en waterbeleid	van onze vervoersnetwerken	OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk	
		SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement	
		SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur	OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk	
			OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren	
		SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk	OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk	
			OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk	
		SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal	OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik	
		Waterinfrastructuur- en beleid	Haven- en waterbeleid	OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer
				OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk

		ontsloten internationale knooppunten	OD 3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus
		SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk	OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
		Waterinfrastructuur algemeen	OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk
			OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken
			OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik
			OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
			OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer
			OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk
			OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen

	Onderhoud waterinfrastructuur	SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement
		SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk
		SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten	OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk
			OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
	Investeren waterinfrastructuur	SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement
		SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk	OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk

			OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
			OD 6.3: Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk
			OD 7.1 De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken
			OD 7.2. Naar een integrale klimaatpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik
			OD 7.3 Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
			OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk OD
			OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
			OD 2.7. Personenmobiliteit over het water
	en optimaal ontsloten internationale knooppunten		
	SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur		
	SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk		
	SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten		
	SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid		
		Scheepvaartverkeer	

voor personenvervoer

BIJLAGE 1: LIJST MET AFKORTINGEN

OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
VTE	Voltijds equivalent
KMO	Kleine en Middelgrote Ondernemingen
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
RVSM	Dynamisch infobord naast de weg
RSS	Dynamische rijstrooksignalisatieportalen
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
SD	Strategische Doelstelling
OD	Operationele Doelstelling
BCC	Beleid- en beheercyclus
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
MaaS	Mobility as a Service
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
TEN-T	Trans European Network - Transport
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
SAVE	Samen Actief voor Veilig Verkeer
ANPR	Automatic number plate recognition
GAS	Gemeentelijke Administratieve Sanctie
VIL	Vlaams Instituut voor Logistiek
ITS	Intelligent Transport Systems
FITA	Flanders International Technical Agency
3RX	Ijzeren Rijn
Catalisti	Speerpuntcluster Chemie en Kunststoffen
SIM	Strategisch Initiatief Materialen
Flux50	Speerpuntcluster duurzame energiesector
Vlabel	Vlaamse Belastingdienst
ISE	Inhoudelijk Structuurelement

BIJLAGE 2: REGELGEVINGSAGENDA

Onderstaand overzicht is een indicatieve lijst van geplande regelgevingsinitiatieven voor het beleidsdomein MOW.

Aard en titel	Decreet dringende bepalingen
Korte omschrijving	Diverse technische aanpassingen onder andere tot: Bekrchtigingsbepaling BVR; Aanvulling basisbereikbaarheid; Decreet Gemeentewegen; etc.
Indicatieve planning	Asap
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Scheepvaartdecreet
Korte omschrijving	Het ontwerp creëert een algemeen regelgevend kader voor het beheer en het gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart op de binnenwateren in Vlaanderen. Het vormt tevens een gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector alsook van Richtlijn 2017/2397 van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart en de nieuwe gedelegeerde richtlijn(EU) .../... van de Commissie van 2 augustus 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft normen betreffende competenties en de overeenkomstige kennis en vaardigheden voor praktijkexamens, de goedkeuring van simulatoren en medische geschiktheid.
Indicatieve planning	Eerste helft 2020
Betrokken instanties	DMOW, DVW en MDK

Aard en titel	Decreet tot wijziging van het Havendecreet
Korte omschrijving	Het Havendecreet moet alleszins aangepast worden om conform te zijn met de Europese Havenverordening (EU) 2017/352. In het kader van de havenverordening en de havenstrategie wordt de samenwerking met de havens herbekeken in functie van een verzakelijking van de relatie tussen Vlaamse overheid en havens. Dat verloopt via 2 sporen: - het afsluiten van een koepelovereenkomst, gevolgd door overeenkomsten per haven die invulling geven aan samenwerking rond concrete beleidsthema's per haven; - een herziening van het Havendecreet in het licht van de nieuwe Europese havenverordening, de Groepsvrijstellingsverordening en een aantal strategische keuzes die moeten worden gemaakt in de overlegraad (o.a. rond financiering, statuut van havenbedrijven, rol van de havenbeheerder).
Indicatieve planning	Eerste helft 2020
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer
Korte omschrijving	Dit decreet kadert in de omzetting van Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie
Indicatieve planning	Inwerkingtreding uiterlijk op 19 oktober 2021
Betrokken instanties	Vlabel en DMOW

Aard en titel	Decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsverenigingen
Korte omschrijving	Dit decreet strekt ertoe het decreet op de mobiliteitsverenigingen te actualiseren (cf. Regeerakkoord).
Indicatieve planning	Nog te bepalen
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Decreet tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer
Korte omschrijving	Dit decreet strekt ertoe beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en 50 af te handelen door middel van gemeentelijke administratieve sancties (cf. Regeerakkoord).
Indicatieve planning	Principiële goedkeuring in eerste kwartaal 2020
Betrokken instanties	DMOW en AWV

Aard en titel	Decreet tot wijziging van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen
Korte omschrijving	Dit decreet strekt ertoe om het decreet Gemeentewegen bij te sturen in functie van een aantal basisbeginselen van het Regeerakkoord (o.a. vereenvoudiging procedures, meer autonomie lokale besturen, afschaffing van bepaalde taken Vlaamse overheid, verregaande digitalisering), mede rekening houdend met de uitgangspunten van het decreet basisbereikbaarheid.
Indicatieve planning	Principiële goedkeuring in 2020
Betrokken instanties	DMOW en AWV

Aard en titel	Besluit(en) van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid
---------------	---

Korte omschrijving	Dit besluit strekt tot een operationalisering van het decreet basisbereikbaarheid.
Indicatieve planning	
Betrokken instanties	DMOW, AWV, MDK, DWV, Lantis en De Lijn

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot omzetting van Richtlijn 2018/645 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen en Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs
Korte omschrijving	Dit besluit voorziet in de verplichte omzetting van een Europese Richtlijn over de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van professionele bestuurders.
Indicatieve planning	Inwerkingtreding uiterlijk op 23 mei 2020
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot omzetting van Richtlijn 2014/45 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG
Korte omschrijving	Dit besluit kadert in de toepassing vanaf 1 januari 2022 van Richtlijn 2014/45 op twee- en driewielige voertuigen – voertuigcategorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm ³ .
Indicatieve planning	Inwerkingtreding uiterlijk op 1 januari 2022
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering houdende diverse bepalingen over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer
Korte omschrijving	Dit besluit versoepelt de regeling die tot op heden verankerd zit in de voormalig federale bewakingswetgeving, zonder afbreuk te doen aan de nodige veiligheidsvereisten waaraan begeleidingsondernemingen en begeleiders moeten voldoen.
Indicatieve planning	Eind 2019 definitieve goedkeuring
Betrokken instanties	AWV en DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de voorwaarden voor de beroepsbekwaamheid van de bestuurder van een langere en zwaardere sleep, tot
---------------	---

	wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 mei 2014 betreffende de erkenning van een bekwaamheidsattest voor het besturen van een langere en zwaardere sleep in het kader van een proefproject
Korte omschrijving	Dit besluit strekt ertoe de voorwaarden te bepalen voor de beroepsbekwaamheid van een bestuurder van een langere en zwaardere sleep (LZV).
Indicatieve planning	Eind 2019 definitieve goedkeuring
Betrokken instanties	AWV en DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet bezoldigd personenvervoer
Korte omschrijving	Dit besluit strekt tot een operationalisering van het decreet bezoldigd personenvervoer (taxi's).
Indicatieve planning	Najaar 2019 definitieve goedkeuring
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de regels voor de benchmark
Korte omschrijving	Dit besluit moet de regels vaststellen voor de benchmark waaraan De Lijn moet voldoen om opnieuw te worden aangesteld als interne operator. Vervolgens moet de benchmark worden uitgevoerd en moet de Vlaamse Regering een beslissing nemen over de aanstelling.
Indicatieve planning	Eind 2019 principiële goedkeuring
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van der Vlaamse Regering houdende de voorwaarden voor het rijonderricht en de erkende rijtscholen
Korte omschrijving	Dit besluit strekt ertoe het professionele rijonderricht in het Vlaamse Gewest te regelen (level playing field erkende rijtscholen en gebrevetteerde instructeurs)
Indicatieve planning	Eerste kwartaal 2020 tweede principiële goedkeuring
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg
Korte omschrijving	Verschillende wijzigingen aan dit besluit zijn vereist, o.a. om uitvoering te geven aan het voornemen om kruispunten waar

	mogelijk in functie van veiligheid en doorstroming conflictvrij te maken onder andere door 'vierkant groen' uit te rollen op geschikte kruispunten en om de regelgeving inzake plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (die zich momenteel zowel in MB's als in de Wegcode bevindt) te wijzigen.
Indicatieve planning	Najaar 2020 principiële goedkeuring
Betrokken instanties	DMOW en AWV

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een verordening voor het verkeer van havenvoertuigen binnen de verschillende havengebieden in Vlaanderen
Korte omschrijving	Door middel van dit besluit wordt uitvoering gegeven aan art. 14 bis van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en wordt voor elk havengebied een eigen verkeersregeling ingevoerd.
Indicatieve planning	Medio 2020 principiële goedkeuring
Betrokken instanties	DMOW en AWV

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen
Korte omschrijving	Dit besluit beoogt wijzigingen op het vlak van de homologatie en technische keuring, onder meer ten gevolge van Verordening 2018/858/EU. Hierin zit ook de afbakening van het havengebied vervat.
Indicatieve planning	Eind 2020 definitieve goedkeuring
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 2 van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 betreffende de Staatstussenkomst inzake toelagen voor het uitvoeren van werken door de provincies, gemeenten, verenigingen van gemeenten, commissies van openbare onderstand, kerkfabrieken, en verenigingen van Polders of van wateringen
Korte omschrijving	Dit besluit kadert in de besparingsmaatregelen voorzien in het Regeerakkoord en strekt ertoe geen subsidies meer uit te keren aan de intercommunales die aan elektriciteits- en gasdistributie doen voor verplaatsingen van leidingen die bevolen worden na 1 januari 2020.
Indicatieve planning	Inwerkingtreding op 1 januari 2020
Betrokken instanties	DMOW, AWV en MDK

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de afbakening in het Linkerschelde-oevergebied van het
---------------	---

	havengebied en het gebied waarbinnen het voorkeurecht kan worden uitgeoefend door de Maatschappij en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de voorlopige begrenzing van de havengebieden
Korte omschrijving	Na vernietiging van het GRUP en beslissingen rond het complex project 'Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit haven van Antwerpen' (ECA) moet rechtszekerheid gebracht worden in het LSO-gebied.
Indicatieve planning	Dit besluit hangt samen met het verloop van de procedure voor het complex project 'Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit haven van Antwerpen'.
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de registratie van de opvarenden
Korte omschrijving	Dit besluit kadert in de omzetting van Richtlijn (EU) 2017/2109 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 tot wijziging van Richtlijn 98/41/EG van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen en Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten. Dit impliceert tevens belangrijke technische aanpassingen (ICT).
Indicatieve planning	Omzetting eerste kwartaal 2020
Betrokken instanties	DMOW, MDK en DVW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 mei 2018 tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang
Korte omschrijving	Dit besluit voorziet in de verplichte omzetting van Richtlijn (EU) 2018/1846 van de Commissie van 23 november 2018 tot vierde aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land
Indicatieve planning	Omzetting eerste kwartaal 2020
Betrokken instanties	DMOW en DVW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot aanpassing van de scheepvaartregelgeving aan de mogelijkheden van geautomatiseerd varen
Korte omschrijving	Het decreet van 26 april 2019 houdende diverse bepalingen over het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM - De Lijn voorzag al

	mogelijkheden voor proefvaart en testen op dat gebied. Dit besluit wil verder gaan en ook al effectieve/commerciële transporten toelaten, met uiteraard omkaderende maatregelen.
Indicatieve planning	Tweede principiële goedkeuring medio 2020
Betrokken instanties	DMOW en DVW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering houdende bepalingen inzake de uitvoerbaarheid van de onmiddellijke inning
Korte omschrijving	Dit ontwerp beoogt de handhaving van de havenkapiteins te ondersteunen door een duidelijker kader te maken.
Indicatieve planning	Principiële goedkeuring in 2020
Betrokken instanties	DMOW

Aard en titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de erkenning van inzake beroepskwalificaties in de binnenvaart
Korte omschrijving	Dit besluit voorziet in de verplichte omzetting van Omzetting Richtlijn 2017/2397 betreffende de erkenning van inzake beroepskwalificaties in de binnenvaart.
Indicatieve planning	Omzetting tegen uiterlijk 17 januari 2022
Betrokken instanties	DMOW en DVW

BIJLAGE 3: OVERZICHTSTABEL GROTE INVESTERINGSPROJECTEN

Grote projecten (Vlaams niveau)
R0 (inclusief programma 'Werken aan de ring')
R1 (uitvoering Toekomstverbond)
Grote projecten waarvoor ruimtelijk planningsproces of procedure complexe projecten loopt
Nieuwe sluis Zeebrugge
Extra containercapaciteit Antwerpen
Toekomstverbond (A102, tweede Tijsmanstunnel, Haventracé, Nx)
KR8 (Kortrijk)
Opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (Seine-Schelde)
Nx Zeebrugge
Noord-Zuid Limburg
N60 (Ronse)
Viaduct E17 Gentbrugge (onderhoud en verbetering) (+studie)
Grote projecten (andere)
A8 (Halle)
Ombouw A12 tot autosnelweg
Tramlijn 7 (Gent)
Ombouw N49 tot autosnelweg
R4 Oost-West (PPS + quickwins)
Spartacus - lijn 1
Spartacus - lijn 2
Verhogen bruggen Albertkanaal
Verbinding Ieper-Veurne
Nieuwe Steenbruggebrug + studie Dampoortsluis
11 Vlaamse spoorprioriteiten