

Vlaams
Parlement

ingediend op **1350** (2017-2018) – Nr. 1
30 oktober 2017 (2017-2018)

Beleidsbrief

Mobiliteit en Openbare Werken
2017-2018

ingediend door minister Ben Weyts

INHOUD

Lijst met afkortingen	4
Managementsamenvatting	6
Inleiding.....	7
Omgevingsanalyse	8
Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk	19
SD 1 We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt: naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal benut en verknoot ...	19
OD 1 Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag	22
OD 2 Netwerken verknopen om te komen tot een betere combimobiliteit zodat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt kunnen worden	26
OD 3 We voeren een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoek een slimme kilometerheffing voor personenvervoer	27
SD 2 Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing.....	29
OD 4 Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te bekomen.....	30
OD 5 Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken	31
OD 6 Slimme netwerken realiseren voor een vlotte en veilige doorstroming	33
OD 7 Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel	38
OD 8 Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM)	40
Verkeersveiligheid.....	42
SD 3 Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid	42
OD 9 Vlaams huis voor de verkeersveiligheid	43
OD 10 Verkeersveilig ontwerpen	43
OD 11 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag	45
OD 12 Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid.....	47
OD 13 Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid	48
OD 14 Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering	49
Investerings voor mens en economie.....	50
SD 4 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.....	50
Algemene stand van zaken	50
OD 15 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie.....	51
OD 16 Investeren met aandacht voor de leefomgeving	55
OD 17 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie	57
OD 18 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken	60

SD 5 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid	62
OD 19 Investeren inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk.....	63
OD 20 Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen	65
OD 21 Duurzame logistiek met oog voor innovatie	65
OD 22 Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen	66
OD 23 Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken	70
OD 24 Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken	71
OD 25 Wegen als schakels in de logistieke netwerken	72
OD 26 De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid	73
Slagkrachtige overheid	74
SD 6 Een planmatige aanpak	74
OD 27 Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak	74
OD 28 Een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.....	75
SD 7 Wegen op internationaal beleid	76
OD 29 Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid	76
OD 30 Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid	77
SD 8 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid	79
OD 31 Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken	79
OD 32 Grondbeheer.....	81
OD 33 Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn	82
OD 34 Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer	84
SD 9 Correcte, coherente en leesbare regelgeving.....	87
OD 35 De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten.....	87
OD 36 Vernieuwende regelgeving	89
Bijlage 1: Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.....	92
Bijlage 2: Moties en resoluties	95
Bijlage 3: Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof.....	99
Bijlage 4: Arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie die betrekking hebben op de Vlaamse regelgeving	100

Lijst met afkortingen

ABT	Account based ticketing
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
CARA	het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CCS	Cargo Community Systems
CEF	Connecting Europe Facility
CEMV	Contactless European Mastercard & Visa
CESNI	Europees comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart
wDVM	Dynamisch Verkeersmanagement
DVW	De Vlaamse Waterweg
ECMM	executief comité van de ministers van mobiliteit
EFSI	Europees Fonds voor Strategische Investeringsen
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
FCD	Floating Car Data
FOD	Federale Overheidsdienst
GIP	Geïntegreerd Investeringsplan
GOG	gecontroleerd overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
IHD	Instandhoudingsdoelstellingen
IMOB	Instituut voor Mobiliteit - UHasselt
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
ITS	intelligent transportation systems
KAR	Korte Afstands Radio
LED	Light Emitting Diode
LEM	Luchthavenexploitatie maatschappij
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	Lange zware vrachtwagen
MDK	agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectrapportage
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OBU	On Board Unit

OD	Operationele Doelstelling
ORBP	Overstromingsrisicobeheerplan
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
P+R	Park & Ride
PBM	Personen met een Beperkte Mobiliteit
PPS	Publiek Private Samenwerking
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform
RIS	River Information Services
SD	Strategische Doelstelling
TEN(T)	Trans-Europese (Transport) Netwerken
TERN	Trans-Europese wegen (Road) Netwerk
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
UNECE	Europese economische commissie van de Verenigde Naties
VHV	Vlaams Huis Verkeersveiligheid
VLAREM	Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVM	Vlaamse Vervoersmaatschappij (De Lijn)
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV

Managementsamenvatting

Vlaanderen wordt geconfronteerd met enorme uitdagingen op het vlak van mobiliteit, maar de Vlaamse Regering blijft niet bij de pakken zitten. De investeringsbudgetten voor álle vormen van vervoer stijgen naar recordhoogte. De investeringen in onze weginfrastructuur, cruciaal voor onze mobiliteit en onze economie, worden opgeschroefd. Maar er wordt nog meer geïnvesteerd in de alternatieven voor de klassieke (vracht)wagen: de waterweg, het openbaar vervoer en de fiets. Deze Beleidsbrief bevat de krachtlijnen van het Vlaams investeringsbeleid.

Veel investeringen mikken op een structurele 'modal shift', die de alternatieven voor de (vracht)wagen een groter belang toemeet in ons vervoerpatroon. Vlaanderen zal bestuurders niet vermanen, maar verleiden met sterke en aantrekkelijke alternatieven. Zo wordt er bij De Lijn fors geïnvesteerd in een vernieuwing van de vloot, waarbij verouderde voertuigen worden geruild voor snelle en comfortabele opvolgers, die vaak nog meer reizigers kunnen vervoeren op plaatsen waar de vraag het grootst is. Nieuwe verkeersknooppunten, waar verschillende vormen van vervoer elkaar ontmoeten, geven vorm aan de combimobiliteit, waarbij reizigers vlot en comfortabel kunnen schakelen tussen bijvoorbeeld de wagen en de tram of tussen de bus en de deelfiets. De Lijn wordt een steeds gezonder bedrijf, dat steeds beter gewapend is voor de uitdagingen van de toekomst. Versterkte investeringen in nieuwe fietsinfrastructuur maken van de fiets ook tijdens de werkweek een volwaardig vervoersmiddel. Het fijnmazige netwerk van Vlaamse waterwegen wordt verder uitgebreid tot het ijzersterke en filevrije alternatief voor de dichtslibbende autowegen.

Met het Oosterweelproject in Antwerpen en de herinrichting van de R0 rond Brussel staan twee enorme investeringsprojecten met historische allure op de rails. In beide gevallen gaat het omvattende mobiliteitsplannen, die oog hebben voor álle vormen van vervoer. Zo pakken we heel gericht onze twee grootste congestiepunten aan. Dankzij het historische Toekomstverbond kunnen we na 20 jaar discussiëren en procederen eindelijk gaan investeren in betere mobiliteit en leefbaarheid in de regio Antwerpen.

We investeren niet alleen in vlotter, maar ook in veiliger verkeer. Na de schande van de 400 verkeerdoden in 2014 kan Vlaanderen nu opnieuw dalende cijfers voorleggen, maar elke verkeersdode blijft er één te veel. We voeren de strijd voor meer verkeersveiligheid op alle fronten: van *education* en *engagement*, over *engineering* en *evaluation* naar *enforcement*.

Mobiliteitsbeleid gaat niet alleen over beton, maar ook over verkeersleefbaarheid. In Vlaanderen werken we hard aan concrete perspectieven op meer verkeersleefbaarheid. In deze Beleidsbrief vindt u een overzicht van al onze inspanningen in dat kader.

Inleiding

De huidige legislatuur 2014-2019 loopt nog een kleine twee jaar en ik zal die twee jaar volop aangrijpen om elke dag te blijven besturen en te blijven werken aan vlotter en veiliger verkeer in Vlaanderen. Dat is immers meer dan ooit nodig.

We nemen de alarmerende signalen ernstig. In 2016 werd het filerecord in Vlaanderen opnieuw een beetje scherper gesteld. Onze wegen raken stilaan volledig verzadigd. Alle prognoses voorspellen tegen 2030 nog meer voertuigen en nog meer verliesuren.

Maar we hebben ook oog voor de hoopgevende, nieuwe perspectieven. Er waren het voorbije jaar immers ook een aantal lichtpuntjes, zoals de prille modal shift op de kortere afstanden, de stijging van het aantal betalende reizigers bij De Lijn en de toenemende tonkilometers op de Vlaamse waterwegen. Ook al is het voor iedereen duidelijk dat de weg naar vlotter verkeer in Vlaanderen nog zeer lang is.

Inzake verkeersveiligheid worden hoopgevende resultaten geboekt. In 2016 daalde het aantal verkeersdoden al met -15% en in de eerste helft van 2017 werd een verdere daling van -20% gerealiseerd. Vlaanderen toonde zich daarmee veruit de beste leerling in de Belgische klas. Ik beschouw deze cijfers als een aanmoediging om verder te gaan op de ingeslagen weg. Niet elke maatregel is even populair, maar het aantal verkeersdoden daalt wel. Als ook maar een paar van die mensen gered zijn door de nieuwe beleidskeuzes van het omvattende Vlaamse Verkeersveiligheidsplan, dan moet ik nu absoluut doorzetten. Ook hier is het immers duidelijk dat de weg nog zeer lang is.

Ik zal mijn fors toegenomen investeringsbudgetten inzetten om elke positieve tendens te versterken en elke negatieve trend te keren waar mogelijk. Hoe ik dat plan te doen, beschrijf ik in deze Beleidsbrief.

Omgevingsanalyse

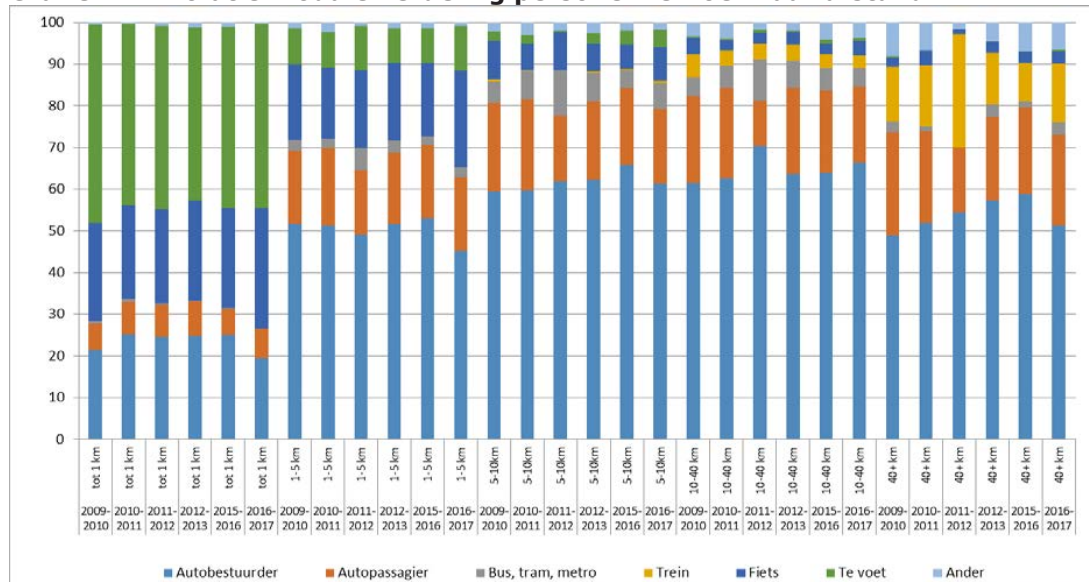
Hoe en wanneer verplaatsen we ons?

Vlamingen kiezen in het woon-werkverkeer steeds vaker voor een alternatief voor de auto. Zo zijn de woon-werkverplaatsingen met de fiets (inclusief de elektrische fiets) ten opzichte van 2013 met 4,3% gestegen. 16,9% van het woon-werkverkeer gebeurde in 2016-2017 met de fiets. Ondanks die positieve tendens blijft de auto (bestuurder en passagier) met 70,7% veruit de belangrijkste hoofdvervoerswijze voor dit type verkeer. Ten opzichte van het begin van deze regeerperiode betekent dit wel een afname met -1,5%. 7,9% van de woon-werkverplaatsingen gebeurde in 2016-2017 met het openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro). De overige 4,5% maakte gebruik van andere modi of ging te voet naar het werk, zo blijkt uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 5.2).

Voor woon-schoolverplaatsingen ligt het aandeel van de fiets (incl. elektrische fiets) in 2016-2017 met 31,5% een flink stuk hoger. Dit betekent een stijging met 2,6% ten opzichte van de periode 2015-2016. De fiets onttroont op die manier de auto (29,9%) voor dit type verplaatsingen. Het openbaar vervoer is dan weer goed voor 24,2% van alle woon-schoolverplaatsingen. Het aandeel te voet ten slotte bedraagt 9,5%. Andere modi (zoals het schoolvervoer) vervolledigen het plaatje.

Verplaatsingen korter dan 1 kilometer worden voornamelijk te voet of per fiets afgelegd. Toch stellen we vast dat de auto ook voor dit soort korte verplaatsingen opvallend vaak gebruikt wordt (26,5%), ook al is er op dit punt een dalende tendens waarneembaar ten opzichte van de periode 2015-2016 (-4,9%). Bij verplaatsingen tussen 1 en 5 kilometer (goed voor ruim een derde van alle verplaatsingen) heeft de auto een aandeel van 62,9%, oftewel een daling van -7,6% tegenover de vorige meting. Voor de kortere afstanden tot 5 kilometer komt er dus een voorzichtige modale verschuiving in beeld. Verplaatsingen te voet of per fiets winnen ettelijke punten ten opzichte van verplaatsingen met de wagen. Het aandeel van bus, tram en metro is dan weer het grootst bij de middellange verplaatsingen (10-40 km), de trein scoort vooral bij de langere afstanden (+40 km). De verplaatsingen van meer dan 40 kilometer zijn goed voor slechts 7,1% van alle verplaatsingen (cf. grafiek 1).

Grafiek 1: Evolutie modale verdeling personenvervoer naar afstand



Modale verdeling (hoofdvervoerswijze) naar afgelegde afstand, van 2008-2009 tot 2016-2017, in %. Opmerking: de categorie 'Ander' omvat onder meer bromfiets en motor.

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag, Departement MOW via Dataroom MOW.

De evolutie van het snelwegverkeer in 2016 wordt gekenmerkt door een verschil tussen het niet-vrachtverkeer en het vrachtverkeer (cf. tabel 1). Het niet-vrachtverkeer op de snelwegen steeg met ongeveer 1%. Het vrachtverkeer bleef nagenoeg status quo of kende een lichte afname, met uitzondering van de zaterdagen. Deze trendbreuk voor het vrachtverkeer doet zich op werkdagen voor in alle maanden sinds de invoering van de kilometerheffing (vanaf april 2016). Desalniettemin nam het totaal verkeer door het groter aandeel niet-vrachtwagens verder toe. Deze evolutie is geen algemene tendens, maar verschilt duidelijk van snelweg tot snelweg.

Tabel 1: Verkeersevolutie Vlaanderen op jaarbasis

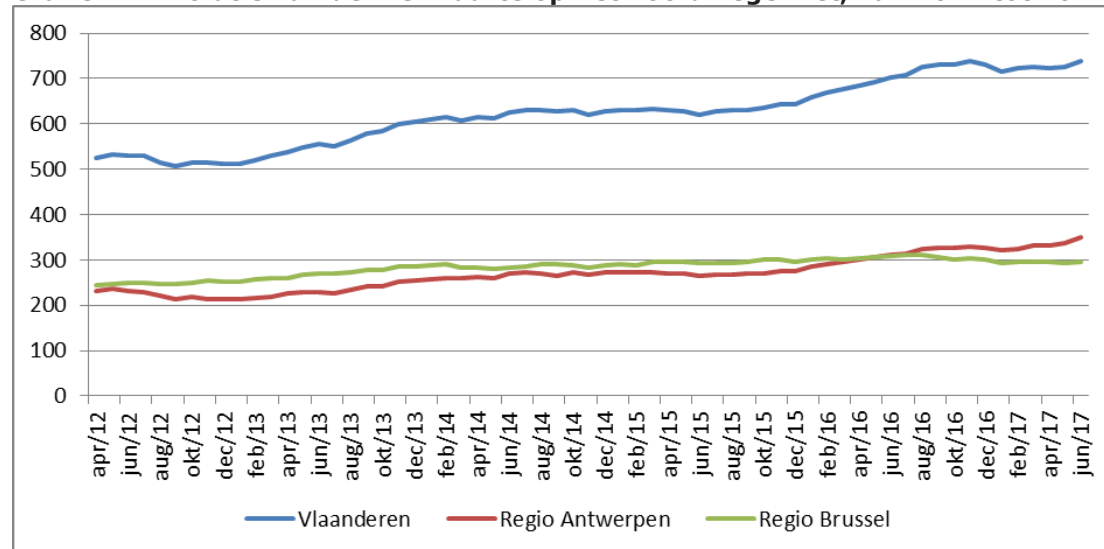
Verkeersevolutie (%) op jaarbasis 2016 t.o.v. 2015 volledig snelwegennet Vlaanderen				
Dagtype	niet-vracht	vracht	totaal	pwe
Zaterdag	1.3	2.4	1.4	1.4
Zondag	0.7	-0.4	0.7	0.6
Werkdag excl. schoolvakantie	1.0	-0.1	0.8	0.7

Verkeersevolutie in % op jaarbasis 2016 t.o.v. 2015.

Bron: Vlaams Verkeerscentrum, Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen 2016.

Wat de totale filezwaarte op de Vlaamse snelwegen betreft, was 2016 een nieuw recordjaar (cf. grafiek 2). Dit komt vooral door een sterke toename van de avondfiles, getuige een stijging met 22 à 23% voor Vlaanderen in zijn totaliteit. De toename van de avondfiles doet zich voor in alle maanden van 2016. Daardoor kan deze onmogelijk aan tijdelijke effecten (wegenwerken, weersomstandigheden) worden toegeschreven. De oorzaak is structureel van aard en houdt verband met (sterke) oververzadiging en een gebrek aan restcapaciteit. De evolutie van de ochtendfiles is daarentegen niet eenduidig: een toename met 11% in de regio Antwerpen en met 5% voor Vlaanderen, versus een lichte afname met 4% in de regio Brussel. Door de sterkere toename van de files in de regio Antwerpen wordt de filezwaarte over de volledige dag (0-24u) in de regio Antwerpen voor het eerst groter dan deze in de regio Brussel.

Grafiek 2: Evolutie van de filezwaarte op het hoofdwegennet, van 2012 tot 2017



Evolutie van de filezwaarte op het autosnelwegennet, van 2012 tot 2017, in kilometeruren per dag (voortschrijdend jaargemiddelde).

Bron: Departement MOW via Dataroom MOW.

In 2016 nam het aandeel verliestijd (ingevolge files en vertraagd verkeer) in het totaal van de tijd die weggebruikers samen doorbrengen op de autosnelwegen licht toe ten opzichte van 2015 (+1,3%). In de regio Antwerpen bedraagt het aandeel voertuigverliesuren 18 à 19% tijdens de ochtend- en avondspits op werkdagen. In de regio Brussel loopt het aandeel op tot 23% in de avondspits en maar liefst 32% tijdens de ochtendspits. In de regio's Gent en de rest van Vlaanderen is op werkdagen ongeveer 4 à 6% van alle tijd die de voertuigen doorbrengen op de snelwegen te wijten aan verliestijd ingevolge files en vertraagd verkeer (cf. tabel 2).

Tabel 2: Aandeel (%) voertuigverliesuren t.o.v. gepresteerde voertuiguren 2016

Aandeel (%) voertuigverliesuren t.o.v. gepresteerde voertuiguren 2016		Vlaanderen	Antwerpen	Brussel	Gent	Rest
Zaterdag	0u-24u	3.3	3.1	4.8	2.6	2.3
	0u-12u	2.7	2.5	3.1	2.6	2.4
	12u-24u	3.7	3.4	5.6	2.7	2.3
Zondag	0u-24u	4.2	2.7	5.8	4.4	3.9
	0u-12u	1.4	0.6	1.3	2.6	1.6
	12u-24u	5.2	3.4	7.5	4.8	4.7
Werkdag excl. schoolvakantie	0u-24u	16	19	27	4.2	5.1
	0u-12u	18	18	32	4.8	4.4
	12u-24u	15	19	23	3.8	5.7

Aandeel (%) voertuigverliesuren t.o.v. gepresteerde voertuiguren 2016

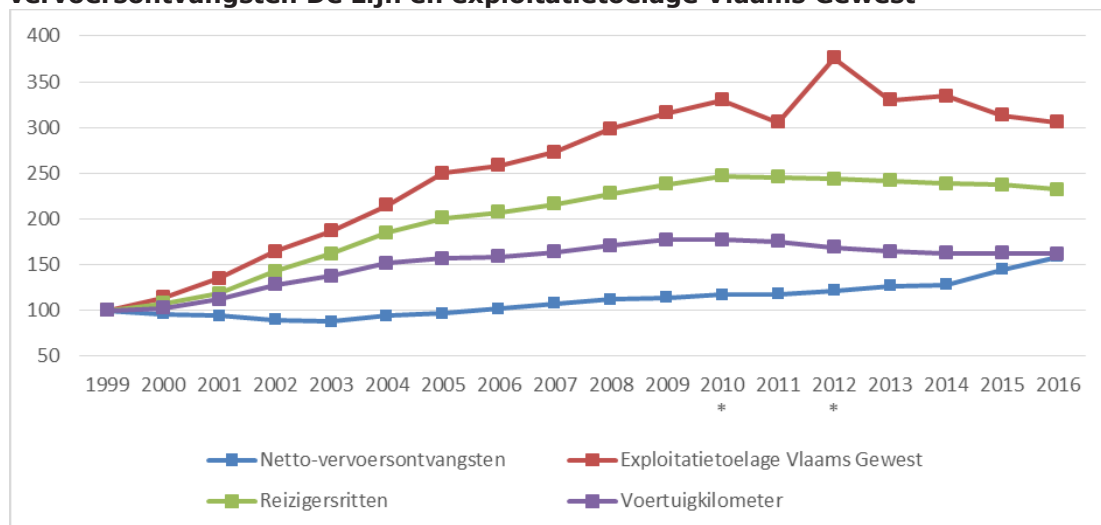
Bron: Vlaams Verkeerscentrum, Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen 2016.

Het openbaar vervoer

Ten opzichte van 2015 steeg het aantal betalende reizigers bij De Lijn met +1,5%. Ten opzichte van 2014 steeg het aantal betalende reizigers zelfs met +8,2%. In 2016 bedroeg het aantal betalende reizigers ten opzichte van het totale aantal reizigers bovendien wel 98%. In 2015 was dit 94,5% en in 2014 amper 88,3%. Momenteel kan De Lijn nog geen reële reizigersaantallen rapporteren: er wordt gebruik gemaakt van forfaitaire assumpties. Het is dus gevaarlijk uitspraken te doen over het absolute aantal reizigers. Ongeveer 323.000 Vlaamse senioren hadden eind 2016 een betalend jaarabonnement. Bij kinderen tot 12 jaar waren dat er ruim 25.000.

De Lijn werkt aan een hogere kostendekkingsgraad. Voor het vijfde jaar op rij steeg de kostendekking, die in 2016 voor het eerst deze eeuw boven de 20% uitkomt (20,3%). In 2014 was dit 15,8% en in 2015 was dit 18,7%. Het aandeel betalende reizigers steeg verder van 94,5% naar 98%. In 2014 bedroeg het aandeel betalende reizigers slechts 88,3%. In 2016 daalde de exploitatietoelage met 2,6% in vergelijking met 2015, terwijl de eigen inkomsten uit vervoerbewijzen met 9,8% toenamen (cf. grafiek 3). De investeringsmiddelen stegen dan weer voor het derde jaar op rij.

Grafiek 3: Aantal reizigersritten en voertuigkilometer van De Lijn, netto-vervoersontvangsten De Lijn en exploitatietoelage Vlaams Gewest



Index van het aantal reizigersritten en voertuigkilometer van De Lijn, netto-vervoersontvangsten De Lijn en exploitatietoelage Vlaams Gewest, van 1999 tot 2016, index 1999 = 100.

* 2010: Gedurende een korte periode in 2004/2005 was de exploitatiedotatie gesplitst krediet. 62,9 miljoen ordonnantiekrediet werd uiteindelijk uitbetaald in 2010.

* 2012: in 2012 werd de overflowdotatie ten belope van 138,6 miljoen uitbetaald.

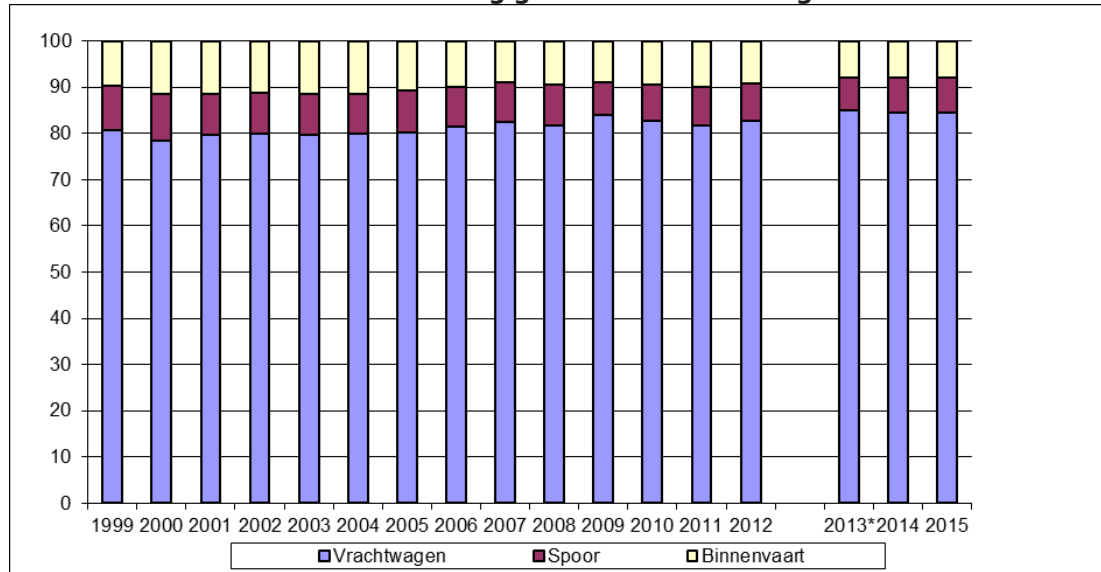
Bron: VVM De Lijn via Dataroom MOW.

De negatieve impact van de (op vele plaatsen en vele momenten) structurele congestie is enorm groot. Dit laat zich aan de eindhalte sterk voelen. De Lijn blijft daarom, in samenwerking met de wegbeheerders, sterk inzetten op permanente en doorgedreven investeringen die de doorstromingskwaliteit bevordert in samenhang met die van andere modi binnen het gelaagde OV-netwerk. Niet alleen het werken op doorstroming is broodnodig. Ook het beperken van omleidingen en het verfijnen van de variabele rijtijden zal een positief effect hebben op de stiptheidscijfers.

Economische en logistieke netwerken

Vlaanderen ligt in het hart van Europa en heeft een zeer dicht netwerk van transportinfrastructuur. Zowel voor wegen, spoorwegen als binnenvaart bekleedt het binnen Europa een toppositie. Hiermee heeft het Vlaams Gewest sterke troeven in handen en is het op logistiek vlak een topregio. Het beleid wil deze positie verder versterken door te blijven inzetten op slimme, duurzame, en multimodale logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Logistieke ketens worden geoptimaliseerd en logistieke stromen tot grotere stromen gebundeld, zodat alle modi optimaal ingezet worden (binnenvaart, spoor).

Bij het goederenvervoer was er in 2015 zeer weinig evolutie wat betreft het aantal tonkilometer van de drie verschillende modi. Zo blijft het vrachtvervoer over de weg de modale verdeling domineren, met in 2015 een aandeel van 84,6%. Het vrachtvervoer over de weg wordt sinds 2013 op een andere manier gemeten, waardoor vergelijken met de jaren voordien niet mogelijk is (cf. grafiek 5). Daardoor kan ook de modale verdeling vanaf 2013 niet vergeleken worden met die van de voorgaande jaren.

Grafiek 4: Evolutie modale verdeling goederenvervoer volgens tonkilometer

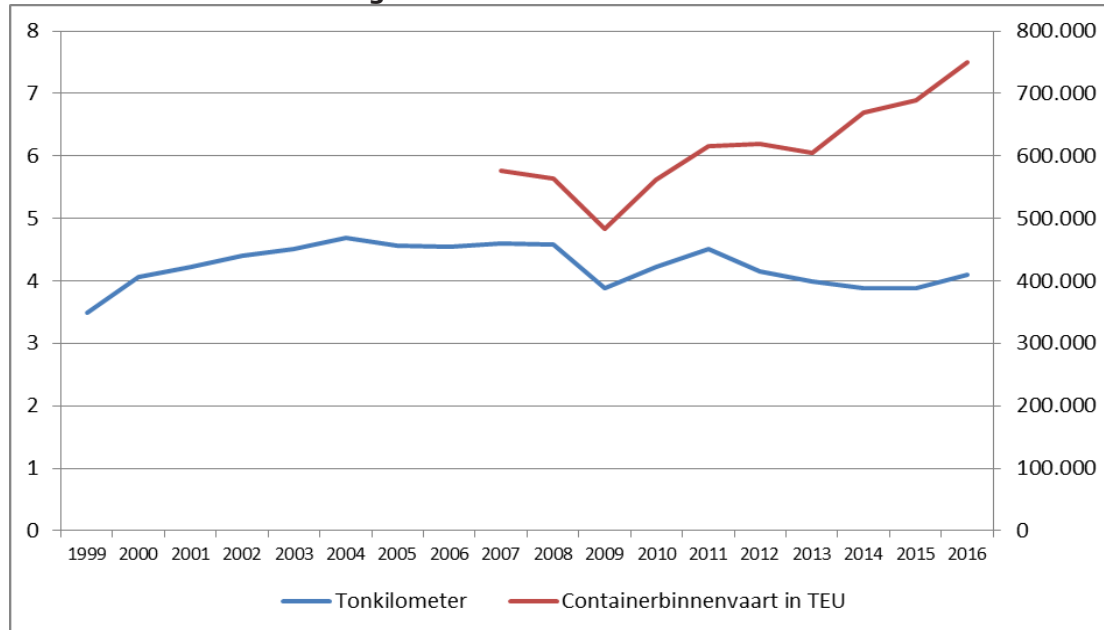
Evolutie van de modale verdeling van het goederenvervoer volgens tonkilometer voor de voornaamste vervoerswijzen (weg, spoor, binnenvaart), van 1999 tot 2015, in %.

*: door een methodologische wijziging bij het meten van het vrachtvervoer over de weg zijn cijfers vanaf 2013 niet te vergelijken met eerdere jaren.

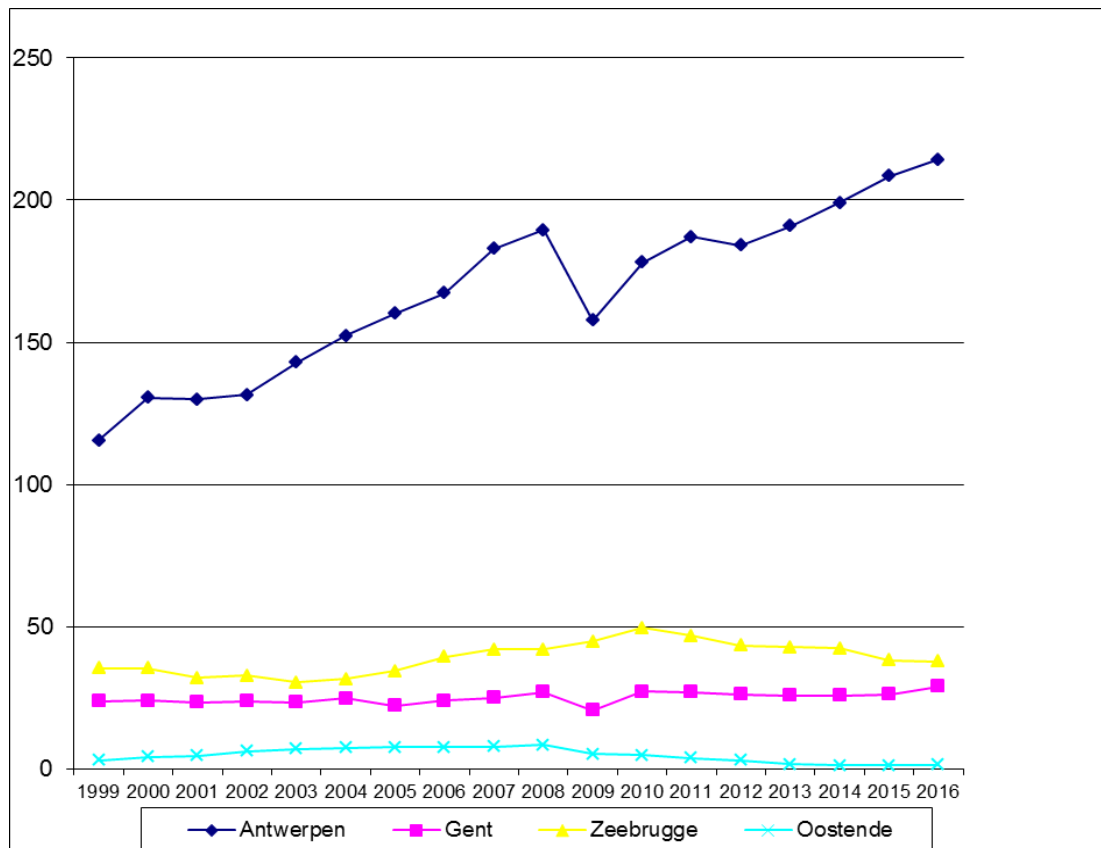
Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, NMBS, Eurostat, Waterwegen & Zeekanaal NV, De Vlaamse Waterweg nv.

Het Vlaamse binnenwaternetwerk is het tweede dichtste waterwegennetwerk van de hele EU. Onze waterwegen beschikken over een groot logistiek potentieel. In 2016 steeg het aantal tonkilometer op de Vlaamse waterwegen met 5.3% in vergelijking met het jaar voordien. De vervoerde tonnage steeg met 5.2%. Langs Vlaamse waterwegen werd in 2016 6% meer gelost dan in 2015. Het aantal geladen ton steeg met 18%. In de Vlaamse havens steeg het binnenvaartvervoer met 7% in 2016, goed voor een overslag van ruim 120 miljoen ton. De hoeveelheid vervoerde containers op de binnenwateren kwam uit op een trafiek van 750.500 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Dat is een toename van 9% in vergelijking met 2015 en een absoluut record (cf. grafiek 5).

De goederentrafiek in de Vlaamse zeehavens kende in 2016 een lichte groei. Ze klokte af op een hoogte van 283 miljoen ton overslag, een toename van 3% ten opzichte van 2015 (cf. grafiek 6). Ook de shortsea-trafiek steeg met 3% naar 149 miljoen ton.

Grafiek 5: Evolutie van de goederentrafiek in de binnenvaart

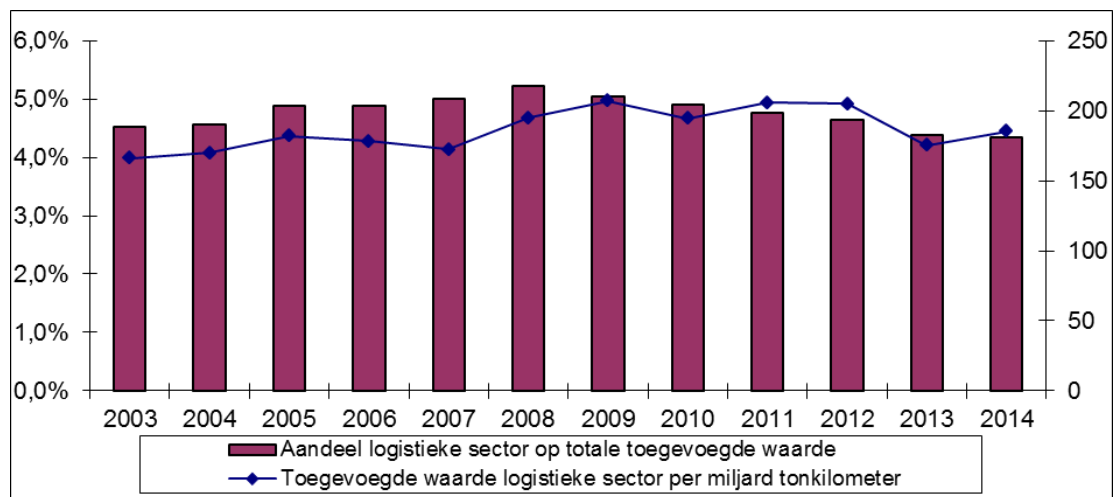
Evolutie van de goederentrafiek in de binnenvaart, in miljard tonkilometer (linkeras) en hoeveelheid vervoerde containers op de binnenwateren in TEU (rechteras), van 1999 tot 2016. Bron: Waterwegen en Zeekanaal NV & De Vlaamse Waterweg nv via Dataroom MOW.

Grafiek 6: Evolutie van de goederentrafiek in de zeehavens

*Evolutie van de goederentrafiek in de zeehavens, van 1999 tot 2016, in miljoen ton.
Bron: Vlaamse Havencommissie.*

De Vlaamse zeehavens blijven krachtige motoren van onze economie, zowel inzake directe toegevoegde waarde als inzake directe en indirecte tewerkstelling. Samen waren ze in 2015 goed voor een directe toegevoegde waarde van 16,2 miljard euro. 7,5% van de bruto toegevoegde waarde in het Vlaamse Gewest wordt in en door de Vlaamse zeehavens gerealiseerd, goed voor 102.727 directe banen en 3,7 miljard euro directe investeringen. In vergelijking met 2014 steeg de toegevoegde waarde met 8%. De werkgelegenheid bleef nagenoeg status-quo. De directe investeringen daalden met 9%. Daarnaast staan de Vlaamse havens ook nog in voor een indirecte toegevoegde waarde van 14,2 miljard euro en een indirecte werkgelegenheid van 126.849 voltijdse equivalenten. In 2016 investeerde het Vlaamse Gewest 416 miljoen euro in de vier zeehavens en hun maritieme toegankelijkheid.

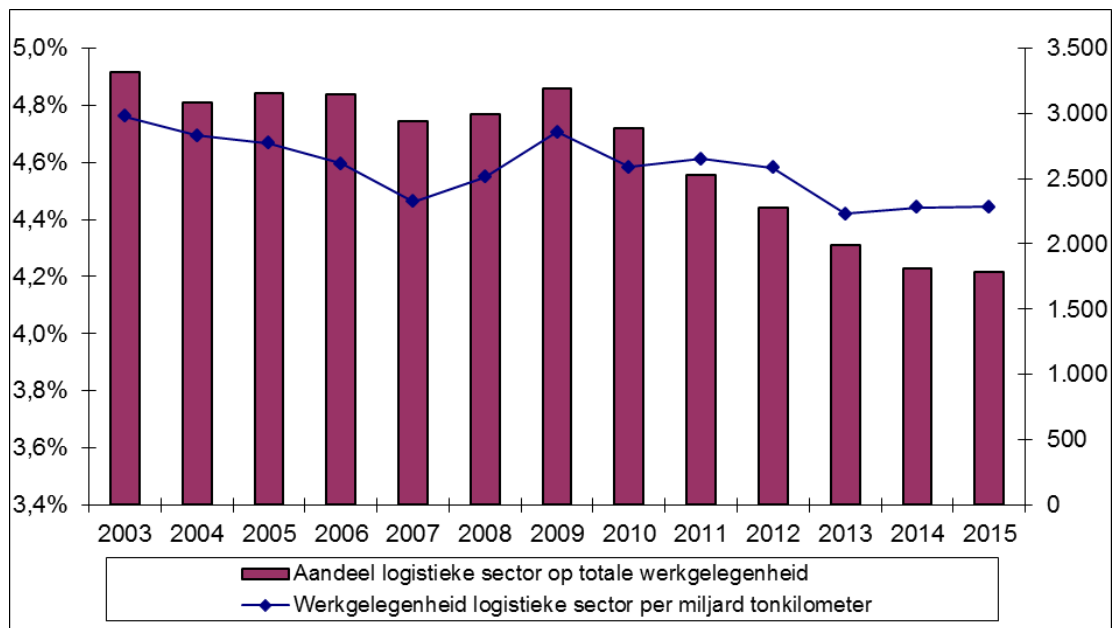
Het aandeel van de logistieke sector in zowel de bruto toegevoegde waarde (4,4% in 2014) als in de werkgelegenheid (4,2% in 2015) bleef nagenoeg status-quo. Daarmee komt in beide gevallen een einde aan de continue daling die zich sinds 2008/2009 aftekende (cf. grafieken 7 en 8).

Grafiek 7: Logistiek - toegevoegde waarde

Evolutie van het aandeel van de logistieke sector binnen de totale (directe) toegevoegde waarde, in % (linkeras) en evolutie van de toegevoegde waarde van de logistieke sector, in miljoen euro per miljard tonkilometer (rechteras), van 2003 tot 2014.

Noot: tonkilometer vanaf 2013 niet te vergelijken met daarvoor door gewijzigde meetmethode bij vrachtwagens.

Bron: raming SVR op basis van INR en studie NBB.

Grafiek 8: Logistiek – werkgelegenheid

Evolutie van het aandeel van de logistieke sector in de werkgelegenheid, in % (linkeras) en evolutie van de werkgelegenheid in de logistieke sector, per miljard tonkilometer, van 2003 tot 2015. Noot: tonkilometer vanaf 2013 niet te vergelijken met daarvoor door gewijzigde meetmethode bij vrachtwagens.

Bron: raming SVR op basis van INR en studie NBB.

Weg- en verkeersbeheer

Sinds 2016 wordt er een nieuwe schaal gehanteerd om de toestand van de autosnelwegen te evalueren, de zogeheten 'globale index'. Om toch enige vergelijking met het verleden mogelijk te maken, werden enkele oude resultaten herrekend naar deze nieuwe schaal. De toestand van de autosnelwegen gaat er systematisch op vooruit. Het aandeel wegvakken die op de globale index onder het 40ste percentiel scoren (dit zijn wegvakken met een beoordeling slecht tot zeer slecht), daalt van ca. 23% (in 2013) naar ca. 19% (in 2016).

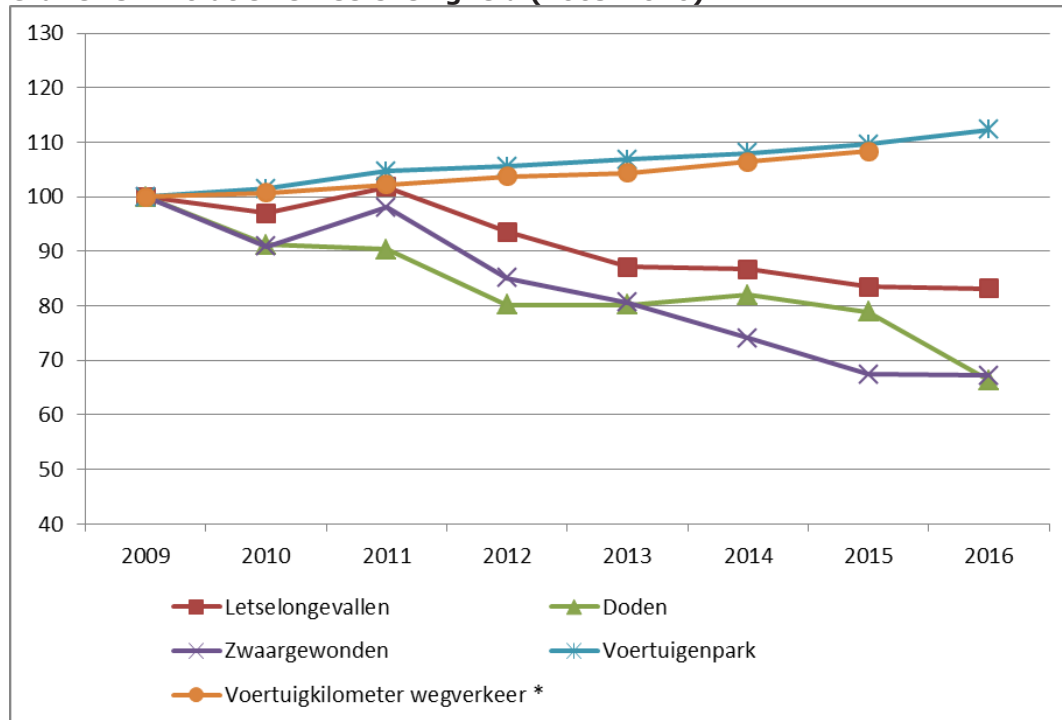
Wat de gewestwegen betreft, wordt nog de oude evaluatie-methode gehanteerd. Hierin wordt de onderhoudskost ('preventief') en -achterstand ('curatief'), uitgedrukt in euro, in kaart gebracht voor de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. Deze monitoring gebeurt afwisselend waarbij elke provincie om de twee jaar aan bod komt. Over de andere provincies wordt dus in 2018 gerapporteerd. Voor de gewestwegen in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant dalen de normale onderhouds-behoefte significant (een daling van 139 miljoen euro in 2013 naar 72 miljoen euro in 2016), terwijl de onderhoudsachterstand eerder stabiel blijft (een stijging van 192 miljoen euro in 2013 naar 196 miljoen euro in 2016).

Het optimaliseren van de capaciteit van het bestaande hoofdwegennet aan de hand van dynamische verkeersmanagementsystemen (DVM) moet meer voertuigen een vlotte rit garanderen door de bestaande infrastructuur optimaal te benutten. DVM wordt toegepast op de belangrijke knooppunten en filegevoelige stukken, maar nog niet op het volledige hoofdwegennet. Het aantal geïnstalleerde DVM-systemen op de Vlaamse hoofdwegen nam de voorbije jaren wel snel toe.

Verkeersveiligheid

Hoewel het aantal voertuigkilometers en het voertuigenpark alsmaar toenemen, is het aantal geregistreerde letselongevallen in het Vlaams Gewest in 2016 verder gedaald tot 24.978. Ten opzichte van 2015 vielen er zowel minder lichtgewonden (28.767, -1,8%), zwaargewonden (2.871, -0,3%) als doden (-15,9%). Toch vielen er op de Vlaamse wegen in 2016 nog altijd 318 verkeersdoden te betreuren (60 minder dan in 2015). Sinds 2009 is het aantal doden met 34% afgenomen en het aantal zwaargewonden met 33% (cf. grafiek 9), maar er zullen nog aanzienlijke inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid nodig zijn om de vooropgestelde doelstellingen uit het nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan te realiseren en het maximale aantal doden, zwaar- en lichtgewonden tegen 2030 terug te dringen tot respectievelijk 133, 1.000 en 17.070.

Grafiek 9: Evolutie verkeersveiligheid (2009-2016)



Index van het aantal letselongevallen, het aantal doden en zwaargewonden, het totale voertuigenpark en de afgelegde voertuigkilometers van het wegverkeer (excl. (brom)fietsen), van 2009 tot 2016, index 2009=100.

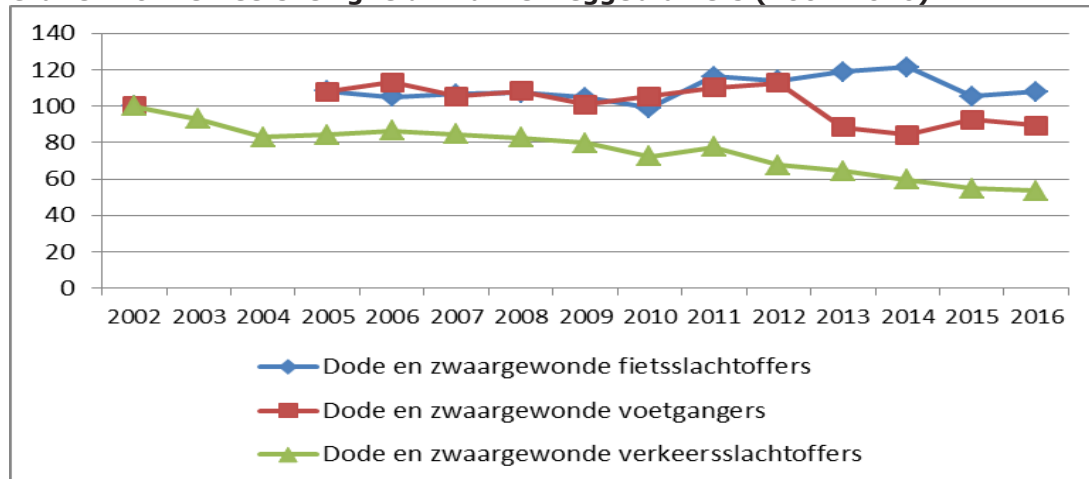
*: vanaf 2013 werden de voertuigprestaties berekend met het propagatiemodel PROMOVIA van de afdeling Beleid van het Departement MOW, voorheen met het model van de FOD MV.

Bron: ADS, Departement MOW.

Er werden in 2016 in het Vlaams Gewest 917 dode of zwaargewonde fietsslachtoffers genoteerd. Dat is een stijging met 2,2% ten opzichte van 2015. Bij de voetgangers werden er in 2016 377 doden of zwaargewonden genoteerd, oftewel 3,3% minder dan in 2015 (cf. grafiek 10). De daling in het totale aantal verkeersslachtoffers komt met andere woorden quasi volledig op het conto van de gemotoriseerde bestuurder. In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan zijn een aantal specifieke streefcijfers voor de niet-beschermde weggebruikers (fietzers, voetgangers, motorrijders en bromfietzers) geformuleerd (maximaal 540 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers). Ook voor jonge autobestuurders (18-24-jarigen) is er een apart streefdoel (maximaal 80 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers tegen 2030), aangezien deze groep – in verhouding tot zijn verkeersdeelname – in de ongevallenstatistieken duidelijk oververtegenwoordigd is.

De voorlopige verkeersveiligheidscijfers voor het eerste semester van 2017 tonen voor het Vlaams Gewest een positieve evolutie ten opzichte van dezelfde periode in 2016 voor alle ongevallenindicatoren. Zo registreerden we een bijzonder sterke daling van het aantal doden ter plaatse (-28 doden, -19,9%). Het aantal letselongevallen en het aantal gewonden daalden eveneens met -4,1% (-493) en -4,6% (-698) respectievelijk (cijfers Verkeersveiligheidsbarometer VIAS-instituut).

Grafiek 10: Verkeersveiligheid zwakke weggebruikers (2002-2016)



Index van het aantal dode en zwaargewonde fietsslachtoffers en voetgangers en het totaal aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers, van 2002 tot 2016, index 2002=100.

Bron: ADS.

Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk

SD 1 We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt: naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal benut en verknoot

Algemene stand van zaken

Binnen basisbereikbaarheid wordt het principe van combimobiliteit gehanteerd. Combimobiliteit is een concept dat de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukt en aanstuurt op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Door slim te schakelen tussen verschillende vervoersmodi bereik je in veel gevallen sneller je bestemming.

Ik zet in op de maximale verknoping van netwerken zodat je sneller en comfortabeler kan schakelen tussen verschillende vervoersmodi. Zo wordt het alternatief voor de wagen als enige vervoersvorm om elk traject volledig mee af te leggen structureel aantrekkelijker. Vervoersknooppunten, waar verschillende modi samenkomen, worden voorzien van de nodige infrastructuur. De overstap tussen vervoersmodi (OV, wagen, fietsen, fietsdelen, autodelen, buurtbus, taxidienst,) wordt maximaal gefaciliteerd.

Ik wil de Vlaming verleiden om vaker voor de fiets te kiezen, ook in het woon-werk- en woonschoolverkeer. Vlaanderen is nu al een fietsland in het weekend, maar moet dat nog worden in de werkweek. Het Vlaams fietsbeleidsplan, goedgekeurd in 2016, moet het functionele fietsgebruik bevorderen en de fiets definitief op de kaart zetten als volwaardig vervoersmiddel.

Een sterk fietsbeleid krijgt vorm door een goed samenspel tussen alle betrokken partners. De regierol van Vlaanderen wordt versterkt, met respect voor alle andere actoren. Het fietsteam brengt alle Vlaamse stakeholders en de vertegenwoordigers van de provincies op regelmatige basis samen om de verschillende beleidsprioriteiten en investeringsagenda's op elkaar af te stemmen. Zo bewaken we de integrale aanpak van fietsinfrastructuurprojecten en de realisatie van 80 fietssnelwegen. Daarnaast kwam ook de Fietsraad, de ruime klankbordgroep met betrekking tot fietsbeleid, reeds 3 keer samen.

Voor een betere opvolging van perspectief biedende projecten worden projectfiches bijgehouden die altijd duidelijk vermelden welke instantie optreedt als trekker van de voorbereiding en de uitvoering van het fietsinfrastructuurproject zelf.

De uitbouw van het Fiets-GEN wordt samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant prioritair aangepakt.

Ik zet in op een versterkte kennisopbouw m.b.t. het fietsbeleid binnen de Vlaamse overheid. De werking van Fietsberaad Vlaanderen werd verankerd in een vernieuwde samenwerkingsovereenkomst die ondertekend werd op 28 maart 2017.

Met en weten. In 2017 werden alle fietstelposten van de stads- en provinciebesturen in Vlaanderen in kaart gebracht en werd een aanzet gegeven om de maandelijks getelde fietsers per telpost via de dataroom van het beleidsdomein centraal te verzamelen en ontsluiten.

In april 2017 werd een meerjarig investeringsplan Fiets voor de periode 2017-2019 goedgekeurd en bekendgemaakt. Met dit plan wordt de kaap van 100 miljoen euro fietsinvesteringen per jaar concreet gemaakt en ingevuld. Het belang hiervan kan amper overschat worden. Ik beoog hiermee 'magische' kaap van 100 miljoen euro fietsinvesteringen per jaar voor het eerst te overschrijden. Deze kaap wordt drie jaar na elkaar gerond.

In de beleidsvisie 'Recreatie langs de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen' die in 2017 werd afgewerkt, wordt de geldende reglementering op jaagpaden en het fietsbeleid van de waterwegbeheerders toegelicht. De belangrijkste informatie voor fietsers op jaagpaden zal bovendien gebundeld worden op de website www.jaagpad.be en aan de gebruiker worden gecommuniceerd.

Omdat de reglementering, de kennis en de inzichten met betrekking tot de aanleg van fietsvoorzieningen continu evolueren, is het bijwerken van het Vademecum Fietsvoorzieningen een permanente opdracht. De zesde update van het vademecum werd gelanceerd. Het verhogen van de kwaliteit van fietspaden stond voorop, er ging onder meer aandacht naar fietssuggestiestroken en de aanduiding van fietspaaltjes. Tijdens diverse infosessies werd het vernieuwde Vademecum Fietsvoorzieningen toegelicht aan lokale mobiliteitsactoren en stakeholders. Het fietsvademecum zal voortaan in zijn geactualiseerde vorm toegepast worden.

Op 28 september 2017 werd een grootschalige campagne voor meer fietsgebruik in het woon-werkverkeer gelanceerd, met het partnerschap van 'Bike to Work' en in samenwerking met werkgeversorganisatie VOKA. Het doelpubliek voor de campagne zijn zowel werknemers als werkgevers. Onder de slogan 'Doe mee met de 7 km-club & fiets naar het werk' worden zij met harde argumenten en concrete tips overtuigd om meer te fietsen of het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te ondersteunen. Dit gebeurt o.a. met radiospots, reclame op de achterruiten van de bussen van De Lijn, mailings, sociale media en een website. Een tweede campagnegolf is voorzien voor begin 2018.

Mede door mijn tussenkomst heeft mijn federale collega de voordelen die verbonden zijn aan de toekenning van een fietsvergoeding uitgebreid naar de speed-pedelecs.

Het Pendelfonds subsidieert projecten voor duurzaam woon-werkverkeer en werd gecreëerd door het programmadecreet van 30 juni 2006. In 2016 werd de organisatie en de werking van het Pendelfonds aangepast door een wijziging van het wettelijk kader (Besluit van de Vlaamse Regering van 30 september 2016 betreffende het Pendelfonds, evenals 2 ministeriële uitvoeringsbesluiten). De nadruk ligt nu nog meer op het stimuleren van fiets en openbaar vervoer als alternatieven voor de eigen wagen. Ook het selectiesysteem werd bijgesteld.

Op 16 januari 2017 werd de 10de oproep gelanceerd die werd afgesloten op 1 mei 2017. De focus op bedrijven en instellingen in congestiegevoelig gebied bleek zeer succesvol. Er werden maar liefst 111 geldige dossiers ingediend, een verdubbeling t.o.v. de 9de oproep. Uiteindelijk werden in het kader van de 10de pendelfondsoproep 36 dossiers weerhouden voor betoelaging, goed voor een totale subsidie van € 2.550.250,24.

De GEN-projecten brengen de gelaagdheid van het Openbaar Vervoer en combimobiliteit die daarvoor nodig is in kaart.

De NMBS startte in 2015 met een studie rond de voorstadsnetwerken in de steden Antwerpen en Gent. De Lijn, Departement MOW, AWV, de NV BAM alsook de steden Antwerpen en Gent werden bij deze studie betrokken. De finaliteit ervan is het opzetten van een geïntegreerd openbaar-vervoerssysteem, dat de voorstadzones van Antwerpen en Gent bedient en dat meer Vlamingen kan verleiden om bij hun woon-werkverplaatsingen te kiezen voor het openbaar vervoer.

Hefbomen zijn het versterken van de voorstedelijke openbaar-vervoernetten en de combimobiliteit, waardoor mensen in hun woon-werkverkeer vlot kunnen overstappen van het ene vervoermiddel op het andere.

Conceptuele vertrekpunten zijn weloverwogen gelokaliseerde knooppunten, waar de verschillende modi met elkaar in contact komen. Daar is het de bedoeling om het

dienstaanbod beter op elkaar af te stemmen, te kijken waar nog vooruitgang kan geboekt worden en welke missing links er nog moeten worden ingevuld.

De Lijn onderzoekt hoe deze knooppunten verder infrastructureel kunnen worden uitgebouwd zodat zij de combimobiliteit kunnen faciliteren en de overstap naar openbaar vervoer aantrekkelijker kunnen maken.

De NMBS-studie is ondertussen afgerond. De frequentie van een aantal treinverbindingen wordt in het NMBS-Vervoerplan 2017 (aanvang december 2017) verhoogd naar het in de studie beschreven niveau.

Een voorbeeld van een belangrijke verwezenlijking is de nakende frequentieverhoging op de treinverbinding van Antwerpen richting Puurs. De stoptrein in dit voorstedelijk gebied zal vanaf 1 december 2017 op weekdagen iedere 30' rijden.

De parallel rijdende buslijnen 290-295 konden mede daardoor structureel worden ingekort tot het Station Antwerpen Zuid, waar een groot OV-knooppunt werd gerealiseerd.

Specifiek voor de GEN-zones Antwerpen en Gent werd begin oktober 2017 de City Pass gelanceerd: de handige combinatie van een netabonnement van De Lijn met een stadsabonnement van de NMBS. Met dit geïntegreerd abonnement kunnen pendelaars binnen de stedelijke agglomeratie onbeperkt gebruik maken van trein, tram en bus. Doel van deze nieuwe City Pass is zoveel mogelijk mensen overtuigen om de auto aan de kant te laten en het openbaar vervoer te nemen. Om deze geïntegreerde abonnementsformule van De Lijn en de NMBS bekend te maken werd door De Lijn en de NMBS een gezamenlijke communicatiecampagne gelanceerd. Dit geïntegreerd abonnement kan na evaluatie binnen de betrokken regio's uitgebreid worden of model staan voor geïntegreerde abonnementsformules in andere vervoerregio's.

De NMBS organiseerde in het voorjaar van 2017 samen met De Lijn in alle provincies ontmoetingen om het nieuwe vervoerplan van december 2017 voor te stellen aan de lokale en provinciale besturen.

Combimobiliteit vormt het belangrijkste conceptuele uitgangspunt in de plannen voor de (her-)inrichting van een aantal stationsomgevingen, zoals Mechelen, Gent, Aalst, Diest, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Tongeren, Hasselt, Diksmuide, Roeselare, Brugge, Oostende, Veurne en Kortrijk (projecten in verschillende stadia van uitwerking).

We beperken ons echter niet tot NMBS voor het verbinden van de verschillende lagen van het nieuwe vervoersmodel. Ook met andere partijen en de onderliggende vervoerslagen, en vanuit de knooppuntvisie, die net als bij Ruimtelijke Ordening ook ingang heeft gevonden bij De Lijn, worden opportuniteiten gezocht om de overstap tussen de verschillende modi en de verschillende lagen makkelijker en aantrekkelijker te maken.

- Om Antwerpen ook in de toekomst bereikbaar te houden, is er sterk geïnvesteerd in het Antwerpse tramnet. Het doel is het aantrekkelijker maken van openbaar vervoer om zo een kwaliteitsvol alternatief te bieden aan de automobilisten op het stilaan dichtlibbende wegennet. Goed geplaatste combiparkings, die functioneel ruimer zijn dan enkel P+R, spelen hierin een belangrijke rol.
Het grootste project dat in dat opzicht momenteel loopt is de uitbouw van de Noorderlijn die de bereikbaarheid van het centrum vanuit alle windrichtingen verbetert en de tram verder doortrekt tot in het noorden, jarenlang een belangrijke missing link in het Antwerpse tramnet. In het kader van het Noorderlijnproject wordt hieraan in verhoogd tempo gewerkt.
De belangrijkste realisatie is de recent geopende tramverlening tot het nieuwe Havenhuis en de net voor de zomer in gebruik genomen nieuwe tram-busbaan op de Noorderlaan tot P+R Luchtbal. Daarnaast werd in september 2017 de open

helling Turnhoutsepoort in gebruik genomen die de reistijd vanuit het oosten inkort door optimaal gebruik te maken van het metronetwerk.

Om de stap naar de tram voor automobilisten zo klein mogelijk te maken, wordt momenteel aan het nieuwe eindpunt ter hoogte van de Havanastraat een combi-parking aangelegd met plaats voor twee busperrons, enkele honderden fietsenstallingen en een duizendtal parkeerplaatsen voor auto's. Eindresultaat is een binnenkort volledig afgewerkt transferium waar alle vervoersmodi (auto, fiets, bus en tram) vlot op elkaar kunnen aansluiten.

- In Gent werd een studie van de stad opgestart voor de optimalisatie van bestaande P+R's en de creatie van nieuwe combi-parkings. Er wordt gekeken naar zowel grootschalige parkings als naar kleinere sites. Het Vlaams Gewest is vertegenwoordigd in een ambtelijke werkgroep. De opportuniteit van optimalisering van nieuwe en bestaande publieke en private locaties wordt onderzocht.

Ik heb, samen met mijn collega's bevoegd voor Omgeving en Energie, de Green Deal Gedeelde Mobiliteit getekend. De bedoeling is om bedrijven, overheden en burgers te stimuleren en te ondersteunen om hun mobiliteit duurzamer te organiseren door gebruik te maken van het aanbod aan autodeelorganisaties, fietsdeelsystemen en carpooldiensten. De Green Deal Gedeelde Mobiliteit werd officieel ondertekend op 27 maart 2017 met 81 ondertekenaars. De initiatiefnemers Autodelen.net, Taxisstop, The New Drive en The Shift en de overige partners, waaronder bedrijven, overheden, ..., engageren zich elk tot één of meerdere acties zoals bewustmaking en promotie, pilots op bedrijventerreinen, ...

De kilometerheffing voor vrachtwagens is sinds 1 april 2016 van kracht. Sinds de inwerkingtreding van de kilometerheffing voor vrachtwagens maak ik werk van strikte monitoring enerzijds en van de uitrol van het flankerend beleid anderzijds.

De eerste fase van het onderzoek m.b.t. de mogelijke introductie van een kilometerheffing voor lichte voertuigen is afgerond.

OD 1	Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag
------	---

Fiets

Via nieuwe impulsen, het beter op elkaar afstemmen van bestaande initiatieven en een consequente monitoring van de effecten van het gevoerde beleid maken we het fietsbeleid effectiever en efficiënter. Deze principes worden in het Vlaams Fietsbeleidsplan geconcretiseerd in 3 wielervedwerken met bijhorende versnellingen.

Ik werk de verschillende acties van het fietsbeleidsplan verder uit. In het komende jaar focus ik prioritair op:

- *Fietsbeleid*

Een lange termijn-onderzoeksagenda voor het Fietsberaad Vlaanderen voor de periode 2018-2021 wordt opgemaakt. Het document heeft een richtinggevend karakter en kan op basis van nieuwe ontwikkelingen of inzichten worden aangepast en bijgestuurd.

Fietsparkeren vormt één van de actiedomeinen waarop het Fietsberaad zich in de komende jaren verder zal toeleggen. Eind 2017 wordt de studie 'fietsparkeren thv mobiliteitsknopen', aanbesteed door Fietsberaad, opgeleverd.

Daarnaast zal ook onderzoek verricht worden naar de randvoorwaarden die een situatie van gemengd verkeer op een veilige manier moeten toelaten. In de derde week van mei 2018 plant Fietsberaad een volgende editie van de FietsTelweek. De verdere uitbouw van de kennisbank, de organisatie van studiedagen en workshops en de actieve participatie in

werkgroepen met het oog op de aanpassing van ontwerprichtlijnen of regelgeving blijven behoren tot de doorlopende acties van Fietsberaad Vlaanderen.

De Vlaamse behoeften betreffende verkeersdata worden verder in kaart gebracht. Hierbij gaat extra aandacht naar fietsdata. Uit de marktbevraging blijkt dat er nog geen voldoende dekkende of geschikte manier is om alle fietsdata te verzamelen aan de hand van innovatieve producten zoals bijvoorbeeld Floating Bike Data. Ik bekijk verder welke alternatieven haalbaar zijn om (gericht) fietsstromen in kaart te brengen en te monitoren. Daarnaast is AWW gestart met de opmaak van een plan van aanpak om strategisch belangrijke fietslocaties stap voor stap uit te rusten met vaste fietstelapparatuur.

- *Fietsinvesteringen*

Ik ontwikkel een ambitieus investeringsbeleid om het grote potentieel van de fiets ook echt te verzilveren. In de periode 2017-2019 zal het budget voor fietsinvesteringen worden opgetrokken naar minstens 100 miljoen euro op jaarbasis.

Bijkomende investeringsbudgetten zorgden ervoor dat strategische missing links aangepakt worden. Met o.a. middelen uit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) worden de komende 3 jaar 23 fietssnelwegprojecten gerealiseerd, met een gezamenlijke waarde van 43,7 miljoen euro. Het geld wordt gericht geïnvesteerd in het aanleggen van fietstunnels en -bruggen, waarmee 'missing links' worden weggewerkt. Het gaat om fietsbruggen, en -tunnels en de opwaardering van jaagpaden tot volwaardige fietssnelwegen.

De bijsturing van de bestaande Fietsfonds-subsidieregeling zorgt voor een betere benutting van de middelen die jaarlijks worden vrijgemaakt voor lokale fietsinfrastructuur. Met de nieuwe regeling wordt onder meer prioritair ingezet op de realisatie van fietssnelwegen, waarvoor een gunstiger subsidieregeling werd uitgewerkt. Ook wordt een subsidiemogelijkheid voorzien bij de realisatie van ongelijkvloerse fietskunstwerken die een gewestweg kruisen. De Vlaamse Regering keurde op 14 juli 2017 een wijzigingsbesluit hierover principieel goed. Hierop werd ondertussen door de VVSG en de VVP een advies verleend. In navolging hiervan zal een aangepast besluit voor een tweede principiële goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Bedoeling is dat het besluit nog voor het jaareinde definitief goedgekeurd wordt, opdat de inwerkingtreding kan voorzien worden vanaf 1 januari 2018.

Binnen afzienbare tijd integreer ik het Meldpunt Fietspaden in het Meldpunt Wegen. In het Meldpunt kunnen weggebruikers gebreken aan de weginfrastructuur melden. Door de integratie zullen fietsgerelateerde meldingen sneller en correcter afgehandeld worden.

- *Fietscultuur*

Om Vlamingen ook tijdens de school- en werkweek aan het fietsen te krijgen, investeer ik in concrete, harde argumenten die tastbaar zijn en mensen echt over de streep trekken om voor de fiets te kiezen. De zachte argumenten – over de positieve effecten op het milieu en het eigen lichaam – hebben hun waarde, maar missen het nodige effect. Pendelaars zijn gevoeliger voor argumenten rond snelheid en comfort.

Ik ben sterk overtuigd van het grote potentieel van de speed-pedelec in het woon-werkverkeer en ik geef dit vervoersmiddel alle kansen. Mijn agentschappen brengen de aangepaste bebording ondertussen aan, zodat de speed-pedelecs een duidelijke plaats krijgen op de weg. Zo wordt de toegang tot fietssnelwegen, waaronder ook jaagpaden, voor de speed-pedelec verzekerd.

Mijn agentschappen zorgen in samenwerking met de provincies en lokale overheden voor een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van het fietssnelwegennetwerk, met duidelijke bebording die fietsers letterlijk de weg wijst.

Na proefopstellingen in Herent (fiets snelweg Leuven-Brussel) en Essen (fiets snelweg Essen-Antwerpen), die positief geëvalueerd werden, zal de bewegwijzering in 2017-2018 op de onderstaande tracés worden voorzien. De volgende signalisatieplannen worden momenteel voorbereid door de provincies en worden daarna met de wegbeheerders besproken:

In de provincie Antwerpen:

- F14 Antwerpen-Essen
- F1 Antwerpen-Brussel (voorlopig tot Mechelen)
- F5 jaagpad Albertkanaal
- Vervolgens: F105 Herentals-Balen, F11 Antwerpen-Lier, F104 Aarschot-Lier

In de provincie Vlaams-Brabant:

- F3 Leuven-Brussel
- F20 Halle-Brussel
- Vervolgens: F1 Brussel-Zemst, F25 Leuven-Aarschot, F8 Leuven-Mechelen, F209 Liedekerke-Brussel

In de provincie Limburg:

- F71: Hamont-Achel-Sint-Truiden
- F5 (deels langs gewestweg): Antwerpen-Hasselt

In de provincie Oost-Vlaanderen

- F4: Gent-Antwerpen
- F45: Gent-Oudenaarde-Kortrijk
- F7: Gent-Deinze-Waregem

In de provincie West-Vlaanderen

- F7 Waregem-Kortrijk
- F45 Kortrijk – Oudenaarde
- F374 Kanaal Bossuit, Kortrijk-Zwevegem

Stads- en streekvervoer Vlaanderen

Bij de opmaak van haar dienstregelingen houdt De Lijn rekening met de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen, namelijk het spooraanbod. In het najaar van 2015 is het overlegproces opgestart voor het nieuwe vervoersplan dat dit jaar in voege zal gaan. Ik blijf ervoor pleiten dat de NMBS en De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in het kader van basisbereikbaarheid samen aan de opmaak van het vervoersplan werken.

Het hele proces van aankoop en infrastructuurmaatregelen om een nieuwe tram te laten rijden neemt de nodige tijd in beslag. Daarom heb ik laten onderzoeken wat de voorwaarden zijn voor de (tijdelijke) inzet van trambussen op de trajecten waar een tramlijn wordt uitgewerkt. Door hun aangepaste unieke vormgeving, de hoge capaciteit en frequentie, en door de grote aandacht voor de doorstroming (commerciële snelheid én betrouwbaarheid) zullen deze trambussen een uitstekende opstap betekenen naar het gebruik van een tram. Het eerste tracé dat met trambussen zal uitgevoerd worden (in afwachting van de komst van een volwaardige tram), wordt de Ringverbinding (Heizel – Vilvoorde – Zaventem Nationale Luchthaven). De aanbesteding voor de voertuigen is lopende. De doorstromingsmaatregelen worden voorbereid en zullen in 2018 aanbesteed worden.

Doorstroming van het openbaar vervoer

Ik investeer in het noodzakelijke onderhoud van de bestaande netwerken en ijver voor tastbare verbeteringen in de doorstroming van het openbaar vervoer en het faciliteren van de overstap naar het openbaar vervoer. Reistijden en de daaruit voortvloeiende betrouwbaarheid van de dienstverlening zijn immers belangrijke troeven waarmee het openbaar vervoer zich kan profileren en nieuwe reizigers kan verleiden.

De Task Force (TF) Doorstroming heeft in het voorjaar van 2015 beslist om studies op te starten voor volledige verkeersassen, zogenaamde corridors. De bedoeling is om

voortaan volledige assen integraal te optimaliseren en niet langer slechts individuele punten aan te pakken, waarbij de congestie vaak gewoon verplaatst werd.

De TF Doorstroming heeft in 2016 corridorstudies gelanceerd voor assen die in aanmerking komen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer; een overzicht:

- In Antwerpen lopen nog twee van de drie studies (van de geselecteerde assen uit 2015). De afgeronde studie is veelbelovend en spreekt van één tot twee minuten winst per rit op de N177 wat de betrouwbaarheid en stiptheid van het openbaar vervoer gevoelig verhoogt.
Voor Antwerpen werd de as Kontich-Berchem geselecteerd als trambuslijn. De studie voor deze as en Livan 2 heeft vele raakvlakken. Zowel AWV als De Lijn zullen gegevens uitwisselen en nauw samenwerken voor deze beide studies.
- In Oost-Vlaanderen is er consensus dat het "tramtracé" The Loop wordt uitgevoerd met een elektrische standaardbus. De besprekingen voor implementatie zijn opgestart. De oplevering hangt deels af van de timing voor levering van het rollend materieel (voorzien in 2019). Het onderzoek om de lijnenbundel om te vormen voor trambus-exploitatie is in volle gang. Keuze van tracé en inrichtingsvarianten wordt besproken tussen de partners. De keuze van voertuig is nog in onderzoek.
- Voor Vlaams-Brabant werden twee assen voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) onderzocht. Voor de verbinding van Brussel naar Willebroek heeft De Lijn het potentieel voor inzet van een trambus onderzocht. Dit potentieel was evenwel te laag omwille van de lage snelheden die een trambus op of langs de A12 kan halen en doordat er nog een overstap moet gebeuren op het tramnet van MIVB bij het binnenkomen van Brussel.
Wel besliste de Vlaamse Regering op 25 november 2016 om trambussen in te zetten op de Ringverbinding Heizel-Vilvoorde-Brussels Airport.
Hiervoor wordt 89 miljoen euro uitgetrokken voor de aanleg van busbanen, de aankoop van trambusvoertuigen en de inrichting van een stelplaats.
De Ringtrambus fungeert ook als een minder hinder-maatregel voor de herinrichting van de Ring R0.
- Voor Limburg zijn de studies van de N78 en de N702 uitgevoerd, afgerond en goedgekeurd.
In het kader van hoogwaardig openbaar vervoer werd ook de as van de Spartacus lijn 2 (Hasselt – Maasmechelen) onderzocht. Een actieplan werd opgesteld en zal in uitvoering gaan in 2018.
De door AWV gevoerde doorstroomstudie op de corridor N702 en N78 is sterk verweven met het actieplan "doorstroming op Spartacus sneltramlijn 2".
- In West-Vlaanderen is studiewerk verricht dat deels afgerond is of deels gefinaliseerd zal worden in 2017. Het betreft hier maatregelen in Roeselare, Brugge en Kortrijk. De busbaan die voorzien werd om in Oostende aangelegd te worden, is in 2017 in gebruik genomen.

De TF Doorstroming onderzoekt ten slotte ook hoe de verkeerslichtenbeïnvloeding voor openbaar vervoer in Vlaanderen grondig verbeterd kan worden. In 2017 werd een technische evaluatie uitgevoerd om de voor- en nadelen van een eventuele overstap naar KAR-beïnvloeding (Korte Afstands-Radio) te organiseren. Daarnaast worden ook een aantal nieuwe principes onderzocht waarmee de verkeerslichten ten voordele van openbaar vervoer beïnvloed kunnen worden. Aan de hand van een aantal casestudies zal de reële tijds winst op het openbaar vervoer in kaart gebracht worden.

Aangezien het stads- en streekvervoer zich tevens op gemeentewegen begeeft en ook daar gevolgen ondervindt van de toenemende congestie, blijf ik inzetten op samenwerking met de lokale wegbeheerders. In het mobiliteitsplan van de vervoerregio, waar gekeken wordt naar alle vervoersstromen, kunnen mogelijke visies en/of acties opgenomen worden om de congestie te verminderen.

Promoten van alternatieve transportmodi

Ook in 2017 ondersteun ik de mobiliteitscampagne, georganiseerd door het Netwerk Duurzame Mobiliteit, dat bestaat uit drie campagneonderdelen: 1) Laboratoria Mobiele Alternatieven (LaMA) en Delende Buurten, 2) het permanent communicatieprogramma SMOVE en 3) de Week van de Mobiliteit (16 tem 22 september 2017) met onder andere Car Free Day, Autovrije Zondag en Strapdag. In functie van de Week van de Mobiliteit werd in het voorjaar van 2017 een nieuwe beeldvorming uitgewerkt. Met het nieuwe concept wordt afgestapt van de negatieve focus op de auto en wordt de aandacht gevestigd op een positieve benadering van de alternatieven.

Om de Vlaming aan te zetten om korte verplaatsingen meer te voet of met de fiets te maken wil ik ook inzetten op trage wegen (i.e. paden of wegen voor niet-gemotoriseerd verkeer). Trage wegen bieden, zeker voor korte afstanden, vaak verkeersveilige verbindingen voor zachte weggebruikers. Daarom ondersteun ik ook in 2017-2018 het driejarige actieprogramma "Monitoring Tragewegenbeleid" met als doel het opzetten van een Vlaams monitoringssysteem dat de lokale, provinciale en Vlaamse beleidsinspanningen voor trage wegen koppelt aan de ontwikkeling van het tragewegennet zelf, met het oog op het uitbouwen en versterken van een fijnmazig netwerk aan trage wegen

Ik blijf investeren in een aantal dossiers die duurzaam woon-werkverkeer faciliteren: Max-Mobiel in de Gentse regio, de havenbus van Zeebrugge, het I-bus project in Antwerpen en de Havenpendel in de Antwerpse haven.

In het najaar 2017 voorzie ik de lancering van een 11^{de} Pendelfondsoproep die de ingeslagen richting met onder meer focus op congestiegevoelige gebieden verder zal bijstellen en verfijnen.

OD 2	Netwerken verknopen om te komen tot een betere combimobiliteit zodat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt kunnen worden
------	--

GEN-zone Brussel/Vlaamse Rand

Het aanbieden van een geïntegreerd De Lijn – NMBS-tarief voor de GEN-zones Antwerpen en Gent is een zeer grote stap vooruit. Voor de GEN-zone Brussel ontwikkelde het studie bureau een prijselasticiteitsmodel dat de vier operatoren moet toelaten de verschillende vooropgestelde scenario's van tariefintegratie te simuleren naar effect op reizigers en inkomsten. De complexiteit van de opdracht heeft gemaakt dat het rapport en model pas recent is opgeleverd.

De werkgroep tariefintegratie met de vier operatoren ging aan de slag met de doorrekening van verschillende scenario's met verschillende geïntegreerde tarieven. De eerste resultaten van deze oefening werden op 13 oktober 2017 voorgelegd tijdens een gezamenlijk overleg op directieniveau.

In de Vlaamse Rand wordt afstemming gezocht met de uitbouw van het GEN-netwerk. Op maat van de ontwikkelingen binnen de Rand, en kaderend in de mobiliteitsvisie voor de herinrichting van de R0, de implementatie van het Brabantnet en het fiets-GEN, ontwikkelen we een concreet plan voor de aanleg van combimobiliteitsparkings in de Vlaamse Rand.

Voor de Vlaamse Rand werd in 2017 gewerkt aan een algemene P+R-strategie. Deze studie wordt gefinaliseerd tegen begin 2018. Er wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen binnen de Rand, het Minder Hinder-plan voor de voorziene werken aan de R0, Brabantnet, het fiets-GEN, de Brusselse visie op P+R en mobiliteit en de lokale gevoeligheden. Er vindt overleg plaats met een groot aantal actoren. Behalve een algemene strategie worden potentiële locaties onderzocht en gerangschikt op

wenselijkheid en haalbaarheid. De eerste Quick Win locaties werden beslist en bekend gemaakt in oktober 2017. De Werkvennootschap neemt deze projecten in portefeuille en start met de uitwerking van specifieke projecten op het terrein.

We brengen de informatie van de verschillende initiatieven samen met het oog op de ontwikkeling van generieke principes rond P+R, en passen deze toe in andere congestieregio's in Vlaanderen

Fiets- en auto deelsystemen

Deelfietssystemen kunnen een complementaire rol vervullen binnen de vervoerregio in functie van het aanbod voor vervoer op maat. Ik onderzoek de mogelijkheden naar een brede uitrol van deelfietsen op mobiliteitsknooppunten over heel Vlaanderen. Ter zake voerde Blue Mobility op mijn vraag in het voorjaar 2017 onderzoek naar de meest potentieelhoudende locaties waar een deelfietsensysteem uitgerold zou kunnen worden. De resultaten van deze studie werden ondertussen besproken in de drie proefprojecten basisbereikbaarheid waar ze zullen meegenomen worden bij de opmaak van de mobiliteitsplannen voor de vervoerregio's. Tot op heden werd dit al besproken in vervoerregio's Aalst en Mechelen, maar nog niet in de vervoerregio Westhoek.

OD 3 **We voeren een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoek een slimme kilometerheffing voor personenvervoer**

Vrachtwagens

Sinds de inwerkingtreding van de kilometerheffing voor vrachtwagens maak ik werk van monitoring enerzijds en van de uitrol van het flankerend beleid anderzijds.

Monitoring :

De gedetailleerde meetcampagne op het onderliggende wegennet is uitgevoerd op meer dan 400 locaties. De verkeerstellingen van deze zogenaamde éénmeting werden geanalyseerd en er wordt gedetailleerd onderzocht of er een significante stijging is waar te nemen van zwaar vervoer, welke de oorzaken zijn van die stijging en welke maatregelen genomen kunnen worden. Verschillende knelpunten zullen verder in de diepte worden onderzocht om een afdoende verbetering te kunnen garanderen, via infrastructurele of via verkeerssturende maatregelen. Op basis van deze studie zal ik voorstellen een aantal wegen toe te voegen aan het betolde wegennet.

De OBU-data van de vrachtwagens worden momenteel systematisch opgevraagd en gestockeerd. Een eerste proefproject werd opgestart wat betreft het afleiden van verkeersgerelateerde informatie uit de ruwe locatiegegevens. Daarin worden de mogelijkheden onderzocht om deze data te gebruiken met het oog op het inwinnen van verkeerstellingen, verkeersprestaties (afgelegde voertuigkilometer), herkomstbestemming van het verkeer, routekeuze, wachttijden, etc. Dit gebeurt aan de hand van enkele concrete cases. Naast de verkeerskundige inzichten is het opzet van de cases om voeling te krijgen met de bruikbaarheid (cf. datakwaliteit, onvolledigheid van de data aangezien enkel de data van Satellic beschikbaar is), het potentieel van de OBU-data alsook hoe de data in de toekomst op een efficiënte wijze ontsloten kunnen worden.

Flankerend beleid:

Na intens overleg met de transportsector en verschillende andere betrokken partners inzake beroepsopleiding en kostendaling heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd om parallel met de kilometerheffing een aantal maatregelen te nemen die aansluiten bij de beleidsdoelstellingen. In het najaar van 2016 werd door de Regering (VR 2016 2110 MED) een blijvend engagement genomen om een aantal van deze flankerende maatregelen uit te voeren. De Vlaamse Regering zal de transportsector ondersteunen met een pakket maatregelen ter waarde van 40 miljoen euro per jaar. Het pakket bevat arbeidsmarktmaatregelen, opleidingsmaatregelen, onderwijsmaatregelen, een subsidiesysteem voor de bevordering van verkeersveilige en milieuvriendelijke

voertuigen, een verhoogde ecologiepremie, de terugbetaling van de verkeersbelasting bij gecombineerd vervoer en een ruimere invulling van het occasioneel vervoer in de verkeersbelasting

Om de omschakeling naar een veiliger en meer ecologisch transport te ondersteunen, voorziet de Vlaamse overheid binnen dit pakket maatregelen ook in een subsidiesysteem voor investeringen die online aangevraagd kunnen worden. Zo zal een versnelling gerealiseerd worden op het gebied van groenere en veiligere voertuigen, wat niet alleen ten goede komt van de sector, maar ook van de burger. Dit zal gebeuren door het toepassen van een volledig gereguleerde subsidie. Er wordt hiervoor 36 miljoen euro voorzien. Vanaf het najaar van 2017 zal het voor bedrijven mogelijk zijn om subsidies aan te vragen. We analyseren gaandeweg de data die uit het aanvraagstelsel beschikbaar komen en sturen desgevallend het systeem bij.

Personenwagens

De eerste fase van het onderzoek m.b.t. de introductie van een kilometerheffing voor lichte voertuigen is afgerond. Dit onderzoek levert inzichten m.b.t. het behoud en de opbouw van een breed maatschappelijk draagvlak, de positionering van de maatregel binnen het volledige Vlaamse mobiliteitsbeleid en alle te doorlopen stappen voor een introductie van de maatregel.

Rekening houdende met de resultaten van dit onderzoek werd beslist om een diepgaand onderzoek op te starten naar de mogelijkheden en modaliteiten (tarief, netwerk, ...) van een wegheffing voor lichte voertuigen. Ook de noodzakelijke flankerende en corrigerende maatregelen worden in beeld gebracht evenals de technologische opties, de handhaving en de juridische aspecten. In het kader van dit onderzoek wordt tevens het marktmodel uitgewerkt. Dit onderzoek zal, na aanbesteding, in 2018 uitgevoerd worden. Een herziening van de EETS-richtlijn is momenteel lopende. Vlaanderen bewaakt de repercussie van de voorgestelde aanpassingen op een wegheffing voor lichte voertuigen en geeft vanuit haar ervaringspositie raad in het ontwerp van een nieuwe richtlijn, zodanig dat het huidige systeem voor vrachtwagens ongehinderd verdergezet en verder gedifferentieerd kan worden.

SD 2 Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing**Algemene stand van zaken**

De Vlaamse Regering heeft de conceptnota basisbereikbaarheid goedgekeurd op 18 december 2015. De bedoeling is om een vraaggericht systeem op te zetten waarin alle beschikbare middelen optimaal benut worden. Er komt betere globale regie en meer lokale inspraak. Het aanbod van stads- en streekvervoer staat niet langer op zichzelf, maar maakt nu deel uit van een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk, met oog voor combimobiliteit en voor- en natrajecten met (deel-)fiets, (deel-)auto en andere vervoersmodi.

Het concept basisbereikbaarheid wordt momenteel uitgetest in drie proefregio's, namelijk Westhoek, Aalst en Mechelen. In het voorjaar van 2017 stelde De Lijn een ontwerp van kernnet en aanvullend net voor aan de desbetreffende vervoerregioraden. Dit ontwerp werd geanalyseerd door de vervoerregioraden en aangevuld met mobiliteitsvoorstellen inzake vervoer op maat en geïntegreerd in een strategisch mobiliteitsplan. Deze proefprojecten hebben tot doel een strategisch mobiliteitsplan op niveau van de vervoerregio uit te tekenen alsook het nieuw overlegmodel (de vervoerregioraad) te testen.

In de september 2017 is het besluit van de Vlaamse Regering over het regelluw kader uitgebreid zodat ook de proefregio Antwerpen kon opstarten. Er wordt een geïntegreerd mobiliteitsplan opgesteld onder regie van het departement MOW dat zowel rekening houdt met het vervoer, het verkeer als met de infrastructuur en ter zake voorstellen formuleert aan de minister.

De Lijn is in 2017 gestart met de brede uitrol van de overige betalende MOBIB-abonnementen (bv. Buzzy Pas en Omnipas) wat verdergezet wordt in 2017. Eind september 2016 werd gestart met de verkoop van jaarabonnementen op MOBIB via het online verkoopkanaal. In november volgde een piloot in drie Lijnwinkels voor de verkoop van 65+ abonnementen en nazorg op MOBIB-kaarten. De uitrol over alle Lijnwinkels in Vlaanderen ging van start begin 2017. Er werd eveneens gestart met de brede verkoop op MOBIB van alle jaarabonnementen over heel Vlaanderen. Bestaande abonnees krijgen een MOBIB-kaart bij vervanging van hun huidige abonnement.

De verkeersproblematiek in de Vlaamse Rand wordt multimodaal aangepakt. Zowel het netwerk auto (R0), als de aanpalende fietssnelwegen en het openbaar vervoer met de Sneltram, de Ringtrambus en de Luchthaventram worden door De Werkvennootschap ontworpen en aangelegd ten einde optimaal werkende netwerken met onderlinge synergie mogelijk te maken.

Met het sluiten van het historische Toekomstverbond werd opnieuw een belangrijke stap gezet naar een betere mobiliteit en leefbaarheid in en rond Antwerpen. Dankzij dit akkoord tussen o.a. de Vlaamse Regering, de Stad Antwerpen en de Antwerpse burgerbewegingen wordt het conflictmodel ingeruild voor een samenwerkingsmodel. Van overheidszijde werden ondertussen reeds alle stappen uit het Toekomstverbond uitgevoerd. Er werd een samenwerkingsakkoord gesloten met de gemeente Zwijndrecht en de burgerbewegingen trokken samen met enkele individuele verzoekers hun procedures voor de Raad van State in.

OD 4	Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te bekomen
------	---

Wegen: onderhouden en verbeteren

Ik blijf investeren in goed en regelmatig onderhoud van de autosnelwegen alsook in nieuwe infrastructuur. Zo zijn er 34 grote werven gepland langs autosnelwegen in 2017. Op o.a. de E34, de R2, de E314, de E17 en de E40 worden grote structurele onderhoudswerken uitgevoerd, maar er wordt ook gewerkt aan (onder meer) een nieuw op- en afrittencomplex in Aalter, een fietsbrug in Gasthuisberg, geluidsschermen langs de A12 en een nieuwe brug over de E34 in Assenede.

De opbrengsten uit de kilometerheffing worden grotendeels geïnvesteerd in de Vlaamse weginfrastructuur. Met deze opbrengsten investeer ik sinds 2017 minimaal 100 miljoen euro extra in het kernwegennet. Op snelweglocaties worden ingrepen uitgevoerd om de staat van de weg te verbeteren. Daarnaast worden focusinvesteringen gerealiseerd, met maximaal hefboomeffect op vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid. Zo gaan er middelen naar de ombouw van de N49 en A12 tot autosnelweg, noodzakelijke investeringen in de TENT-tunnels, de aanleg van spitsstroken en weefstroken.

Langs gewestwegen zijn er voor dit jaar een honderdtal werven gepland. Zo wordt er bijvoorbeeld geïnvesteerd in een heraanleg van de R13 in Turnhout, vrijliggende fietspaden langs de Bilzerbaan in Lanaken, de heraanleg van de doortocht in Oordgem (Lede), een middenberm voor de Ninoofsesteenweg in Roosdaal en een fietsbrug over de N36 in Deerlijk.

Het F.A.S.T.-systeem moet ervoor zorgen dat hinder bij incidenten snel en doeltreffend aangepakt wordt, zodat het verkeer zo vlot en veilig mogelijk verwerkt wordt. Sinds mei 2016 is F.A.S.T. voor personenwagens op alle autosnelwegen actief. De bestekken voor F.A.S.T.-percelen voor vrachtwagens zijn in de markt geplaatst, en in drie provincies is de dienstverlening al gestart. Tegen het einde van dit jaar moet F.A.S.T. ook voor vrachtwagens gebiedsdekkend actief zijn in heel Vlaanderen. De dienstverlening wordt nauw opgevolgd en bijgestuurd door de werkgroep F.A.S.T, die hierover ook terugkoppelt aan stakeholders, zoals pechhulpverleningsdiensten en verzekeraars. Zo is er periodiek overleg tussen AWW en federale politie en is er een jaarlijkse terugkoppeling met de verschillende stakeholders. De problematiek van dubbele ritten, waarbij zowel F.A.S.T. als een gewone takeldienst ter plaatse komt, zal in samenspraak met de sector aangepakt worden. Daarnaast zal mijn administratie een leidende rol opnemen in de Taskforce Incidentmanagement, om samen met de verschillende stakeholders nieuwe initiatieven ter zake uit te werken.

Hinder ten gevolge van wegenwerken is onvermijdelijk. Daarom streven we naar een optimale planning van wegenwerken, met een goede coördinatie van de verschillende uitvoeringstermijnen van deze wegenwerken, en voorzien we de nodige 'minder hinder'-maatregelen tijdens deze werken. Actieve conflictdetectie – i.e. wegenwerken op de omleidingsroute van een andere werf - blijft essentieel. Dagelijks gebeurt er een screening van de geplande en lopende werven in Vlaanderen om mogelijke conflicten te detecteren en aan te pakken. Indien een conflict optreedt waarbij minstens één werf van AWW betrokken is, worden beide opdrachtgevers gecontacteerd en aangemaand om een oplossing te zoeken zodat de weggebruikers minder hinder ondervinden.

Basisbereikbaarheid

In het najaar maak ik een tussentijdse stand van zaken op in elk van de aangeduide proefregio's. Dit moet toelaten reeds een eerste aantal voorlopige conclusies te trekken.

Ik maak werk van een ontwerp van decreet dat de duurtijd van het regelluw kader, vandaag ingesteld in 4 vervoerregio's, moet verlengen en het toepassingsgebied ervan verder moet vergroten indien nodig. Dit biedt bijkomende perspectieven om binnen de

geselecteerde gebieden innovatieve vervoersoplossingen binnen het vervoer op maat gedurende een langere periode op het terrein uit te testen.

Een voorstel van afbakening van de vervoerregio's over heel Vlaanderen werd uitgewerkt en zal verder worden besproken met de gemeentes onder coördinatie van de gouverneur. Dit laat toe om de nodige voorbereidingen te treffen om in de andere vervoerregio's in 2018 eenzelfde interbestuurlijke samenwerking op te starten.

In het najaar van 2017 zal tevens gestart worden met de uittekening van een nieuw regelgevend kader (decreet Basisbereikbaarheid en bijhorend uitvoeringsbesluit).

Er wordt ondertussen verder ingezet op draagvlakcreatie van het concept basisbereikbaarheid door toelichtingen en presentaties op verschillende gelegenheden.

OD 5	Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken
------	--

Beleidsdomeinbreed Geïntegreerd Investeringsprogramma

Vandaag maken mijn diensten jaarlijks elk afzonderlijk een investeringsprogramma op. Vanaf 2018 zal er werk gemaakt worden van één investeringsprogramma voor het hele beleidsdomein: een Geïntegreerd Investeringsprogramma of GIP.

Dit GIP moet een overzichtelijker beeld geven van alle investeringen in mijn beleidsdomein. We zorgen hiermee voor een betere afstemming van geplande investeringen op de beleidsprioriteiten en creëren een basis voor een vroegtijdige projectgebonden afstemming van investeringen, geïnitieerd door entiteiten binnen en buiten het beleidsdomein. .

Het GIP moet een beter zicht bieden op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren. De horizon ligt op de middellange termijn (3 jaar), met een doorkijk naar 2030 en 2050.

Complex project NZL

Ik neem samen met mijn collega minister van Ruimtelijke Ordening initiatief om de startnota voor het complex project Noord-Zuid Limburg zo snel als mogelijk voor te leggen aan de Vlaamse Regering."

Openbaar Vervoer

Basisbereikbaarheid wordt de leidraad bij de verdere investeringen in het hiërarchisch netwerk van het openbaar vervoer, waarbij de logische prioriteitstelling voor de assen en belangrijkste knooppunten van het kernnet van De Lijn aanvult met andere nuttige ingrepen binnen het gelaagd OV-netwerk .

Essentieel zijn een afgestemde frequentie, voldoende capaciteit (aan de hand van, waar nodig, nieuw rollend materieel), goede doorstroming en een vlotte aansluiting met andere vervoerslagen of vervoersmodi aan de eindpunten.

Alle besliste werkzaamheden aan de Antwerpse traminfrastructuur moeten afgewerkt zijn in de loop van 2019. Op het moment van oplevering moet een nieuw Antwerps tramnet operationeel worden. Gesprekken tussen De Lijn en Stad Antwerpen over hoe dit nieuwe tramnet eruit moet zien (routes, frequenties, amplitudes), zijn reeds opgestart. Dit nieuwe tramnet zal ook de basis vormen voor een grootschalig stroomlijnen van het Antwerpse busnet volgens de principes van Basisbereikbaarheid. Deze oefening zal worden gemaakt in samenspraak met het Antwerpse stadsbestuur en de Vervoerregio.

In het Spartacus-project werd een doorstart gemaakt. Samen met alle partners aan beide zijden van de landsgrens werd een nieuwe planning opgemaakt, onvolledige overeenkomsten kregen verder vorm en technische issues werden besproken. Dit alles ter voorbereiding van de aanbesteding die in 2019-2020 gepland is. De werken zouden dan in 2021 kunnen starten en lopen tot in 2023.

Voor het traject Hasselt – Genk – Maasmechelen (Spartacus lijn 2) werden volgende acties naar voor geschoven:

- De eerste fase van de studie rond sneltramlijn 2 is afgerond. In afwachting van de tweede fase van de studie, worden momenteel - als opstap naar een sneltram - doorstromingsmaatregelen voor bussen voorbereid om op deze as op korte termijn al een HOV-verbinding te voorzien.
- Eén daarvan is de ongelijkvloerse kruising van de R71 x N702 (de grote ring met de Boudewijnlaan – Universiteitslaan) te Hasselt. Deze werken worden aanbesteed en opgestart in 2018.

Voor Spartacus lijn 3, Hasselt-Neerpelt wordt nog steeds gewerkt volgens de piste van een treinverbinding, welke werd opgenomen in de 11 prioritaire Vlaamse spoorprioriteiten waarvoor een Vlaams prefinancieringsvoorstel ingezet kan worden.

Ik blijf verder investeren in het voertuigenpark van De Lijn, niet in het minst in nieuwe trams. Met de recente beslissing van de Raad van Bestuur van De Lijn werd het licht op groen gezet voor een "megadossier" van aankoop van 146 nieuwe trams, i.e. voor een totaalbedrag van 294,86 miljoen euro. De aankoop ervan zal worden gespreid over 7 schijven.

Voor de eerste twee schijven (telkens 24 trams) werd momenteel reeds een voorziening gemaakt voor vastlegging ten bedrage van ca. 56 miljoen euro + 43 miljoen euro (bedragen voor 2016 uitgestelde vastlegging en 2017). Hierdoor zal de tramvloot aan de Vlaamse Kust volledig vervangen worden door 100% lagevloertrams. Deze 'megabestelling' zal ertoe leiden dat - onder voorbehoud van ingrepen voor het capaciteitsbeheer - de oude tramstellen uitgefaseerd kunnen worden.

Daarnaast zal in 2017 een bestelling geplaatst worden voor diesel- en dieselhybride bussen (levering over twee jaar), die op streeklijnen de verouderde bussen vervangen door groenere euronorm 6 exemplaren en voor nieuwe hybride bussen die ingezet worden op de meer stedelijke lijnen. De hybride bussen zullen omgebouwd worden naar 100 % elektrische bussen zodra dit technisch haalbaar blijkt en rendabel en bedrijfszeker ingezet kan worden.

Het totaal geraamd aantal voertuigen bedraagt 230, verdeeld over 6 percelen. De gunningsbeslissing wordt voor de eerste percelen voorzien in het najaar van 2017 (standaardbussen), gevolgd door de trambussen en begin 2018 voor de gelede bussen en de 100% elektrische bussen in drie Vlaamse steden. Deze timing is onder voorbehoud van een vlot verloop van de verschillende aanbestedingsprocedures. Het totale bedrag van deze bestelling over 2017 en 2018 bedraagt ca. 75 miljoen euro.

In de loop van 2017 werden/worden in totaal 197 bussen in gebruik genomen, van de bestelling uit 2015. De vernieuwing van de vloot wordt hiermee verdergezet wat bijdraagt tot meer comfort en betrouwbaarheid, kortom kwaliteit van de aangeboden dienstverlening

Momenteel zijn 86% van de bussen van De Lijn toegankelijk. Rekening houdende met de indiensttreding van de nieuwe bussen uit de lopende leveringen zal dit aandeel toenemen tot 93% tegen het eind van 2017.

Voor de trams zal eveneens een stijging waar te nemen zijn door twee effecten die zich gelijktijdig voordoen: de instroom van de nieuwe trams en de uitdiensttreding van een groot aantal PCC's. Hierdoor zal het aandeel toegankelijke trams eind 2017 stijgen naar meer dan 55% (eind 2016 ging het nog om 45,6%). Het aandeel trams met lage vloer zal meer dan 65% bedragen in vergelijking met 57% op 31 december 2016.

Bovendien wordt een aanbesteding gestart om bij de nieuwe leveringen van voertuigen de zetelbekleding in recuperatieleder uit te voeren, waarbij de keuze voor het materiaal zal gebeuren op basis van de goede eigenschappen voor reiniging en de slijt- en vormvastheid. Hiervoor zijn producten op de markt dewelke een combinatie vormen van gebruik van hoofdzakelijk lederoverschotten en andere natuurlijke materialen. De nieuwe zetelbekleding verhoogt de klassevolle uitstraling van het openbaar vervoer, waarmee we een nog groter en ruimer publiek willen aanspreken.

De opstartprojecten voor elektrische bussen zijn in de markt gezet. Voor de drie gekozen regio's worden de verschillende basiselementen die voor een elektrische bus-exploitatie nodig zijn aangekocht en geïnstalleerd, zodat snelladen met hoog vermogen én de monitoring van de systemen kan leiden tot een performant systeem.

Zo wil De Lijn de ontsluiting van The Loop in Gent realiseren met een innovatief, groen en hoogwaardig aanbod. De Lijn zal er een 12 meter lange elektrische bus inleggen die via een pantograaf wordt opgeladen. De pantograaf zal zich op een centraal punt op de site bevinden. Het is een toekomstgericht project dat kadert in het engagement van de Vlaamse regering en De Lijn om tegen 2025 in stedelijke omgevingen enkel nog met groene voertuigen te rijden.

Spoor

Net zoals de voorbije jaren dring ik bij mijn federale collega aan op de maximale opname van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten in het investeringsplan 2018-2022 en voor de realisatie (op korte termijn) van de nog niet voltooide spoorprojecten uit het meerjareninvesteringsplan 2001-2012. Ik verwijs hierbij naar de prioritaire projecten zoals aangeduid in de Vlaamse Spoorstrategie, goedgekeurd door de VR op 8 februari 2013.

Het ECMM zal aanbevelingen doen aan NMBS en Infrabel voor het opstellen van hun respectievelijke meerjareninvesteringsplannen 2018 -2022. Deze aanbevelingen komen tot stand op basis van de resultaten van de werkzaamheden van het Analysecomité, die via de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgd zijn aan alle betrokken partijen.

Ten einde te komen tot een versnelde realisatie van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten, ben ik bereid om sommige van deze projecten mee te financieren. Deze projecten zullen nominatief worden opgenomen in het nieuwe samenwerkingsakkoord, dat tussen de federale staat en het Vlaamse Gewest betreffende de financiering van strategische spoorweginfrastructuren afgesloten zal worden en waarover actueel wordt onderhandeld met de federale minister van mobiliteit.

OD 6	Slimme netwerken realiseren voor een vlotte en veilige doorstroming
------	--

Actieplan intelligente transportsystemen

Het besef dat middelen en ruimte beperkt zijn tegen de achtergrond van een steeds groter wordende mobiliteitsvraag noopt ons tot een voortdurende zoektocht naar slimme oplossingen. Met nieuwe technieken is het mogelijk om zowel de efficiëntie van ons vervoerssysteem naar een hoger niveau te brengen alsook om de ongewenste neveneffecten (verkeersongevallen, milieuvervuiling, congestie) in te dammen. Intelligente transportsystemen zijn dan ook van een deel van de oplossing uitgegroeid tot

de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem. Ik wil ten volle inzetten op ITS om ons vervoerssysteem vlotter, veiliger en duurzamer te maken.

Ik werk aan een strategisch multimodaal ITS-actieplan met tijdshorizon 2030 en doorkijk tot 2050. Hierbij wordt rekening gehouden met de nieuwste ontwikkelingen op het vlak van mobility-as-a-service, dynamisch verkeersmanagement, geconnecteerd en autonoom rijden, open data e.a. We willen immers maximaal vooruitdenken om als Vlaanderen, samen met alle private en publieke partners, een blijvende trekkersrol in ITS op te nemen.

De lange termijn-toekomstvisie in het ITS-actieplan zal aandacht besteden aan de synergie tussen bestaande infrastructuur die ingezet kan worden in het kader van dynamische sturing en aan de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot big-data.

In de tussentijd zitten we echter niet stil. We voeren de meer dan 30 projecten uit het operationeel ITS-actieplan verder uit. Deels gebeurt dit in Europese consortia, zodat we over de landsgrenzen heen kunnen timmeren aan nieuwe ITS-toepassingen en aangepaste regelgeving. We focussen verkeersinformatie, verkeersmanagement, openbaar vervoer, coöperatieve ITS, handhaving, open data.

Concrete projecten zijn o.a.:

- Citrus: meer dan 500 vrachtwagenchauffeurs krijgen vanaf eind dit jaar verkeersinformatie op maat, dankzij informatie die gewonnen wordt uit verzamelde smartphonegegevens.
- Safe & Secure Infrastructure - vrachtwagenparkings: langs een piloot corridor wordt de vastgestelde bezettingsgraad van vrachtwagenparkings dynamisch gecommuniceerd aan de vrachtwagenbestuurders
- InterCor: stroomlijnen en verbinden van nationale C-ITS initiatieven voor operatie en evaluatie van "Day 1" C-ITS diensten

Ik heb ook een gerichte uitdaging naar de private partners gelanceerd. Enkele strategische kruispunten zullen vrijgegeven worden voor innovatie op het terrein. De kandidaat inschrijvers voor deze opdracht zullen wedijveren om de meest optimale lichtregeling in te dienen en zo de doorstroming te optimaliseren. Succesvolle oplossingen kunnen nadien geleidelijk uitgerold worden over het volledige Vlaamse grondgebied.

Uitbouw Dynamisch Verkeerbeheer

Ik investeer in de aanleg van spits- & weefstroken op snelwegen met het oog op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Volgende locaties staan op de planning:

- Spitsstrook op de E17 voor het traject De Pinte – Zwijnaarde (operationeel eind 2017)
- Spitsstrook op de E313 voor het traject Lummen – Beringen in beide richtingen (operationeel midden 2018)
- Weefstrook op de E40 voor het traject Lummen – Beringen (operationeel in het najaar van 2018)
- Spitsstrook op de E314 voor het traject Wilsele – Aarschot (operationeel in 2019)

Open data

Alle open data wordt geïntegreerd in het Vlaams Open Data Platform. Onder meer via de website <http://opendata.mow.vlaanderen.be> wordt hierover gecommuniceerd naar hergebruikers toe. Alle toekomstige aanbestedingen, contracten, e.d. van mijn diensten dienen bovendien tegemoet te komen aan de exponentieel gestegen vraag naar open mobiliteitsdata.

Er wordt eveneens gewerkt aan het vrijgeven van data over onder meer verkeersborden (in eerste instantie snelheidsborden), real-time informatie over openbare vervoersdiensten en multimodale reisinformatie in brede zin, in uitvoering van de Europese gedelegeerde verordening ter zake. Ik stimuleer actief app-ontwikkelaars en hergebruikers om de vrijgegeven data te gebruiken bij de ontwikkeling van nieuwe toepassingen, onder meer multimodale routeplanners.

In mei 2017 werd het VisuRIS portaal door de waterwegbeheerders gelanceerd. Via dit VisuRIS-portaal wordt heel wat data over de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen ontsloten. Deze gegevens zullen ook worden ontsloten via een app. Daarnaast is een groot gedeelte van de statische data ook beschikbaar via webservices.

De data met betrekking tot de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen zal in 2018 via webservices aan app-ontwikkelaars en hergebruikers ter beschikking gesteld worden voor de ontwikkeling van nieuwe toepassingen.

Data-analyse

Vlaanderen bouwt verder aan de overheid 4.0 via innovatie en co-creatie en een gestage opbouw van de expertise rond data-analyse en big data technieken. Een onderzoek werd uitgevoerd waarin de kans op ongevallen op de snelwegen werd onderzocht door de toepassing van big data technieken op ongevalsgegevens en op de enorme hoeveelheid beschikbare voertuigtelgegevens. Eerste stappen werden gezet om, via co-creatie, de bevindingen van het project om te zetten in operationele en beleidsmaatregelen om het ongevalsrisico verder te verlagen.

De analyse van ongevalsrisico's op de snelwegen wordt verdergezet en er wordt verder gewerkt aan de omzetting van de bevindingen in de praktijk. Er wordt actief uitgekeken naar opportuniteiten om ander big data projecten op te zetten, onder meer rond de voorspelling van waterstanden.

Verkeerslichten

Met het 'Vlaams Actieplan voor veiligere verkeerslichten' wil ik de verkeersveiligheid en doorstroming op kruispunten in beheer van AWV of door samenwerking met de lokale wegbeheerders van andere kruispunten verder bevorderen door deze kruispunten uit te rusten met 'slimme' verkeerslichten. Dit realiseren we door te investeren in uitgebreide detectiemiddelen voor de diverse verkeersmodi, gebruik te maken van uitgebreide telgegevens en de technische mogelijkheden van de infrastructuur op het terrein maximaal te benutten. Hierbij willen we deze verkeerslichtenregelingen maximaal conflictvrij maken. Deze principes worden steeds toegepast op nieuwe kruispunten of grondige herinrichtingen. Daarnaast ontvangt AWV jaarlijks een groot aantal aanvragen voor het uitvoeren van kleine(re) aanpassingen/optimalisaties aan bestaande verkeerslichtenregelingen. Dergelijke kleine ingrepen kunnen in vele gevallen al een belangrijke winst opleveren op vlak van doorstroming en veiligheid. AWV streeft er concreet naar om jaarlijks de lichtenregeling op minstens 350 kruispunten (bestaande en nieuwe) te analyseren en te prioriteren i.f.v. verkeersveiligheidswinst en indien nodig te optimaliseren.

Safe & Secure Infrastructure in Flanders - Vrachtwagenparkings

Projecten voor de slimme spreiding van vrachtwagens over beschikbare parkings zijn bedoeld met Connecting Europe Facility-middelen. Concreet zal onderzocht worden hoe we op een slimme manier informatie over beschikbare parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs een piloot-snelwegcorridor kunnen verstrekken aan vrachtwagenbestuurders.

Dit project wordt mee opgenomen in het nieuw strategisch netplan van dienstenzones langs autosnelwegen. In dit strategisch netplan worden alle dienstenzones grondig geanalyseerd. Op basis van de vastgestelde noden (bv. oneigenlijk gebruik, over- en onderbezetting, beveiligingsnoden ...) en de gewenste toekomstige inrichting zal worden afgeleid welke functies in de toekomst aanwezig moeten zijn. De actualisatie van dit plan is voorzien in het voorjaar van 2018.

De transmigratie richting het Verenigd Koninkrijk zorgt voor uitdagingen op het vlak van beveiliging van de (vracht)wagenparkings langs de E40 en E17. Ik stelde een totaalplan op om het fenomeen structureel terug te dringen. Langs de E40 creëren we een cascade van snelwegparkings voor kort- (Drongen, Mannekensvere en Jabbeke) en langparkeren (Groot-Bijgaarden, Kalken, Wetteren en Westkerke). De parkings te Drongen en Mannekensvere zijn met infrastructuurwerken reeds ingericht als kortparkeerparking. De parking te Jabbeke zal ingericht worden als kortparkeerparking van zodra het Agentschap Wegen en Verkeer de uitbreiding te Westkerke (van 30 naar 100 parkeerplaatsen) gerealiseerd heeft (voorzien tegen het jaareinde). Om het parkeren op de beter beveiligde langparkeerparkings te stimuleren werden met de betrokken concessiehouders afspraken gemaakt zodat de vrachtwagenchauffeurs er gratis kunnen parkeren.

Ondertussen zijn de parkings van Westkerke en Kalken (Kalken r. Gent heeft het beveiligingsniveau 4 volgens het "handboek for labelling Truck Parkings" uitgaande van het "Directorate General for Mobility and Transport" van de Europese Commissie) heropend. De beveiliging werd opgevoerd door te investeren in hekwerk, ANPR-camera's en controle op de toegang. Op de parking van Westkerke zijn er sanitaire voorzieningen ingericht.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal bovendien systematische screenings van alle snelwegparkings organiseren, zodat een goede staat van de infrastructuur kan gewaarborgd worden. Mogelijke evoluties in deze problematiek worden permanent opgevolgd.

Slim openbaar vervoer

Multimodale tarifiering

Ik wil de integratie van verschillende vervoersmodi faciliteren met de evolutie naar Account Based Tarifiering (ABT). Bij ABT verschuift de intelligentie van de kaart naar de back-end (de 'cloud'), waar de klant en zijn productconfiguratie worden bijgehouden. De kaart - o.a. de huidige MOBIB-kaart - wordt dan de identifier (een 'identiteitsbewijs') van een klant. Dit geeft veel meer flexibiliteit en maakt een nog persoonlijker dienstverlening mogelijk.

Reizigers met een account kunnen aangeven met welk identificatiemedium ze willen opstappen (smartphone met evt. QR code, MOBIB-kaart, ...), hoe men wenst te betalen, welke productbundels men wil, ... Door deze intelligentie naar de back-end te verplaatsen wordt het aanpassen van deze kenmerken op klantniveau zeer eenvoudig.

Met de introductie van ABT binnen De Lijn wordt De Lijn MaaS-ready (Mobility as a Service). Een klant bij een MaaS-operator zal kunnen gebruikmaken van De Lijn als mobiliteitsaanbieder. De Lijn kan de nodige gebruiksinformatie uitwisselen met de MaaS-operator. MaaS-aanbieders bieden de reiziger geïntegreerde combimobiele oplossingen en gepersonaliseerde diensten voor zijn deur-tot-deur verplaatsingen. Hierbij kan de reiziger bv. gebruik maken van leenfietsen, taxi's, deelauto's en openbaar vervoer. Informatie, routeplanning, ticketing, betaling en reservatie worden gecentraliseerd in één app en gebundeld in één factuur.

Naast de multimodale integratie wil ik het openbaar vervoer nog toegankelijker maken door extra betalingsmogelijkheden te voorzien. Met de voor binnen enkele jaren voorziene introductie van cEMV zal het 'tappen' met een contactloze bankkaart of een smartphone volstaan om een rit te betalen. cEMV focust vooral op occasionele reizigers en buitenlandse toeristen. Deze betaalmethode is complementair aan ReTiBo dat m.b.v. de MOBIB-kaart werd uitgerold als ticketingsysteem voor abonnees.

Accurate real-time reisinformatie

Om de huidige reizigers goed te bedienen en om nieuwe reizigers te verleiden, moet uitstekende en actuele informatie altijd en overal beschikbaar zijn. Tegen het voorjaar van 2018 zal de real-time informatie van De Lijn een grote kwaliteitssprong maken. De reizigers zullen deze verbeterde informatie kunnen raadplegen op de verschillende online kanalen. Daarnaast zal De Lijn de info ook aanbieden aan derden als open data.

De verbeterde real-time informatie zal bovendien ontsloten worden via een nieuwe generatie informatieborden. Ook mogelijke storingen of infoberichten zullen erop getoond worden. Momenteel loopt hiervoor de aanbesteding. Na de zomervakantie van 2018 worden enkele honderden infoborden over heel Vlaanderen geïnstalleerd, gespreid over een periode van 4 jaar.

Slimme doorstroming

De traditionele installaties voor de beïnvloeding van de verkeerslichten maken momenteel gebruik van lussen in het wegdek. Op het traject van de Kusttram en op het traject Leuven-Brussel werden verkennende testen opgestart met draadloze beïnvloeding door middel van virtuele lussen. Deze technologie maakt gebruik van de GPS-techniek voor de lokalisatie van de voertuigen, en van korte afstandsradio (KAR) voor de communicatie tussen de voertuigen van De Lijn en de verkeersregelaars in het beheer van het AWW. Draadloze beïnvloeding door het openbaar vervoer heeft een aantal voordelen tegenover het klassieke systeem met lussen: niet alleen budgettair maar ook naar flexibiliteit toe zijn er aanzienlijke winsten te boeken. Daarnaast zijn er minder wegenwerken nodig, en is dus de hinder naar de weggebruiker beperkter.

Aan de hand van de resultaten van deze proefprojecten laat ik onderzoeken of en onder welke randvoorwaarden een uitrol op grotere schaal mogelijk is. In de task force doorstroming van midden november verwacht ik hierrond een gezamenlijke nota van AWW en De Lijn. Op basis hiervan laat ik vervolgens een plan van aanpak opmaken voor een uitrol op grotere schaal.

Autonoom rijden

Ik start een proefproject met zelfrijdende shuttle voertuigen op Brussels Airport waarbij de technologie van autonoom rijden ingezet wordt om efficiënt en aantrekkelijk openbaar vervoer te creëren. Zelfrijdende shuttlevoertuigen zullen een hoogfrequente reizigersverbinding aanbieden door langs een vast traject te rijden in interactie met alle overige weggebruikers. Er is een permanente supervisie van een dispatching.

Het doel is om het centrale trein- en busstation op de luchthaven te verbinden met de verschillende omliggende bedrijvenszones en parkeerterreinen. Een open Europese aanbesteding voor een geschikte constructeur loopt. Een pilootfase en de nodige testen worden voorzien in 2018. De implementatie van het vervoersysteem kan vervolgens in 2019 volgen.

Stedelijke autonome-shuttleprojecten zijn een logisch vervolg op het project in Zaventem. In steden is de maatschappelijke impact immers groot. Daarom startte De Lijn dit jaar het onderzoek naar mogelijkheden voor de introductie van autonome shuttles in een stedelijke context. Hier willen we ervaring verwerven met de interactie tussen stedelijk verkeer, infrastructuur, mogelijkheden en beperkingen in de ruimtelijk inpassing, de exploitatiewijze, de ervaring van en acceptatie door gebruikers en inwoners, maatschappelijke effecten, inpassing in een geïntegreerd mobiliteitssysteem,... Deze projecten zijn een voorbereiding van verdere opschaling in Vlaanderen. Autonoom vervoer is het vervoer van de toekomst en dus moeten we er nu al op inzetten om klaar te zijn voor deze transitie. De Lijn werkt hiervoor in een partnerschap samen met de lokale besturen als expert inzake openbaar vervoer en schakel met de constructeurs. In Genk en Mechelen is de studie opgestart, met Leuven en Antwerpen lopen gevorderde gesprekken.

OD 7	Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel
------	--

Verkeer rond Antwerpen

Via aanvullende richtlijnen worden in het project-MER Oosterweelverbinding bijkomende uitvoeringsvarianten onderzocht, in overleg met de burgerbewegingen. Op basis van dit project-MER kan dan vervolgens een omgevingsvergunning worden opgemaakt. Tegelijkertijd wordt ook de aanbestedingsprocedure verdergezet.

Nog dit jaar wordt de stedenbouwkundige vergunning verwacht en kunnen de werken op Linkeroever en in Zwijndrecht starten. Deze werken moeten de bereikbaarheid van Antwerpen vanuit het Waasland verbeteren en de verkeersveiligheid ter hoogte van de Kennedytunnel ten goede komen. De werken gaan gepaard met belangrijke investeringen in een P+R, nieuwe fietsinfrastructuur en een betere landschappelijke en ecologische inpassing van de wegeninfrastructuur.

Met het oog op de leefbaarheidsmaatregelen en de overkapping gingen in augustus 6 ontwerpteams aan de slag om in dialoog met de buurten concrete voorstellen te formuleren. Deze voorstellen zullen medio 2018 door deskundigen geëvalueerd worden. Op basis van het advies van deze deskundigen zal de Vlaamse Regering dan beslissen welke overkappingen en leefbaarheidsmaatregelen in een eerste fase gerealiseerd worden. De Vlaamse Regering engageerde zich om naast de 250 mio EUR van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf 1 miljard euro beschikbaar te maken voor de realisatie van deze eerste reeks overkappingen en leefbaarheidsmaatregelen.

Het Toekomstverbond stelt dat naast de realisatie van de Oosterweelverbinding en de overkapping van de R1 ook een verbeterde en versterkte R2 noodzakelijk is als hoofdontsluiting voor het havenverkeer en als alternatief voor de doorgaande vervoersstromen. De volgende jaren zullen we verder werk maken van de realisatie van dit Haventracé. Het hele traject werd opgedeeld in een aantal samenhangende clusters, dit vanuit het functioneren van het systeem en de samenhang met andere dossiers. Hiervoor werd een taakverdeling uitgewerkt en werden BAM nv, AWW en AMT belast met de start van onderzoek en procedures om de projectonderdelen van dit haventracé te realiseren. Met de eerste cluster die de dringendste knelpunten aan de Tijsmanstunnel omvat zal prioritair gestart worden door BAM NV. Verder werd ook besloten om het planningsproces voor de R11bis stop te zetten en werd opdracht gegeven een nieuwe geïntegreerde plan-MER op te starten voor de A102 als onderdeel van het haventracé.

Om op langere termijn de bereikbaarheid van de Antwerpse regio te verzekeren moeten we een modal shift realiseren zodat maximaal 50% van de verplaatsingen in en naar Antwerpen nog met de auto gebeuren. Hiertoe zullen we samen met de gemeenten van de vervoersregio Antwerpen een Routeplan 2030 opmaken. Hiervoor werd de vervoersregio Antwerpen als vierde proefproject in het kader van basisbereikbaarheid opgestart en werd een Regioraad en een Dagelijks Bestuur geïnstalleerd. Dit routeplan moet alle maatregelen bevatten die noodzakelijk zijn om deze ambitie waar te maken. Het wordt opgemaakt in de schoot van deze Regioraad. De Werkgemeenschap - waarin ook burgerbewegingen, belangenactoren en economische actoren zetelen - zal een belangrijke input leveren. Het Werkplatform dat bestaat uit alle betrokken administraties zal de opmaak van dit plan coördineren.

De talloze werven hebben onvermijdelijk een grote impact op mobiliteit en bereikbaarheid. Via een goed impact management zorgen we voor de nodige coördinatie tussen werven en zetten we in op flankerende maatregelen die een blijvende bereikbaarheid van de stad garanderen. De huidige aanpak (die vooral op de stad Antwerpen gericht was) wordt uitgerold naar een bredere regio.

In het kader van de parlementaire voortgangsrapportages wordt uitgebreid verslag uitgebracht over de Oosterweelverbinding en het Toekomstverbond.

Verkeer in de Vlaamse Rand

De Vlaamse Rand kreunt onder de toenemende verkeersdruk en het problematische sluipverkeer. Om de mobiliteitsproblematiek in de Vlaamse Rand aan te pakken is er meer dan één oplossing nodig. Deze oplossingen zijn multimodaal: hoogwaardig openbaar vervoer, snelle en meer talrijke fietsverbindingen, aantrekkelijke combimobiliteitsparkings en het herinrichten van de bijna 60 jaar oude infrastructuur van de Ring rond Brussel (R0).

De Werkvennootschap (DWV) neemt dit geheel aan oplossingen ter harte.

In 2018 start DWV met de aanleg van 3 fietssnelwegen in de Vlaamse Rand: de kanaalroute-Noord thv van Vilvoorde en Grimbergen, de fietssnelweg langs de A12 ter hoogte van Meise en Grimbergen en de fietssnelweg ter hoogte van het Woluwedal (R22). Ook voor de HST-fietsroute wordt een versnelling hoger geschakeld.

Voor het Brabantnet gaan in 2018 de werken aan de ringtrambus van start. Vanaf de Heizel tot aan de luchthaven van Zaventem vormt de ringtrambus een hoogwaardig alternatief. Ook de Luchthaventram en de sneltram Willebroek-Brussel worden verder uitgewerkt.

Voor de herinrichting van de R0 wordt het voorontwerp verder verfijnd om tot een geïntegreerd ontwerp te komen. Dit gebeurt o.a. door historische en landschappelijke relaties terug te verbinden, door typische autoverbindingen uit de jaren '60 en '70 om te vormen tot verbindingen waar én de fiets, én het openbaar vervoer én de auto de nodige ruimte krijgen.

De Werkvennootschap wil ook samen-werken aan de Ring en treedt in overleg met de omwonenden, de bedrijven, de belangorganisaties, de steden en gemeenten, ... In het najaar van 2017 wordt een overlegtraject opgestart om in het voorjaar 2018 tot een gedragen project te komen.

Ik heb aan De Werkvennootschap de opdracht gegeven om de uitrol van de combimobiliteitsparkings in de Vlaamse Rand (zie ook OD 2) op te nemen.

Om het bovenlokaal sluipverkeer beter te kunnen objectiveren en onderzoeken, heeft het Departement MOW in 2017 Floating Car Data ingekocht. Deze data wordt mee ter beschikking gesteld aan de gemeenten om gericht maatregelen te kunnen nemen.

Voor de Ring rond Asse zal begin 2018 een ontwerpstudie beginnen. AWV maakt een uitgewerkte startnota met een bijhorend onteigeningsplan. Het departement MOW voert verkeersmodelleringen uit.

Sinds begin 2017 loopt een studie naar de optimalisering van de N203a te Halle (knelpunten Rodeneweg, Nijvelsesteenweg, Halleweg en complex met de ring). Hiervoor worden alternatieven uitgewerkt. Een aantal kortetermijnmaatregelen worden gerealiseerd in 2019.

Het voorontwerp voor het knooppunt Londerzeel-Zuid nadert zijn definitieve vorm, eveneens in nauw overleg met de betrokken gemeenten. De uitvoering is gepland voor 2019.

Tot slot wens ik de in 2006 opgeleverde streefbeeldstudie voor de R0/E411/N4 naar concrete beleidsdaden vertalen. Concreet gaat het over het opstarten of terug activeren van het planningswerk om de grote knelpunten aldaar aan te pakken (4-armenkruispunt,

Leonardkruispunt, E411 in Jezus-Eik). Ik zal de Vlaamse regering voorstellen dit project toe te wijzen aan De Werkvennootschap

OD 8	Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM)
------	--

Personen met een beperkte mobiliteit

De Diensten Aangepast Vervoer zijn actief in heel Vlaanderen. In het najaar van 2017 zal het officiële overlegorgaan een evaluatie van het decreet en de nodige wijzigingen voorstellen, welke zullen worden verwerkt in het ontwerp van decreet basisbereikbaarheid. Tevens zal nagegaan worden of de vraag voldoende ingevuld wordt. In de proefprojecten Basisbereikbaarheid wordt aandachtig nagegaan of de vervoersvragen van de personen met een mobiliteitsbeperking voldoende aan bod komen.

Ik streef naar een openbaar vervoer dat maximaal openstaat voor personen met een beperkte mobiliteit. Het concept 'meer mobiele lijnen' wordt uitgerold. Dit wil zeggen dat er in eerste instantie wordt ingezet op het toegankelijk maken van de hoofdlijnen binnen het kernnet. Zo wil ik ook het standaard openbaar vervoer gebruiksvriendelijk maken voor reizigers met een mobiliteitsbeperking.

Hierna wordt toegelicht hoe we met het stijgend aandeel aan toegankelijke voertuigen en de beschikbaarheid van de toegankelijkheidsstatus van de haltes, die we met iconen kenbaar maken aan de gebruikers, in staat zullen zijn om het vooraf reserveren van een rolstoelverplaatsing bij te sturen. We doen dit in overleg met de gebruikers zelf door hun input te vragen voor o.a. nieuwe bestekken voor de aankoop van voertuigen, de begeleiding van het project 'meer mobiele lijn' en de bijsturing van de reservatierichtlijn.

Toegankelijke voertuigen van het stads- en streekvervoer

In het bestek voor aankoop van trams en het bestek voor aankoop van bussen is opgenomen dat al deze voertuigen toegankelijk dienen te zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

In 2017 worden 202 nieuwe bussen en 27 nieuwe trams in dienst genomen. Deze indiensttreding heeft een aanzienlijke impact op het percentage toegankelijke voertuigen dat De Lijn eind 2017 in dienst zal hebben.

Op vandaag zijn 86% van de bussen toegankelijke bussen volgens de bovenstaande definitie. Rekening houdend met de indiensttreding van de nieuwe bussen binnen de huidige leveringen zal dit aandeel tegen eind 2017 toenemen tot 93%.

Voor de trams zal eveneens een stijging waar te nemen zijn door twee effecten die zich gelijktijdig voordoen: de instroom van de nieuwe trams en de uit dienst name van een groot aantal PCC's. Hierdoor zal het aandeel toegankelijke trams eind 2017 meer dan 55% bedragen. Eind 2016 bedroeg het aantal toegankelijke trams nog maar 45,6%. Het aandeel trams met lage vloer bedroeg eind 2016 57% en zal eind 2017 zijn aangegroeid tot meer dan 65%.

Toegankelijke halte-infrastructuur

De wegbeheerders worden ondersteund in het toegankelijk maken van de halte-infrastructuur door het in kaart brengen en kenbaar maken van de toegankelijke halte-infrastructuur, het stimuleren van een planmatige aanpak van de toegankelijke halte-infrastructuur en het ter beschikking stellen van expertise.

De toegankelijkheidsstatus van de haltes wordt met de mobiele applicatie voor de halte-inventaris door de halteploegen van De Lijn in kaart gebracht en permanent up-to-date gehouden. De nulmeting wordt in 2017 afgerond. De integratie van deze data met de achterliggende systemen is dan ook beschikbaar waardoor de toegankelijkheidsinfo op een eenvoudige wijze, door middel van iconen, beschikbaar is op de routeplanner en de

andere reisinformatie zoals de doortochttabellen. De toegankelijkheidsinformatie wordt ook op de halteborden aangebracht.

Met een tool die de toegankelijkheidsstatus van de haltes koppelt aan informatie op lijnniveau worden de prioritair herin te richten haltes gedetecteerd. Samen met de wegbeheerders kunnen we zo gerichte maatregelen nemen om het netwerk van 'meer mobiele lijnen' stelselmatig uit te breiden. Op deze wijze maken de toegankelijkheidskenmerken van de haltes deel uit van de definiëring van het kwaliteitsniveau en de servicelevels voor het kernnet en het aanvullend net. In hun overleg met de wegbeheerders, stelt De Lijn advies en expertise ter beschikking over het ontwerp en de uitvoering van concrete inrichtingsplannen. Om het concept kenbaar te maken wordt in 2017 gestart met 5 quick-win proefprojecten.

Reserveren rolstoeltoegankelijke rit

Rekening houdend met de voortgang en het percentage toegankelijke voertuigen en de informatie over de toegankelijkheidsstatus van de haltes, wordt de mogelijkheid verkend om tot meer eenduidige richtlijnen voor gebruikers en chauffeurs te kunnen komen waarbij het voorafgaand aanvragen van een rolstoelrit niet meer noodzakelijk is. De beschikbaarheid van de toegankelijkheidsinformatie over de haltes voor zowel chauffeurs als voor de reiziger is een van de noodzakelijke voorwaarden voor de geplande bijsturing.

Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs

Samen met mijn collega bevoegd voor Onderwijs heb ik een nieuw concept uitgewerkt voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs, waarbij zoveel mogelijk wordt ingespeeld op de zorgnood van de leerling én op de lokale situatie. Dit nieuwe concept wordt in het huidige en komende schooljaar uitgetest in de proefgebieden Leuven en Roeselare-Hooglede-Izegem-Ingelmunster naar aanleiding van de inschrijvingen voor het nieuwe schooljaar 2017-2018. In de deelnemende scholen wordt samen met de ouders en het CLB gezocht naar de beste vervoerskeuze voor elke leerling. De twee pilootprojecten moeten duidelijk maken wat de impact is van het nieuwe concept en waar bijsturing nodig is.

BlueAssist/OV-buddies/OV-poolen

Ik laat werk maken van de verdere ontwikkeling van hulpmiddelen ter ondersteuning van het zelfstandig (leren) gebruiken van het openbaar vervoer. Bij De Lijn wordt het gebruik van BlueAssist, een tool voor mensen die het moeilijk hebben om een hulpvraag te stellen, verder gepromoot. OV-buddies zijn vrijwilligers die personen met een beperking assisteren bij het (eerste) gebruik van de bus en tram. Rekening houdend met de aanbevelingen uit de evaluatie van het proefproject in Oost-Vlaanderen wordt een uitrol in gans Vlaanderen voorbereid. De mobiliteits-trainingssessies voor mensen met een visuele en motorische beperking in het gebruik van het openbaar vervoer, worden verder uitgerold.

Vervoersarmoede aanpakken

Ik zorg voor coherente sociale tarieven om de financiële toegankelijkheid voor inkomenszwakke groepen (kansarmen, ouderen, jongeren en kinderen enzovoort) te garanderen. De specifieke maatregelen inzake sociale tarieven vervat in de overkoepelende tariefbeslissingen van De Lijn. De uitrol van abonnementen van De Lijn op de elektronische MOBIB-kaart gaat gepaard met een automatische check van het sociaal statuut, waardoor het juiste tarief meteen gekoppeld wordt aan hun sociaal statuut van de klant.

Er blijven beperkingen aan wat er gecontroleerd mag worden. Een controle van het sociaal statuut mag enkel gebeuren:

- als de klant zelf aangeeft dat hij/zij recht heeft op een sociaal tarief;
- bij een verlenging van een abonnement met sociaal tarief.

In alle andere gevallen mag De Lijn van de privacy commissie geen onderzoek doen naar het sociaal statuut.

Verkeersveiligheid

SD 3 Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Algemene stand van zaken

In 2014 werden we geconfronteerd met de schande van de 400 verkeersdoden die op 1 jaar te betreuren waren op de Vlaamse wegen. Gesterkt door het Regeerakkoord, dat mikt op een halvering van de ongevallencijfers tegen 2020, heb ik een veelomvattend Vlaams Verkeersveiligheidsplan opgesteld.

In het eerste werkingsjaar dat uitvoering geeft aan het Vlaams Verkeersveiligheidsplan werd de strijd tegen de schande van 400 gevoerd op verschillende fronten. Met betrekking tot informeren, sensibiliseren en opleiden werd een concrete campagnekalender opgemaakt waarbij grootschalige affichecampagnes aangevuld werden met doelgroepgerichte acties.

Daarnaast werd de kwalitatieve rijopleiding en –examinering voor categorie B omgezet in regelgeving en geoperationaliseerd. De uitwerking van de hervorming van de rijopleiding categorie B, zoals beschreven in de conceptnota goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 4 december 2015, gebeurt in verschillende stappen.

Een eerste Besluit van de Vlaamse Regering beperkte de bijstand van een tolk tot Frans, Duits, Engels en gebarentaal en zorgde voor een wijziging van de examens. Daardoor zijn sinds 1 juni 2017 de volgende zaken veranderd in het rijexamen voor de categorie B:

- de overtredingen van de derde en vierde graad en overtredingen betreffende de maximumsnelheid, wegen nu zwaarder door in de eindscore van het theoretisch examen
- aan het praktisch examen werden een risico-perceptietest, zelfstandig rijden en nieuwe manoeuvres toegevoegd.

Een tweede besluit van de Vlaamse Regering zorgde ervoor dat de minimumduur van de oefenperiode vanaf 1 oktober 2017 verlengd wordt tot negen maanden en dat begeleiders voortaan een vorming moeten volgen.

Ondertussen werd "Rijbewijzer" (zowel de app-versie als het boek) ontwikkeld als een instrument ter ondersteuning van de kandidaat-bestuurder en zijn begeleider. Het vormt specifiek voor hen een leidraad in het leer- en oefenproces. Er is ook een bijhorende website waar de kandidaat-bestuurder alle nodige informatie over zijn rijopleiding vindt.

De vakbekwaamheid en nascholing kregen nieuwe modules met extra aandacht voor bijvoorbeeld de dodehoekproblematiek.

Inzake het verkeersveilig ontwerpen en gebruik van verkeersveilige technologieën realiseerde Vlaanderen een helderder snelheidsbeleid. 70 kilometer per uur is vandaag de norm buiten de bebouwde kom, 90 de uitzondering: een Copernicaanse revolutie op onze gewestwegen. We konden zo ook beginnen snoeien in het oerwoud van snelheidsborden. Een handleiding met duidelijke richtlijnen werd opgemaakt en gepubliceerd in september 2016.

Daarnaast werd werk gemaakt van een veiligere afstemming van de verkeerslichten. Het "Actieplan verkeerslichten" vormt daarbij het te volgen draaiboek. Minstens 350 verkeerslichten worden jaarlijks onder handen genomen. Vervolgens werd ook het Vademecum Fietsvoorzieningen vernieuwd, met oog voor een verhoogde kwaliteit en specifieke aandacht voor o.m. fietssuggestiestroken en de aanduiding van fietspaaletjes.

Nieuwe ontwikkelingen binnen het handhavingsbeleid worden van nabij opgevolgd. Een eerste aanzet voor de uitbreiding van ANPR en trajectcontroles werd al gegeven, in

nauwe samenwerking met de federale minister van Binnenlandse Zaken, net als een verdere digitalisering van bestaande camera's.

OD 9	Vlaams huis voor de verkeersveiligheid
------	---

Vanuit de afdeling Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (Departement MOW) wordt de werking van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) actief gecoördineerd voor wat betreft het plannen, voorbereiden, rapporteren en opvolgen van de stuurgroep, de werkkamers en de werkgroepen.

Er wordt veel nuttig werk verricht binnen de werkkamers. Binnen de werkkamer Educatie en sensibilisering heeft de werkgroep Rijopleiding een actieve bijdrage geleverd aan de vernieuwde rijopleiding. De werkgroep Sensibilisering vormde het klankbord voor de gevoerde campagne en de uitbouw van een charter met de media. De werkkamer zet deze ondersteuning verder.

Binnen de werkkamer Infrastructuur, voertuigtechnologie en innovatie is de werkgroep wegcode en plaatsingsvoorwaarden actief bij het ondersteunen van de werkzaamheden in het kader van de federale vereenvoudiging van de wegcode en het opbouwen van een aantal eigen voorstellen (vierkant groen, bredere toepassing driekleurig stelsel met pijlen). De werkgroep Weg en Omgeving buigt zich onder andere over de aanduiding van fietsoversteekplaatsen.

Binnen de Werkkamer Handhaving wordt onder andere gewerkt rond leermaatregelen. Er wordt een kwalitatief alternatief uitgewerkt dat gehanteerd kan worden als maatregel voor verkeersovertreeders. Dit om daders nieuwe inzichten te verschaffen en bewustwording te creëren.

Vanuit de werkkamer Evaluatie wordt het voortouw genomen bij de opmaak van de Onderzoekagenda beleidsrelevant verkeersveiligheidsonderzoek.

OD 10	Verkeersveilig ontwerpen
-------	---------------------------------

Consistente snelheidsregimes/bevordering leesbaarheid weg

Samen met infrastructuuringrepen blijven we de werken aan aanpassingen van het reglementair kader. We nemen actief deel aan het federale overleg over de vereenvoudiging en modernisering van de wegcode.

Aansluitend zullen we onder meer aandacht schenken aan de logica en de duidelijkheid van de bebording en de herinneringen in (snelheids-)zones.

In overleg met de wegbeheerders zal ik verder werk maken van de herziening van de plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens. Via adviesverlening, kennisdeling en verspreiding van best-practices zullen we de kennis en kunde over algemene en bijzondere verkeersreglementering versterken bij lokale wegbeheerders.

Veiliger verkeerslichten/verkeerslichtenregeling

Een moderne afstelling van verkeerslichten, die meer rekening houdt met de situatie op het terrein en kwetsbare weggebruikers beter beschermt, kan veel ongevallen voorkomen en de doorstroming verbeteren. Slim sleutelen aan verkeerslichten kan kruispunten dus vlotter en veiliger maken. Het "Actieplan verkeerslichten" beoogt de veiligheid en de doorstroming op de kruispunten in haar beheer te bevorderen door de kruispunten uit te rusten met 'slimmere' verkeerslichten.

Door kruispunten conflictvrij te regelen, bijvoorbeeld door het hanteren van aparte groenfases voor het gemotoriseerd verkeer en de zwakke weggebruikers, kunnen potentiële ongevallen met kwetsbare weggebruikers vermeden worden.

Op dertien verkeerslichtengeregelde kruispunten werd geëxperimenteerd met de regeling 'vierkant groen', waarbij de kwetsbare weggebruiker in één fase conflictvrij groen krijgt. Op basis van meldingen en ervaringen van de betrokken weggebruikers van d en op basis van de beschikbare (inter)nationale studies zal het Agentschap Wegen en Verkeer, anticiperend op de aanpassing in de wegcode die het principe 'vierkant groen' definitief ingang doet vinden, criteria formuleren waaraan kruispunten en hun omgeving moeten voldoen om de lichtenregeling uit te rusten van een fase 'vierkant groen'. Dit voorstel van criteria zal ter evaluatie voorgelegd worden op de Werkgroep Weg & Omgeving. Op deze manier wordt aan de diverse partijen, waaronder het VIAS Institute en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG), de mogelijkheid geboden om inspraak te hebben. Tot slot wordt het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten overeenkomstig aangepast tegen juni 2018.

Ontwerp wegen

Veilige wegen zijn cruciaal om verkeersonveilige situaties te vermijden en te voorkomen. Er worden verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd op het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) om zo de bestaande weginfrastructuur verder te verbeteren. Het toepassingsgebied van deze audits wil ik uitbreiden naar het hoofdwegennet. Hiertoe zal eerst gestart worden met een screening en classificatie van de verkeersveiligheid van het volledig hoofdwegennet. Deze audits worden uitgevoerd door een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor.

Jaarlijks verwerk ik (infrastructurele) ingrepen om de verkeersveiligheid ter hoogte van de meest gevaarlijke punten en zones te verbeteren in het investeringsprogramma van AWV. Hiervoor wordt een jaarlijkse prioritering opgesteld zodat ingespeeld kan worden op de meest gevaarlijke locaties. Om deze gevaarlijke punten en zones sneller aan te pakken investeer ik in 2018 bijkomend 30 miljoen euro uit het verkeersveiligheidsfonds.

Na de implementatie van de snelheidsbeperking van 70 km/u buiten de bebouwde kom willen we nu aandacht schenken aan de logica en de duidelijkheid van de bebording en de herinneringen in (snelheids-)zones.

Het Vlaams Verkeerscentrum heeft midden 2015 een studie over de fileproblematiek op snelwegafritten geactualiseerd. Dit rapport brengt afritten met congestie in kaart, met bijzondere aandacht voor congestieproblemen die terugslaan (of dreigen terug te slaan) op de snelweg. Er zijn reeds maatregelen getroffen op 11 locaties. Ingrepen op 16 bijkomende locaties zijn in voorbereiding en worden zo snel mogelijk uitgevoerd.

Ik onderneem verschillende acties om de verkeersveiligheid in tunnels verhogen. Er wordt gefocust op tunnels van het Trans Europees Wegennetwerk (TERN), zodat deze allemaal voldoen aan de Tunnelrichtlijn 2004/54/EG. Zo vernieuwen we in diverse tunnels de hoog- en laagspanning, ventilatie, verlichting en vluchtdeuren.

Vergevingsgezinde wegen

De herziening van het handboek vergevingsgezinde wegen, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker, werd opgestart en zal conform de aangegeven timing in het Verkeersveiligheidsplan eind 2017 afgerond zijn. De nieuwe versie van het handboek wordt nadien verspreid.

In het kader van het Verkeersveiligheidsplan wordt dan ook verder ingezet op het afwerken van de herziening en de implementatie van de richtlijnen op het terrein. De voorbereidingen voor deze herziening zijn opgestart. Na de zomer zal een werkgroep een eerste keer samengebracht worden. Er worden ook experts inzake fietsinfrastructuur uitgenodigd. Dit project zal afgerond worden tegen midden 2018.

Zichtbaarheid

Het komende jaar wordt gefocust op het opmaken van richtlijnen met betrekking tot zichtafstanden (o.a. oversteekvoorzieningen) met inpassing binnen de huidige kaders. Wat betreft het dienstorder voor uitrustingsniveaus van oversteekvoorzieningen is recent een voorstel besproken op de Werkgroep Weg en Omgeving. Doel is om dit dienstorder nog in 2017 af te werken en vanaf 2018 te implementeren.

OD 11	Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag
-------	---

Informeren en sensibiliseren

Bestaande initiatieven om de weggebruikers te informeren (zoals bijvoorbeeld Kijk Uit, de Grote Verkeersquiz,...) worden verder gezet. De informatieverschaffing via de diverse websites zal verder geoptimaliseerd worden. De sensibiliseringscampagnes naar het grote publiek en de doelgroepgerichte campagnes lopen ook het komende jaar verder. We zullen hierbij voor het eerst bij iedere campagne een pre- en posttest uitvoeren.

Vanaf 2017 staat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), in nauwe samenwerking met het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, in voor de coördinatie en uitvoering van de Vlaamse sensibiliseringscampagnes inzake verkeersveiligheid. De uitvoering gebeurt volgens de bepalingen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, in nauwe samenwerking met de andere betrokken actoren in het VHV. Er werd een nieuwe campagnekalender opgemaakt waarbij een opsplitsing gebeurde tussen campagnes naar het grote publiek en campagnes naar specifieke doelgroepen.

In 2017 worden zes grootschalige sensibiliseringscampagnes gerealiseerd met affichage rond de belangrijkste verkeersveiligheidsthema's (overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, afleiding achter het stuur (smartphone), correct gebruik van kinderzitjes en gordeldracht,...). De affichagecampagnes worden steeds gecombineerd met één of meer andere media ('360°-aanpak', keuze uit een brede mediawaaier, bv online, sociale media, radio, tv, printadvertenties,...).

Daarnaast worden twee doelgerichte campagnes opgezet rond specifieke thema's die kwetsbare weggebruikers of specifieke leeftijds- of risicogroepen sterk aanbelangen. In april was er zo de campagnes motorrijders. De campagne rond afleiding (okt-nov) zullen we versterken met een doelgroepgerichte actie voor fietsers met gerichte boodschappen en specifieke mediakeuzes. De campagnes zullen steeds kaderen in een nieuw koepelconcept waarbij weggebruikers kunnen beloven zich veiliger te gedragen in het verkeer.

In 2018 plannen we – opnieuw in dit koepelconcept - grootschalige campagnes inzake onaangepaste snelheid, extra aandacht voor fietsers, vermoeidheid in het verkeer, alcohol (bobcampagnes) en afleiding. Doelgroepgericht zullen we jonge autobestuurders extra aanspreken over de gevaren van snelheid, fietsers sensibiliseren over het gevaar van de dode hoek en alle autobestuurders bewust maken van de eventuele negatieve effecten van medicijnen in het verkeer en de gevaren verbonden aan drugs.

Kwalitatieve educatie en levenslang leren

We werkten in samenwerking met de VSV verder aan de realisatie van een verticale leerlijn in het onderwijs. De bestaande initiatieven voor het basisonderwijs, met een aanbod voor het 1e leerjaar tot en met het 6e leerjaar, werden verdergezet. Het gaat o.a. om de brevetten en actiepakketten, Helm Op – Fluo Top, Het Grote Voetgangersexamen, De Grote Verkeerstoets, Het Grote Fietsexamen, Medailles Verkeer op School, ...

Bestaande initiatieven voor het secundair onderwijs worden verdergezet en aangevuld met Verkeersweken en de FietSOmeter. De Verkeersweken worden georganiseerd volgens het beproefde en goed bevonden concept van de Mobibus en omvatten een

programma op maat van iedere graad van het secundair onderwijs. De FietSOmeter is een praktijktest (met de fiets) voor de leerlingen uit de eerste graad van het secundair onderwijs. De VSV informeert en ondersteunt leerkrachten, waarbij integratie in de lerarenopleiding een aandachtspunt blijft.

Ik zorg voor een verbreding van het bestaande educatieve aanbod met focus op verkeersveiligheid. De formule voor Rijbewijs Op School zal evolueren naar het aanbieden van een digitaal leerplatform dat meer leerlingen kan bereiken. Dit moet het mogelijk maken om de kennis nodig voor het behalen van het voorlopig rijbewijs te plaatsen binnen een breder kader van verkeersveilige attitudes en gedrag. "Brevetten en actiepakketten" worden waar nodig hernieuwd en geactualiseerd, met de ontwikkeling van digitale materialen. Leerkrachten blijven we ondersteunen in het aanbieden van verkeers- en mobiliteitseducatie. Het digitale leerplatform zal ruimere thema's aansnijden: meer dan enkel de wegcode op maat van de automobilist. Dit verbrede aanbod kan aangevuld worden met bijkomende klassikale lessen en mits een bijdrage zoals nu gangbaar voor de huidige formule.

Kwalitatieve rijopleiding

De derde fase van de hervorming van de rijopleiding wordt verder afgewerkt.

Lessen in verkeersinzicht en zelfinzicht als automobilist hebben tijdens de (aller)eerste fase van de rijopleiding nog onvoldoende effect. Enige rijervaring als zelfstandig automobilist is hiervoor een grote meerwaarde. Met een voortgezette rijopleiding wordt beoogd de risicoperceptie van beginnende bestuurders te verbeteren en de risicoacceptatie te verminderen, zelfoverschatting tegen te gaan en het verkeersinzicht te bevorderen.

Om deze reden werd er voor gekozen om kort na het behalen van het definitief rijbewijs een verplicht terugkommoment in te passen in de rijopleiding om de beginnende bestuurders een beter besef bij te brengen van bepaalde verkeersrisico's, hun zelfbewustzijn verder te ontwikkelen en hen in staat te stellen om de eigen sterktes en zwaktes voldoende in te schatten en ervaring uit te wisselen onder groepsgenoten in een lerende omgeving. Het terugkommoment maakt ook duidelijk dat het behalen van het rijbewijs geen eindpunt is in het leerproces. Elke bestuurder moet zijn of haar vaardigheden levenslang blijven aanscherpen.

Ik voorzie inwerkingtreding in de tweede helft van 2018.

We schoeien het statuut van de erkende rij scholen en de erkende zelfstandige rijinstructeur op een gelijkvormige leest. Op dit moment dienen zelfstandige rijinstructeurs immers nog niet te voldoen aan bepaalde minimumeisen inzake verkeersveiligheid, zoals een jaarlijkse bijscholing en het gebruik van voertuigen met een dubbele bediening. Onder meer deze minimumeisen zullen ook van toepassing worden op de zelfstandige rijinstructeur. Verplichtingen zonder directe impact op de kwaliteit voor de rij scholen worden afgebouwd. Ik neem hiervoor dit najaar de nodige regelgevende initiatieven.

De werkgroep Rijopleiding komt verder samen op regelmatige basis om dit traject en de verschillende fases in de realisatie van de vernieuwde rijopleiding te bespreken en in goede banen te leiden.

Vakbekwaamheid voor houders van een rijbewijs C of D

In overleg met de sector werkten we in 2017 verder aan de verbetering van het kader waarbinnen de nascholing vakbekwaamheid gegeven wordt. Zo kwamen er nieuwe minimumeisen voor instructeurs die realistischer zijn, maar tegelijk de kwaliteit van de opleidingen garanderen. We bepaalden verder per thema wat minimum in de module behandeld moet worden en welke modaliteiten gerespecteerd moeten worden.

In overleg met de betrokken sector werken we verder aan de verbetering van het kader waarbinnen de nascholing vakbekwaamheid gegeven wordt. We stellen hierbij transparantie en klantvriendelijkheid voorop. Er zal worden gewerkt aan ondersteuning bij het indienen van een volledig dossier, door het verbeteren van de formulieren. Daarnaast wordt de evolutie van de EU-richtlijn 2003/59/EG opgevolgd.

Medische rijgeschiktheid

De werkgroep rijgeschiktheid, samengesteld uit gedragsexperts en opleidingsdeskundigen van het departement MOW, VIAS-institute, CARA, IMOB, Federdrive en de bredere rijschoolsector, zal de mogelijke meerwaarde van een medisch-psychologische benadering verkennen aan de hand van een concreet project. Dit zal de vorm aannemen van een studie over de problematiek van bestuurders met gediagnosticeerde diabetes. We pogen in kaart te brengen hoe overheid en maatschappij idealiter zou kunnen omgaan met een dergelijk probleem en de afweging tussen enerzijds een verhoogd onveiligheidsrisico voor anderen en anderzijds de individuele behoefte naar mobiliteit.

Daarnaast wenst de werkgroep acute knelpunten in het rijgeschiktheidsonderzoek en de rijopleiding van mensen met een beperking op te lijsten. We proberen hierop een begin van antwoord te bieden.

Dode hoek

Informatie, educatie en sensibilisering inzake dode hoek krijgen het komende jaar de nodige aandacht. In dit kader werken we o.a. nauwer samen met Transport en Logistiek Vlaanderen. De virtual reality-brillen dode hoek zullen ook ingezet worden tijdens de Verkeersweken.

Een bijkomende opleiding zal ervoor zorgen dat de toolbox dode hoek meer bekendheid krijgt binnen het AWV zodat de principes en maatregelen uit de toolbox een betere doorvertaling krijgen naar het terrein. Daarnaast wordt ook via de verdere uitvoering van het Actieplan veiligere verkeerslichten gewerkt aan verkeersveiligheid van de kwetsbare weggebruiker op lichtengeregelde kruispunten. Parallel worden de ontwikkelingen inzake voertuigtechnologie en andere innovatieve technologieën van nabij opgevolgd en zo nodig ondersteund.

Tenslotte zal opnieuw een oproep gelanceerd worden om het aantal spiegelafstelplaatsen verder uit te kunnen breiden en wordt de aandacht hiervoor opnieuw verhoogd via een gerichte sensibiliseringscampagne.

OD 12	Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid
-------	--

Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

Het aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles wordt opgevoerd zowel kwantitatief als kwalitatief. Controles moeten maximaal uitgevoerd worden op de meest gevoelige locatie, het meest problematische tijdstip en toegespitst op de meest riskante doelgroep. Een goede afstemming tussen campagnekalender en handhavingsacties is primordiaal.

Daarnaast zal ik de recent geïmplementeerde CBE-richtlijn nauwgezet opvolgen in het kader van de impact op de verhoging van de efficiëntie.

Ook de correcte en tijdige doorstorting van de middelen van de federaal geïnde bedragen wordt verder en van nabij opgevolgd.

ANPR en trajectcontrole

Het aantal trajectcontroles wordt opgedreven. In samenwerking met de federale minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken komt op autosnelwegen een gebiedsdekkend ANPR web, dat ook ingezet kan worden in het kader van criminaliteitsbestrijding en terrorismebestrijding. Ik investeer alvast dit jaar nog in 2 trajectcontroles op autosnelwegen, op de E40 (Sint-Stevens-Woluwe en Heverlee) en de E313 (Antwerpen-Oost en Ranst).

Op gewestwegen realiseer ik eveneens trajectcontroles. Om snel vooruitgang te boeken stap ik af van de methode van cofinanciering. Aangegane engagementen geef ik natuurlijk gevolg, maar Vlaanderen zal voortaan zelf het initiatief nemen op de meest verkeersonveilige trajecten.

Ik kondigde al aan trajectcontroles te realiseren op 20 gewestlocaties. De bestellingen en voorbereidende werken zijn opgestart, de trajectcontroles zullen ten laatste tegen midden 2018 geplaatst zijn. Alle locaties en trajecten werden uitgekozen op basis van hun historiek inzake aantal en de ernst van ongevallen die te wijten waren aan overdreven snelheid.

Daarnaast geef ik het AWW de opdracht tot de omvorming van een 50-tal bestaande flicscamera's met natte film. Door radicaal digitaal te gaan, stappen we zo veel mogelijk over naar trajectcontrole. Volgens ruwe schattingen zouden zo een 30-tal bijkomende trajectcontroles gerealiseerd worden op gewestwegen.

OD 13	Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid
-------	---

Beleidsrelevant onderzoek

In de Werkkamer Evaluatie, Monitoring en Onderzoek lopen de voorbereidingen voor de opmaak van een onderzoeksagenda, als opvolging van de beleidsrelevante onderzoeksactiviteiten in het Steunpunt Verkeersveiligheid. Deze onderzoeksagenda werd op 17 januari 2017 ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Het voorliggende voorstel van onderzoeksagenda bevat 21 onderzoeksthema's. Deze zijn ondergebracht onder 6 onderzoekssporen die de "ruggengraat" vormen van de onderzoeksagenda voor de volgende jaren.

Het komende jaar wordt uitvoering gegeven aan de meest prioritaire onderzoeken. Zo maken we ruimte voor diepteonderzoek naar oversteekplaatsen, vanuit de problematiek van de kwetsbare weggebruikers (voornamelijk fietsers). Ook de elektrische fiets en de impact op de verkeersveiligheid verdienen de nodige aandacht. De sterke aandacht voor de fietsers hangt sterk samen met de minder positieve verkeersongevallencijfers, waarbij een efficiëntere onderzoeksfocus in staat moet stellen om aan te knopen met een verbetering van de cijfers voor deze doelgroep. Daarnaast maken we ruimte voor onderzoek naar de effecten van de vernieuwde rijopleiding, maken we ruimte voor onderzoek om de efficiëntie en effectiviteit van de verkeersveiligheidsaudits en – inspecties verder te verhogen en de testprojecten voor het onderliggende weggennet te faciliteren, en maken we ruimte voor de uitwerking van een gestructureerde methodologie voor de bepaling van gevaarlijke wegsegmenten op het onderliggende weggennet, als aanvulling op de methodologie die uitgewerkt werd voor het hoofdweggennet.

Evaluatie en monitoring

Op vlak van evaluatie en monitoring werd het voorbije jaar onder meer gewerkt aan de lokalisatie van de meest recente verkeersongevallen en de hieraan gekoppelde gevaarlijke puntenberekening, een meer structurele uitvoering van ongevalanalyses, en besprekingen en analyses op vlak van mogelijke indicatoren die gebruikt kunnen worden in het kader van de verkeersveiligheidsmonitoring. Met een dataminingproject rond ongevalanalyse werd binnen het departement MOW expertise opgebouwd inzake de uitvoering en de mogelijkheden van (big) data analyse.

Binnen het luik "Evaluatie en monitoring" wordt gefocust op het verderzetten van uitvoering van structurele ongevalanalyses (met jaarrapportering van de recentste verkeersongevallencijfers) en het uitwerken van het monitoringluik in een concreet opvolgingsinstrument, zodat de progressie richting de streefcijfers uit het verkeersveiligheidsplan vanuit verschillende indicatoren en invalshoeken opgevolgd kan worden.

OD 14 Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

Engagement

Binnen de fiche Engagement bevorderden we zowel de veiligheidscultuur in het lokaal beleid (SAVE-charter van OVK), in het verenigingsleven (Fiets wijs!) en in het bedrijfsleven (Truckveilig charter, enz.). Daarnaast bevorderen we de veiligheidscultuur door afstemming met wegbeheerders (vb. in het kader van het standaard snelheidsregime van 70 km/u buiten de bebouwde kom), met andere overheden (vb. Werkgroep Vereenvoudiging en modernisering wegcode) en onder de weggebruikers (vb. Dag van de Motorrijder). Daarnaast zijn er uiteraard ook nog tal van andere initiatieven die georganiseerd worden door onze verkeersveiligheidspartners (zoals bvb. Safety Tunes van Mobiel 21).

Globaal wordt het komende jaar verder gewerkt aan het vergroten van het engagement bij alle verkeersveiligheidspartners én weggebruikers. In het kader van het bevorderen van de veiligheidscultuur in het lokaal beleid (SAVE-charter), in het bedrijfsleven (verkeersveiligheidscharter, Safe2work, enz.) en in afstemming met andere overheden (vereenvoudiging en modernisering wegcode) worden de werkzaamheden voortgezet. Voor wat betreft het bevorderen van de veiligheidscultuur bij de weggebruikers worden via een specifiek project (haalbaarheidsstudie Federdrive youdrive.be community) de haalbaarheid en de randvoorwaarden onderzocht voor het creëren van een community van (jonge) weggebruikers waarbij de nadruk ligt op het verhogen van een verkeersveilige attitude.

Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

Met een vernieuwd aanbod verkeersveiligheid bij bedrijven, wordt verder werk gemaakt van een verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven. Hierbij wordt zowel gefocust op werkgevers en werknemers uit de transportsector, als op alle werkgevers en alle werknemers en hun woon-werkverkeer. In 2017 wordt parallel met het Truckveilig charter ook een Verkeersveilig charter uitgerold. In het kader van het Truckveilig charter zal gebruik gemaakt worden van een nieuwsbrief om de ondertekenaars aan hun gemaakte engagementen te herinneren en hen met tips te ondersteunen en sensibiliseren. Tenslotte zal opnieuw een oproep gelanceerd worden om het aantal spiegelafstelplaatsen verder uit te breiden en wordt de aandacht hiervoor opnieuw verhoogd via een gerichte sensibiliseringscampagne.

Investerings voor mens en economie**SD 4 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen****Algemene stand van zaken**

Samen met de verschillende beleidsdomeinen en bestuursniveaus worden de maatregelen van de stroomgebiedbeheerplannen verder uitgevoerd. De eerste stappen in de voorbereiding van de derde cyclus (2022-2027) zijn gezet. Binnen de werking van de CIW zal aan de hand van ervaringen in een aantal relevante kleinschalige pilootprojecten – waaronder het ORBP Dender van MOW (W&Z) – een eerste ontwerp van leidraad opgesteld worden, met inbegrip van principes en engagementen voor een procesmatige aanpak voor gebiedsgerichte projecten die uitvoering moeten geven aan de zogenaamde “meerlaagse waterveiligheid” en het duurzaam verminderen van het overstromingsrisico tegen 2050. Meerlaagse waterveiligheid gaat uit van de combinatie van maatregelen gestoeld op meerdere lagen (3 P’s of Protectie, Preventie en Paraatheid) en het nastreven van een gedeelde verantwoordelijkheid bij de betrokkenen in het overstromingsrisicobeheer (waterbeheerder, ruimtelijke ordening, crisisdiensten, burger en verzekeringssector).

Tijdens de stormtijden in januari 2017 traden verschillende gecontroleerde overstromingsgebieden meermaals in werking. Zo bewezen deze nogmaals hun nut ten behoeve van de bescherming tegen overstromingen. In juni 2017 werden het Zennegat en de Polders van Kruibeke in gebruik genomen als gereduceerd getijdengebied (GGG). In totaal zijn nu, naast het GOG Kruibeke-Basel-Rupelmonde, reeds zes deelgebieden van het geactualiseerde Sigmaplan voltooid, m.n. de ontpoldering te Lillo, het GGG Bergenmeersen, het GOG Paardeweide, de ontpoldering Wijmeers 1, het GOG Wijmeers 2 en het GGG Zennegat.

Binnen het Kennis Netwerk Dijken (KND) Vlaanderen werken het Waterbouwkundig Labo en de Geotechniek samen met de verschillende dijk- en oeverbeheerders. De hoofddoelstelling van het KND is het uitbouwen van een gemeenschappelijk kennisnetwerk voor het dijk- en oeverbeheer en op die manier ook de communicatie en de samenwerking tussen alle betrokken partners in het dijk- en oeverbeheer versterken. In een samenwerkingsovereenkomst zijn algemene doelstellingen gedefinieerd die worden uitgewerkt in een rollende meerjarenplanning en uitvoerende jaarprogramma's.

Het Masterplan Kustveiligheid wil de Vlaamse Kust minstens tot het jaar 2050 beschermen tegen een duizendjarige storm. In de 10 kustgemeenten zijn reeds tal van werkzaamheden uitgevoerd, in uitvoering of gepland om de Kust tegen dergelijke risico's bestand te maken. De zachte maatregelen worden op korte termijn uitgevoerd, alternatieve en kostenefficiënte voedingsmethodes op korte en middellange termijn en innovatieve zeeweringstechnieken en ruimtelijke visie op langere termijn.

Als gevolg van de storm Dieter werden in de periode maart - april 2017 strandvoedingen uitgevoerd in de zones Knokke, Wenduine, Bredene, Westende, Koksijde en De Panne. Deze voedingssuppleties werden uitgevoerd in het kader van de instandhouding van het beschermingsniveau tegen stormvloed en overstromingen. Ze maken ook de exploitatie van de stranden mogelijk en bevorderen de beleving van de strand- en zeedijkrecreatie. Deze werken werden uitgevoerd in synergie met de baggerwerken van de maritieme toegang tot de havens.

Er is prioritair ingezet op de verhoging van de veiligheid in en rond de kusthavens, waar zich de meest kritieke zones bevinden. Voor de stormvloedkering voor de haven van Nieuwpoort werden bijkomende onderzoeken naar de nautische impact van de constructie en de doorvaartbreedte uitgevoerd.

De naam van het programma Vlaamse Baaien werd veranderd in 'Programma Kustvisie'. Er werd voor een nieuwe naam gekozen omdat de term 'Vlaamse baaien' reeds een lange voorgeschiedenis met zich meedraagt en bij velen louter associaties oproept met kunstmatige eilanden in zee. Deze gewijzigde naam past tevens binnen het opzet om een nieuwe procesmatige aanpak met behulp van het decreet complexe projecten te starten.

Het Complex project Kustvisie heeft als doelstelling om een integrale visie uit te werken inzake kustverdediging, rekening houdend met de evolutie van de klimaatsverandering en de mogelijkheid dat zich nog grotere zeespiegelstijgingen zullen voordoen dan lange tijd werd aangenomen, met als tijdshorizon 2100. Met name deze uitgangspunten maken het verschil met het Masterplan Kustveiligheid, dat zich richt op het garanderen van bescherming tot 2050, uitgaand van middelmatige klimaatscenario's. Uit voorzorg is het belangrijk nu reeds dit complex project op te starten zodat wij voorbereid zijn op de uitdagingen die zich op dit vlak kunnen stellen in de toekomst.

Tweemaal per jaar wordt een Stakeholdersforum Kustvisie georganiseerd onder voorzitterschap van de gouverneur van West-Vlaanderen. Zeewering is mijn bevoegdheid, maar aangezien de uitvoering van sommige oplossingsrichtingen zich op federaal grondgebied (de Belgische Noordzee) bevindt, is nauwe afstemming tussen de verscheidene beleidsniveaus en -domeinen noodzakelijk. Daartoe werd de Beleidscommissie Kustvisie opgericht, waar Vlaamse en federale kabinetten samen met de administraties de voortgang inzake het programma Kustvisie opvolgen.

OD 15	Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie
-------	--

Integraal waterbeleid

De maatregelen van de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen worden verder uitgevoerd en de derde generatie stroomgebiedbeheerplannen wordt voorbereid.

De langetermijnvisie op de financiering van het waterbeleid wordt mee voorbereid door het overlegplatform dat het maatschappelijk debat voert rond financiering en kostenterugwinning van het waterbeleid. Dit debat werd eind 2016 opgestart op vraag van de Vlaamse Regering (bij goedkeuring van de 2^{de} stroomgebiedbeheerplannen). Tegen eind 2018 wordt een voorstel uitgewerkt.

Er zal verder worden gewerkt aan de verankering en toepassing van het stappenplan en het beoordelingskader voor hydromorfologische wijzigingen bij vergunningen.

Tevens wordt gestart met het uitwerken van een sedimentbeheerplan voor de Schelde en wordt een plan van aanpak uitgewerkt om het hergebruik van bagger- en ruimingsspecie te vergroten.

Met betrekking tot de meerlaagse waterveiligheid en het overstromingsrisicobeheer wordt verder gewerkt aan de leidraad voor de gebiedsgerichte projecten en een communicatieplan.

Het maatschappelijk debat in het kader van ORBP Dender wordt voortgezet in samenwerking met het Departement Omgeving en de provincie Oost-Vlaanderen. Daarnaast wordt bekeken welke stappen er dienen te worden ondernomen in kader van de overige ORBP's (Boven-Schelde, Leie, Gentse Kanalen, IJzer, Maas).

In 2018 beginnen we met de herziening van overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten, de verfijning van de kostentool en de uitbreiding van de multicriteria analyse met culturele en ecologische criteria (naast de reeds gebruikte

criteria van economische en sociale baten) met het oog op het inschatten van de mogelijke impact van overstromingen op cultureel erfgoed en op natuurwaarden.

Naast het beheersen van de wateroverlast, gaat er ook toenemende aandacht naar de problematiek van watertekorten. Om de negatieve impact op de scheepvaart te beperken en de waterbeschikbaarheid in evenwicht tussen de verschillende gebruikers optimaal te beheren, wordt gewerkt aan een laagwaterstrategie binnen de structuren van het CIW.

Binnen de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie wordt met het oog op de bouw van de nieuwe zeesluis Terneuzen een plan van aanpak uitgewerkt door de projectgroep Zoetwaterbeheer. Voldoende zoet water in het Scheldestroomgebied is onder andere van belang voor het tegengaan van verzilting, voor ecologische ontwikkeling, voorziening van drink- en proceswater en peilbeheer. Dit plan streeft er naar om de afzonderlijke problematieken en de daaraan gekoppelde zoetwaterbehoeftes te kwantificeren, maar ook onderling te koppelen en zo een objectief en helder overzicht te maken van de knelpunten en vraagstukken met betrekking tot het zoetwaterbeheer in het Scheldestroomgebied.

Waterbeheersing

Maasvallei

De werken ten behoeve van het grootschalig rivierverruimingsproject Booien-Veurzen op het grondgebied van de gemeente Maasmechelen werden volledig afgerond. Eveneens werden op het grondgebied van de gemeente Dilsen-Stokkem de zomeroevers van Bichterweerd-Zuid, Veurzen en Booien verlaagd. Door de realisatie van voorgenoemde werken werd de doelstelling om deze zone te beschermen tegen een overstromingsrisico van 1/250 jaar tegen eind 2017 gehaald. De werken ten behoeve van de zomerbedverbreding en dijkerugtrekking ter hoogte van Geistingen (Kinrooi) werden opgestart.

De werken voor het grootschalig rivierverruimingsproject Booien-Veurzen lopen verder in 2018 op het grondgebied van de gemeente Dilsen-Stokkem en concentreren zich in de deelgebieden Veurzen en Bichterweerd-Zuid. De werken ten behoeve van de zomerbedverbreding en dijkerugtrekking ter hoogte van Geistingen (Kinrooi) worden afgerond tegen eind 2018.

Sigmaplan

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan in de gecontroleerde overstromingsgebieden Wal-Zwijn, Vlassenbroek, Grote Vijver, De Bunt, Klein Broek en Groot Broek wordt verdergezet. Ook de werken in het kader van het dijkenprogramma en de herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen worden verdergezet.

Ook de werken in het kader van het dijkenprogramma van het geactualiseerde Sigmaplan worden verder uitgevoerd (inclusief het Scheldekaaienproject).

Dender

De werken voor de vernieuwing van de stuwsluit in Aalst en de stuwen in Geraardsbergen werden verdergezet. Evenwel werd de stedenbouwkundige vergunning van de sluis van Geraardsbergen in september vernietigd. De werken dienden derhalve geschorst te worden.

Daarnaast werd de conceptstudie van de vernieuwing van de stuwen in Denderleeuw en de afschaffing van de stuwsluit in Teralfene afgerond. Voor beide locaties wordt het ontwerp van de gekozen variant momenteel verder uitgewerkt. De studie voor de vernieuwing van de stuwen te Pollare en Idegem werd aanbesteed en aangevangen.

In 2018 worden de vervolgstappen in bovengenoemde dossiers gezet.

IJzer

Er werd gewerkt aan de tweede fase, met het oog op de realisatie van de doelen inzake natuurbehoud en veiligheid in het Blankaartbekken. Aangezien in de stedenbouwkundige vergunning een deel van de werken werd uitgesloten, werd verder gewerkt aan het indienen van een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag voor dit uitgesloten gedeelte. Voor het vergunde gedeelte heb ik het Dijkendecreet ingeroepen en de werken werden opgestart. De bouw van de het reeds vergunde gedeelte van de waterkeringsdijk wordt verder uitgevoerd. Ook de omgevings-vergunning voor het uitgesloten dijktracé wordt verwacht in het voorjaar van 2018. Aansluitend zal ook voor dit gedeelte van de werken het Dijkendecreet worden ingeroepen en de werken op terrein worden opgestart.

Zenne

De dijkwerken op de linkeroever van de Zenne tussen de Damstraat en de Schumanlaan worden uitgevoerd. De woonkern Weerde wordt zo beschermd tegen overstromingen. Op de dijk wordt een dolomietpad aangelegd, zodat de dijk inspecteerbaar is en geschikt voor gebruik door fietsers en voetgangers. De verwerving van de terreinen voor de aanleg van de dijk is lopende; de werf zelf zal starten vanaf voorjaar 2018.

Klimaatadaptatie

Binnen de CIW wordt een plan van aanpak 'Waterbeschikbaarheid in Vlaanderen' opgesteld met als doel de uitwerking van een verdeelplan om het water tussen de verschillende functies te verdelen bij een schaarser aanbod. Eveneens werd een visie uitgewerkt over de wijze waarop de CIW de rol van droogtecoördinator kan opnemen, ten einde op Vlaams niveau te komen tot een gecoördineerde aanpak in periodes van droogte en lage afvoer.

Naast voorgaande worden er door het Waterbouwkundig Laboratorium een aantal klimaatscenario's uitgewerkt, zodat beter ingeschat kan worden wanneer er een risico bestaat op ernstige tekorten (die drinkwaterproductie en scheepvaart verhinderen). Hierbij wordt ook rekening gehouden met water voor andere functies zoals landbouw, natuur, ... De resultaten zullen ook gebruikt worden bij de onderhandelingen met de Franse en Waalse collega-waterbeheerders over de watertoevoer.

Kustveiligheid

De uitvoering van de stormmaatregelen rond de haven van Blankenberge is al voor de helft gerealiseerd en wordt verdergezet.

Er wordt in 2018 ook verder gewerkt aan de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid, met een duurzame ontwikkeling van de kustzone waarbij zeewering, natuur, toerisme-recreatie en economische ontwikkeling in evenwicht zijn. Opportuniteiten voor efficiëntieverhogingen door synergie tussen de suppletiewerken en de baggerwerken zullen benut worden.

De uitvoering van de stormmaatregelen rond de haven van Blankenberge wordt verdergezet met een veiligere maar ook stijlvollere en groenere haven als resultaat. Door de uniforme vormgeving zal een complete wandeling rondom de haven gecreëerd worden. Een design, build and maintain bestek voor de bouw van mobiele keringen in Blankenberge zal aanbesteed worden, net als een studiebestek voor het nazicht en bescherming van de uitwatering in de jachthaven.

Verder wordt er gewerkt aan de voltooiing van de maatregelen rond de haven van Oostende, waar twee studies worden aanbesteed voor de stormmuren rond het Montgomerydok, met inbegrip van de renovatie van de kaaimuren enerzijds en de bouw van stormstuwen in de achterhaven anderzijds.

Een onderhoudssuppletie in de zone Oostende-centrum zal in 2018 aanbesteed worden voor uitvoering.

Momenteel lopen er studies rond alternatieve voedingsmethodes om stranden op een kostenefficiënte manier te onderhouden en te versterken door gebruik te maken van de

natuurlijke dynamiek van het kuststelsel. De meerjarige monitoring van de 'vooroeversuppletie te Oostende-Mariakerke', waarbij extra zand onder de laagwaterlijn werd aangebracht, wordt afgerond in 2018. Een nieuwe vooroeversuppletie zal uitgevoerd worden ter hoogte van Lombardsijde in 2018. Ook zijn natuurcompensaties gepland in Lombardsijde en Nieuwpoort.

De reeds ontworpen maatregelen in de haven van Zeebrugge zullen afgetoetst worden aan de nieuwe revitaliseringsstudie van Zeebrugge en het complex proces omtrent de nieuwe zeeluis. Voor de zone rondom de jachthaven zal een MKBA uitgevoerd worden, voor de overige zone wordt het ontwerp afgewerkt in overleg met de betrokkenen.

De werken aan het Zwin worden verdergezet: de hoofdgeul werd verbreed en verdiept, de nieuwe zeewerende dijk in het uitbreidingsgebied van het Zwin wordt verder opgebouwd, het grachtenstelsel wordt verder aangelegd en het pompstation wordt afgewerkt. Ook wordt gestart met de TO-monitoring van de diverse parameters.

Wat betreft de technische en architecturale ontwerpen voor de aanpassing van de zeedijken, zijn studies lopende voor Middelkerke en voor Oostende (zone tussen Wellington en Raversijde). De werken in Oostende zullen starten in 2018. De ontwerpen voor de zeedijk ter hoogte van Middelkerke worden verder gefinaliseerd met oog op aanbesteding in 2019.

Een hertoetsing van de zeewering is midden 2017 afgerond. Er zal een plan opgemaakt worden om de zandige zeewering te onderhouden en te versterken.

Terwijl de geïdentificeerde zwakke schakels aan de kust worden aangepakt, worden onderzoeken opgestart die moeten leiden tot verbeterde toetsingsmethodiek tegen de volgende toetsronde. Kustmorfologisch onderzoek ter ondersteuning van het efficiënt in standhouden van de zachte zeewering blijft ook in 2018 een speerpunt.

Complex Project Kustvisie

In het vervolgtraject van het Complex project Kustvisie wordt de mogelijkheid van zeewering weg van de kustlijn onderzocht samen met alternatieve types van zeewering, om een gegronde keuze te maken voor de beste aanpak op lange termijn. De breed gedragen probleemstelling zal aan de basis liggen van een startbeslissing in het kader van de procedure 'Complexe projecten'. Een startbeslissing genomen door de Vlaamse regering betekent tevens de formele start voor de alternatievenonderzoeksfase, waarbij verschillende oplossingsrichtingen tegen elkaar afgewogen worden.

De centrale focus binnen het Complex project Kustvisie is zeewering op lange termijn, maar bij het bestuderen van verscheidene oplossingsrichtingen wordt eveneens gezocht naar kansen voor tal van andere sectoren en belangen. Multifunctionaliteit van maatregelen is een streefdoel. Zo mikken we op maatregelen die niet enkel de bevolking maar ook de economische waarde en de infrastructuur in de kustzone zoveel mogelijk beschermen tegen wijzigende klimaatomstandigheden, en die de ontwikkelingskansen zeewaarts van de bestaande zeewering ook vrijwaren. Daarnaast kan aanzienlijke meerwaarde gecreëerd worden door met maatregelen een bijdrage te leveren aan natuurontwikkeling, toerisme en recreatie en de ontwikkeling van binnenvaart op zee.

De Beleidscommissie zal haar werkzaamheden verderzetten, ook met het oog op coherentie tussen het programma Kustvisie en het herzieningsproces van het Marien Ruimtelijk Plan dat op federaal niveau loopt.

Het modelinstrumentarium voor de simulatie van effecten van ingrepen op de hydrodynamica, sedimentdynamica en morfodynamica wordt verder uitgebouwd en ingezet.

OD 16 Investeren met aandacht voor de leefomgeving**Meewerken aan realisatie instandhoudingsdoelstellingen**

Mijn diensten ondersteunen de realisatie van de IHD in de havens van Antwerpen en Zeebrugge, langs de Vlaamse Kust en langs de Vlaamse wegen en waterwegen.

Aan de Kust zijn de werken voor de uitbreiding van het Zwin in uitvoering. Zo dragen we ook bij tot de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen aan de Vlaamse Kust. Ik investeer ook in het duurzaam beheer van waardevolle zeewerende duingebieden die eigendom zijn van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Dit omvat de medewerking aan de opmaak van beheerplannen en onderzoek naar de grootschalige bestrijding van invasieve exoten. In de nieuwe met de kustgemeenten af te sluiten voorstellen voor de strand- en zeedijkconcessie zijn specifieke bepalingen opgenomen inzake het onderhoud van de stranden en duinvoet ter hoogte van de natuurgebieden. Deze instructies zullen er voor zorgen dat deze duin-strandgebieden voldoen aan de instandhoudingsdoelstellingen.

In het kader van het Europees subsidieprogramma Life+ Nature werd het project "Kalkgraslanden Albertkanaal" goedgekeurd. De kalkgraslanden tussen Eigenbilzen en Kanne op de steile taluds langs het Albertkanaal zijn immers unieke gebieden in Vlaanderen. De Vlaamse Waterweg werkt samen met Agentschap Natuur en Bos om de instandhouding te verbeteren. Het project is nu op kruissnelheid en verschillende beheerswerken werden uitgevoerd zoals de verwijdering van houtopslag of schapenbegrazing. De schapenbegrazing, in het kader van het project "Kalkgraslanden Albertkanaal" en langs de Damse Vaart, wordt volop verder gezet in 2018. In het kader van het geactualiseerde Sigmaplan worden afspraken gemaakt om de IHD-doelstellingen voor het Habitatrictlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' en 'Demervallei' verder vorm te geven.

AWV draagt bij aan de uitvoering van de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000- gebieden door middel van ontsnipperingsprojecten. Dit gebeurt onder meer door de bouw van diverse reptielen- en amfibieëntunnels in de Provincie Antwerpen. Langs de R0 omgeving Zoniënwoud werden reeds diverse ontsnipperingsmaatregelen gerealiseerd in het kader van het Europees project Life+ Ozon.

Duurzame leefomgeving

Ik heb verder geïnvesteerd in het optimaliseren van de hoogtechnologisch uitgeruste, milieuvriendelijke vaartuigen die ingezet worden voor de opdrachten van Vlaanderen en onze partners.

Met de opstart van een veerdienst tussen de overheidssteiger op linkeroever en het ponton 't Steen op rechteroever heb ik samen met de Stad en het Havenbedrijf Antwerpen een, succesvol, alternatief aangeboden om de auto aan de kant te laten staan. Op basis van de ervaringen wordt deze veerdienst in het najaar van 2017 geëvalueerd en wordt waar mogelijk de dienstverlening bijgestuurd. De connectiviteit van de waterbus zal hierbij een belangrijk element vormen. De eerste vaarroute van de waterbus gaat van Hemiksem, via Kruibeke naar het Steenplein in Antwerpen. In combinatie met de bestaande veerdiensten tussen Hoboken-Kruibeke en Bazel-Hemiksem en de nieuwe overzet tussen Steenplein en Linkeroever kunnen passagiers zich via 6 vertrekpunten eenvoudiger verplaatsen over de Schelde. Mijn administratie is alvast gestart met de voorbereidingen voor de bouw van een nieuwe veerboot die de veerdiensten op de Schelde nog moet versterken en gebouwd zal worden rekening houdend met alle milieuvriendelijke systemen en toepassingen die mogelijk zijn.

Indien de in 2017 opgestarte aanbestedingsprocedure verloopt volgens de planning, ga ik ervan uit dat een nieuwe milieuvriendelijke veerboot begin 2019 klaar kan zijn. Tegen

dan zal ook de steiger 'Liefkenshoek' afgewerkt zijn waardoor begin 2019 een nieuwe oeververbinding Lillo-Liefkenshoek opgestart kan worden.

Stedelijke logistiek

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het 'Vlaams beleidskader voor stedelijke logistiek' dat onderdeel zal vormen van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Hiermee wil de Vlaamse Overheid de basis leggen van een volwaardig horizontaal en geïntegreerd beleid voor stedelijke logistiek. Dit beleidskader focust op niveau Vlaanderen en effent het pad naar koolstofarme en economisch rendabele stedelijke logistiek. Het kader vormt de basis voor verdere actie voor stedelijke logistiek, door en voor de betrokken stakeholders.

Vlaanderen onderzoekt op welke manier de binnenvaart en het waterwegennetwerk ingeschakeld kunnen worden voor stadsbevoorrading. In Hasselt werd door De Vlaamse Waterweg een concessie toegekend van waaruit meerdere winkels in het stadscentrum beleverd kunnen worden met elektronische vrachtwagens en fietsen. In 2017 werd de watergebonden overslaglocatie officieel geopend. Er wordt ook verder gevolg gegeven aan de in 2017 afgesloten samenwerkingsovereenkomst met de Stad Gent. Concreet is dit een toetreding van De Vlaamse Waterweg tot het stadsdistributieplatform van de stad Gent en het zoeken naar mogelijke proefprojecten in samenspraak met de Stad Gent. Voor de andere locaties zoals Mechelen, Kortrijk, Brugge en Antwerpen wordt in samenspraak met het betrokken stadsbestuur nagegaan welke mogelijkheden er zijn op deze locaties.

De impact van wegen en verkeer milderen

Ik tref de nodige maatregelen om geluidhinder te beperken. Vaak worden geluidsmilderende maatregelen slim gecombineerd bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, bij de heraanleg van bestaande infrastructuur of naar aanleiding van een samenwerkingsverband met lokale overheden. Daarnaast wordt prioritair gewerkt aan de 18 resterende locaties opgenomen in de 'Prioriteitenlijst Geluid'. Zo werd tijdens de renovatie van de E313 tussen Hasselt-Zuid en Hasselt-Oost een stille toplaag aangebracht. De nieuwe toplaag zal het rolgeluid van auto's verminderen. Mijn diensten verlenen ook hun medewerking aan de opmaak van het ontwerp 2de actieplan geluid.

Er wordt gewerkt aan een nieuw afstandsbevakingsstelsel voor de wegverlichting van de snelwegen. Het nieuwe stelsel is nodig om de lichtvisie op het terrein uit te voeren. Het centrale stelsel is in gebruik genomen. De uitrol van de bijhorende lokale besturingsapparatuur en aansluiting van de bestaande installaties op het centrale stelsel is lopende en wordt ten vroegste in 2018 afgerond. In een latere fase kan het stelsel ook uitgerold worden naar gewestwegen.

Volgend jaar start ook de ombouw van de wegverlichting op de autosnelwegen. De verouderde NaLP (natuur lage druk) lampen worden vervangen door LED-lampen. Naast energiezuinigheid, biedt deze technologie het voordeel dat het licht beter kan gericht worden waardoor minder verlichtingstoestellen nodig zijn. LED lampen hebben bovendien een langere levensduur waardoor de lichtbron minder frequent vervangen moet worden. De kostprijs van de ombouw wordt geschat tussen de 16 en 20 miljoen euro en zal mede gefinancierd worden door het Vlaams Klimaatfonds. De ombouw zal in totaal 4 jaar duren. De terugverdieneffecten na de ombouw, op vlak van onderhouds- en energiekosten, worden ingeschat op 4 miljoen euro per jaar. Op 6 jaar tijd is deze investering dus volledig terugverdiend.

Voor de gewestwegen wordt de lichtvisie stapsgewijs uitgerold bij nieuwe herinrichtingen of bij renovaties van de verlichtingsinstallatie. De bedoeling is om het gebruik van weg- en fietspadenverlichting in Vlaanderen verder te uniformiseren. In deze nieuwe visie wordt eveneens resoluut gekozen voor een volledige omschakeling naar LED-verlichting.

Daarnaast zal er ook meer en dynamischer verlicht kunnen worden op onze fietspaden, of waar nodig gewerkt worden met andere vormen van wegindicatie.

De problematiek van overstekend wild volg ik nauw op. Ik investeer mee in een elektronisch wilddetectie-systeem op de N73 ter hoogte van het Militair domein te Leopoldsborg en Hechtel-Eksel. Het systeem signaleert overstekende dieren zoals everzwijnen en reeën met behulp van infrarood en waarschuwt automobilisten zodat ze snelheid kunnen minderen, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid en het dierenwelzijn. AWW werkt hierbij nauw samen met het Agentschap Natuur en Bos (ANB), het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en het departement Omgeving (NTMB). Het systeem zal in 2018 in gebruik genomen worden. Op basis van de evaluatie moet blijken of het wenselijk is om het op ook op andere locaties te installeren.

In kader van het Europese LIFE+-project moet enkel de aanleg van ecoduct Groenendaal nog afgerond worden. Met de herinrichting van het noordelijke deel van de R0 schuift de ring verder op naar het noorden. Ik voorzie daar dan ook de aanleg van een ecoduct zodat het Laarbeekbos verbonden blijft met de groene zone aan de andere kant van de ring. Het ecoduct wordt een verbinding zowel voor mensen (fietspad) als voor dieren. Dergelijke verbinding met gemengde functie wordt ook gerealiseerd op een bestaande brug over de E40 te Aalter/Nevele.

OD 17	Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie
-------	--

Alternatieve energie en laadpalen langs snelwegen en gewestwegen

Ik wil Vlamingen verleiden om nog meer elektrisch te gaan rijden. Door de uitrol van publieke laadpunten op het autosnelwegen en op gewestwegen wil ik de zogenaamde "range anxiety" bij elektrisch rijden ondervangen. Op de nevenbedrijven, de tankstations langsheen autosnelwegen, wordt bij vernieuwing van de concessie stelselmatig de verplichting opgenomen om elektrische laadpunten te voorzien. Om de lopende concessies te stimuleren, voorzie ik een financiële stimulus indien een concessionaris ook laadpunten voorziet voor elektrische voertuigen. Binnen een tweetal jaar zal zo het autosnelwegennet op een gebiedsdekkende wijze uitgerust zijn met elektrische laadinfrastructuur, voornamelijk van het type snelladers. De concessies zullen niet allemaal vernieuwd zijn binnen 2 jaar. Door de reeds bestaande stimulansen (nl vrijstelling cijzen mogelijkheid om de infrastructuur te recupereren bij einde concessie,..) zijn er al verschillende private initiatieven genomen (zowel op als in de nabije omgeving van de autosnelwegen). Om de concessiehouders, die nog geen laadpalen hebben voorzien, te overtuigen om hierin ook te investeren, blijven we de bestaande stimuli inzetten (vrijstelling cijzen en mogelijkheid tot recuperatie laadpaal na einde concessie).

Op het onderliggende wegennet worden eveneens elektrische laadpalen voorzien ter hoogte van carpoolparkings en P&R. Hiertoe worden vergunningen verleend aan geïnteresseerde private uitbaters die de elektrische laadpalen installeren en uitbaten. Na een eerste oproep werden 5 locaties voorzien van elektrische laadpalen, een tweede oproep staat gepland voor het najaar van 2017.

Vanuit Europa hebben de Vlaamse minister bevoegd voor Energie en ikzelf bijna 5 miljoen euro ontvangen voor de uitrol van alternatieve brandstoffen langsheen de hoofdassen van het Europese transportnetwerk. Deze middelen zullen via een projectoproep ter beschikking gesteld worden aan lokale overheden en private ontwikkelaars om laadpalen voor elektrische voertuigen, LNG/CNG tankstations, waterstoftankstations en walstroominstallaties te bouwen.

Ook bij De Lijn wordt in kaart gebracht op welke plaatsen het aanbod voor alternatieve energie ondersteund kan worden. Zowel gekoppeld aan de vergroening van het eigen wagenpark, als op terreinen van De Lijn die momenteel al ter beschikking worden gesteld

als P&R zal De Lijn onderzoeken waar er mogelijkheden zijn om te voorzien in elektrische laadpalen.

Met deze visie (vergroening, knooppunten, aanbod van alternatieve energie) ondertekent De Lijn uitdrukkelijk de doelstelling van De Vlaamse Klimaatop van 19 april 2016 om sneller, slimmer en fundamenteeler op weg te gaan naar een koolstofarme economie en samenleving.

Duurzaam (her)gebruik van materialen en producten

Met de goedkeuring van de transversale beleidsnota 'Visie 2050, een langetermijnstrategie voor Vlaanderen' werd de transitie naar een circulaire economie bevestigd als 1 van de 7 transitieprioriteiten in Vlaanderen. De Vlaamse Regering gaf "Vlaanderen Circulair" de opdracht om in Vlaanderen bedrijven, overheden, middenveldorganisaties en kennisinstellingen samen te laten werken aan de circulaire economie. In het kader van de Vlaamse Green Deal Circulair Aankopen zal AWV in het komende jaar enkele circulaire inkooptrajecten opstarten.

Vergroening voertuigenpark De Lijn

De busvloot van De Lijn wordt versneld vergroend. Het aankoopbeleid is gericht op duurzaamheid, wat geïllustreerd wordt door de hoge instroom van nieuwe bussen en de aanbesteding van bijkomende hybride en EURO VI-bussen. Om de verdere vernieuwing van het wagenpark door te zetten is de nieuwe aanbesteding voor zo'n 230 bussen (die dit jaar is gestart) een mix van zowel hybride als dieselbussen. In het bestek voor hybride bussen werd expliciet opgenomen dat deze hybride bussen voorbereid worden (met optie tot latere ombouw, rekening houdend met de beschikbaarheid van bijkomende oplaadpunten) om ingezet te kunnen worden als batterij-elektrische bus met beperkte actieradius binnen de stadskern en als hybride bus buiten de stadskern. Op deze wijze kunnen toevoerlijnen vanuit de streek emissievrij de stad in- en uitrijden. Hierdoor kunnen beide voordelen met elkaar gecombineerd worden.

Ik blijf fors investeren in nieuwe bussen en trams, zodat de vervanging van het rollend materieel van De Lijn blijft doorgaan aan een bijzonder hoog tempo en De Lijn verduurzaamde voertuigen kan inzetten in heel Vlaanderen. Een aanbesteding van batterij-elektrische bussen krijgt vorm in het najaar van 2017, waarbij de toewijzing van deze projecten kan gebeuren in de eerste helft van 2018. Voor deze aankoop van hybride en elektrische autobussen (op korte termijn) worden middelen van het Vlaams Klimaatfonds ingezet. Voor het Brabantnet in de Vlaamse Rand is de aanbesteding van hybride trambussen lopende. De Lijn werkt m.a.w. actief mee aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen. Bij de bestelling van deze nieuwe voertuigen voor stads- en streekvervoer zijn luchtkwaliteit en verbruik belangrijke factoren. De nieuwe bussen voldoen allemaal aan de strengste Euro VI-norm voor uitlaatgassen. Met de verschillende leveringen van nieuwe bussen zal eind 2017 ca. 30 % van de bussen een EURO VI motor hebben. Voor het gedeelte van het openbaar busvervoer dat uitgevoerd wordt door private vervoermaatschappijen wordt onderzocht hoe de besteisen bij nieuwe aanbestedingen aangescherpt kunnen worden.

De Lijn volgt met aandacht de snelle technologische vernieuwingen inzake batterijen, energiedistributie en de bevoorrading van de voertuigen. In de aanbesteding van de elektrische bussen wordt de nadruk gelegd op standaardisatie en mogelijkheid tot uitbreiding van het elektrische busaanbod vanuit deze drie opstartprojecten. Tevens dienen synergiën met bestaande installaties voor energiebevoorrading bekeken te worden. De eigen ervaringen met de beperkte vloot waterstof-brandstofcelbussen worden eveneens verder geëvalueerd. Om deze bussen blijvend te kunnen inzetten werd voor de bevoorrading van de waterstof geïnvesteerd in een eigen tankstation en wordt de samenwerking voor het onderhoud van deze bussen met de constructeur verdergezet.

Vanaf 2019 worden alleen nog bussen aangekocht met alternatieve aandrijving (hybride, elektrisch, waterstof, ...). Ik heb de ambitieuze doelstelling om in stedelijke omgevingen

tegen 2025 enkel nog met groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt. Binnen het Klimaatfonds wordt de komende jaren 22 miljoen euro vrijgemaakt om deze doelstellingen kracht bij te zetten. Dit jaar kunnen al voor drie Vlaamse steden projecten met elektrische bussen gegund worden.

Walstroom

We stimuleren milieuvriendelijk transport en logistiek. Daarom zetten we, via het Vlaams Binnenvaartservices Platform, in op de verdere uitrol van walstroom in de havens en langsheen de waterwegen.

De bestekken voor walstroomvoorzieningen in de sluizen van Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke geven hieraan implementatie.

Clean Power for Transport

In het dossier Clean Power for Transport werd verder ingezet op de uitrol van het Vlaams actieplan. Er werd door mijn diensten een bijdrage geleverd aan de toewijzing van de projectfinanciering. Een deel van de financiering ging naar projecten die inspeelden op gedeelde elektrische mobiliteit, de promotie van elektrisch rijden en duurzame stadsdistributie. In september 2017 werd door departement Omgeving een nieuwe oproep gelanceerd met een focus op onder andere lichte elektrische voertuigen voor logistiek en woon-werk verkeer, communicatie over de uitbouw van een community voor EV-rijders en deelsystemen voor zero-emissiewagens van gemeenten en bedrijven. Agentschap Wegen en Verkeer zet in 2017 en 2018 in op een gebiedsdekkende uitrol van snelladers langs het snelwegennetwerk. Op het onderliggende wegennet worden laadpalen voorzien ter hoogte van carpoolparkings en P&R's. Tijdens de 1^{ste} fase van dit project werden reeds 5 locaties voorzien van elektrische laadpalen, de 2^e fase staat gepland voor het najaar 2017. Langs autosnelwegen wordt op enkele gerichte locaties ook het tanken van CNG aangeboden. Om de opname van aardgas als brandstof voor vrachtvervoer te stimuleren wordt het steunpercentage van deze technologie verhoogd in de Ecologiepremie Plus.

Vergroening scheepvaart

Twee steunmaatregelen gericht op het vergroenen van de binnenvaart, namelijk de steunmaatregel hermotorisatie kleine schepen en de steunmaatregel nabehandelings-technieken aan boord van grote en middelgrote schepen zijn gelanceerd.

In mei 2017 vond de vierde editie van de Ecorace Challenge plaats op het kanaal Leuven-Dijle in Tildonk-Haacht. Bij deze wedstrijd gingen negen studententeams met leden uit de hele wereld de uitdaging aan om een innovatief, performant en duurzaam vaartuig met alternatieve aandrijving te ontwikkelen.

De Vlaamse Overheid werkt actief mee aan de ontwikkeling van een wetgevend kader voor LNG-bunkering en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak. De uitbouw van LNG-bunkerinfrastructuur wordt overgelaten aan de vrije markt.

In 2018 zal de operationele samenwerking tussen de havenbesturen, de beroepsvaartsector en mijn diensten voortgezet en versterkt worden. Er bestaat een structurele samenwerking met de partners via het Vlaams Binnenvaartservices Platform voor walstroom, -drinkwater en -afvalinzamelingen.

De waterwegbeheerders hebben in samenwerking met het Havenbedrijf Antwerpen en Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen een projectaanvraag ingediend bij het Belgisch Fonds van de Binnenvaart (het voormalige Sloopfonds) voor de aanstelling van een vergroeningsconsulent voor een periode van 3 jaar. Dit project werd positief onthaald. Verwacht wordt dat de vergroeningsconsulent in het voorjaar van 2018 effectief zal starten. Het takenpakket zal bestaan uit duidelijk informeren van de

binnenvaartondernemer over de kennis rond vergroeningstechnologie, gepaste adviesverlening verzorgen en een selecte groep binnenvaartondernemers begeleiden bij de opmaak van een business case.

Voor de Ecorace Challenge wordt een werkgroep samengesteld voor de opmaak van een meerjarenplan met duidelijke doelstellingen. In deze werkgroep betrekken we ook enkele technische profielen om het concept mee vorm te geven. Op basis van dit plan wordt bepaald in welke vorm de Ecorace Challenge de komende jaren georganiseerd zal worden.

Energie uit waterkracht

In 2017 werd verder gebouwd aan de pomp- en waterkrachtcentrale in Hasselt.

In 2018 zal de pomp- en waterkrachtcentrale in Hasselt operationeel worden en er zal ook gestart worden met de bouw van de waterkrachtcentrales van Genk en Diepenbeek.

De bouw van de definitieve stuw (DST) en pompgemaal/turbine in Harelbeke start in 2018. De waterkrachtcentrale zal in de zomer van 2018 in gebruik genomen worden.

De technologische evoluties en onderzoeken in de private sector rond getijdenenergiewinning zullen in 2018 verder opgevolgd en - waar mogelijk en relevant - gefaciliteerd worden.

Luchtkwaliteitsplannen

Mijn diensten voeren mee het Vlaams NO₂ luchtactieplan uit, het Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen (2014-2018) en het Actieplan fijn stof en NO₂ voor agglomeratie Gent en Gentse Kanaalzone (2016-2020). Daarnaast werken ze mee en aan het saneringsplan voor de regio Antwerpen, dat nodig is als gevolg van overschrijdingen van de normen en dat voorbereid wordt door het beleidsdomein Omgeving. Daarnaast werkt MOW ook mee aan de voorbereiding van het nieuwe Vlaamse luchtbeleidsplan waarvoor per sector maatregelen uitgewerkt worden. Op die manier werk ik mee aan het bereiken van de luchtkwaliteitsnormen in 2020 en het verminderen van de impact op de gezondheid en ecosystemen in 2030 en 2050.

Klimaatbeleid

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werkt nauw samen met Omgeving in de voorbereiding van de Vlaamse Klimaatvisie voor 2050. Verschillende beleidsscenario's zijn onderzocht en getoetst aan zowel het verbeteren van de bereikbaarheid, het behalen van klimaatdoelstellingen en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze scenario's kunnen dus gebruikt worden voor de in opmaak zijnde klimaat- en luchtbeleidsplannen. Het thema klimaat is opgenomen in de overlegsessies rond het Mobiliteitsplan Vlaanderen met de sector transport die doorgingen op 25 april en 16 mei. Bijkomend studiewerk rond vrachtvervoer is gestart in september 2017. In deze studie wordt zowel vervoer over de weg als over het spoor en het water in beschouwing genomen.

Vergroening van gebouwen en terreinen.

Het behalen van de klimaatdoelstellingen vraagt een inspanning van iedereen. Binnen het departement MOW zijn er heel wat gebouwen en terreinen. In 2017 zal ik starten met een onderzoek welke gebouwen geschikt zijn voor het leggen van zonnepanelen en op welke terreinen er een windmolen kan geplaatst worden zodat er in 2018 met de uitvoering er van kan gestart worden.

De meest groene energie is deze die we niet gebruiken. Daarom zal ik in 2017 de opstart doen samen met het VEB van een energiescreening van de gebouwen om te kijken waar en op welke wijze we energie kunnen besparen.

OD 18 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken
--

Waterrecreatie

Ik mik op een goed evenwicht tussen waterbeheersing, beroepsvaart, recreatie, natuurontwikkeling en toerisme. Er bestaat een structurele samenwerking met de partners via het overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme. Om dit

overlegplatform te optimaliseren is besloten om het concept van de algemene vergadering te moderniseren. Het is de bedoeling is om de betrokkenheid van de waterrecreatiesector te verhogen door jaarlijks te werken met een centraal thema en de sector de mogelijkheid te geven om hun activiteiten/werking toe te lichten.

Om een beeld te krijgen van de economische betekenis van de Vlaamse waterrecreatiesector en haar toegevoegde waarde voor de Vlaamse toeristische sector is medio 2017 een studie opgestart. De finale resultaten van dit onderzoek zullen eind 2017 beschikbaar zijn.

Ook blijf ik investeren in de recreatieve netwerken. Aan de jachthavens en aanmeerplaatsen langs de binnenwateren zullen nieuwe infopanelen geplaatst worden die de afstand tot de eerstvolgende jachthaven en aanmeerplaats in beide vaarrichtingen weergeven en verwijzen naar een online databank waar de beschikbare faciliteiten van deze infrastructuur geraadpleegd kunnen worden.

Aan de kust werden in de jachthaven Novus Portus in Nieuwpoort de vlottende steigers vernieuwd in de zone WSKLUM; deze worden in de winter 2017-2018 ook vernieuwd in de zone VVW. Ook in Oostende wordt in de uitbreiding van de infrastructuur geïnvesteerd, met name in de jachthavens RYCO en Montgomery. Vanaf 2018 wordt ook de uitbouw van het Vuurtorendok in Oostende als jachthaven opgestart.

De studie om een structurele oplossing te bieden aan de verzanding van de havengeul in Blankenberge is lopende. Hierbij worden ook de maatregelen geïntegreerd om het zand beter vast te houden op het strand van Wenduine.

Mijn diensten begeleiden het voorstel van het private consortium voor het project Recheroever Nieuwpoort (RON-project). Het betreft een geïntegreerd project met een publiek-private dimensie dat de realisatie omvat van een nieuw stadsdeel, met realisatie van een nieuw havendok. Samen met de provincie West-Vlaanderen en de stad Nieuwpoort zal een brug gebouwd worden voor de ontsluiting van het projectgebied. De ontwerpopdracht zal worden opgestart. Voor de ontwikkeling wordt gewaakt over de beleving van de jachthaven binnen het toeristische netwerk van de kust.

Ik investeer in de recreatieve ontsluiting van de Kust voor wandelaars en fietsers. De voorbereidende werken voor de aanleg van een fiets- en wandelpad op de nieuwe Zwindijk zijn lopende. Het fietspad langs de ringdijk te Blankenberge zal gerealiseerd worden in het voorjaar van 2018. Er worden nieuwe veilige en natuurvriendelijke verbindingen gecreëerd over de duinen. Zo is de aanbesteding voorzien voor de vervanging van de houten duinovergang en van strandtoegangen te Bredene. De trap zal eveneens een schakel vormen in de kustwandelnetsroute langs de Spinoladijk.

Om de kustgemeenten toe te laten een duidelijke visie uit te werken op hun strand- en zeedijkrecreatie worden vanaf het jaar 2018 langdurige concessies afgesloten voor het beheer en de exploitatie van het strand en de zeedijk. Deze concessies houden rekening met het effectieve strandgebruik per gemeente.

SD 5 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid**Algemene stand van zaken**

Ik zet in op economische en logistieke netwerken en ik doe dit met oog voor de vele verschillende aspecten.

Om de transportwereld dichterbij het grote publiek te brengen werd in 2017 een Havendag en een Luchtvaartdag georganiseerd.

Ik heb veel aandacht voor het ontwikkelen van een multimodaal vervoersbeleid en de beoogde modal shift die daaruit moet voortvloeien. Ik investeer fors in de infrastructuur van onze waterwegen en ben ook bereid om spoorinvesteringen te cofinancieren, maar ik zet ook in op het slimmer maken en faciliteren van gebruikers en beheerders van deze transportmodi. Informatiesystemen zullen waar mogelijk op een Europees niveau verder ontwikkeld worden. Ik wil samenwerking in de logistieke keten stimuleren.

Het multimodaal promotieplatform "Multimodaal.Vlaanderen" maakt komaf met de fragmentatie die momenteel bestaat tussen de versnipperde initiatieven rond modal shift en goederenbundeling. Een zeer gerichte begeleiding van bedrijven is nodig om hen een modal shift te laten overwegen en onderzoeken. Het platform legt sterk de nadruk op synchromodaliteit. Dit is het optimaal benutten van de verschillende transportmodi in een geïntegreerde vervoersoplossing. De ambities moeten wel nog verder reiken dan louter het promoten van de diverse modi. Naast promotie en marketing is het essentieel om ook beleids- en bedrijfsondersteuning op maat aan te bieden.

De ondersteuning voor Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Shortsea Shipping Promotie en Flanders Logistics-consulenten werd stopgezet. Op 14/07/2017 hechte de VR de goedkeuring aan de overeenkomst tussen het Vlaams Gewest – departement MOW en het VIL voor de oprichting van het platform "Multimodaal.Vlaanderen".

Als modusneutraal en onafhankelijk platform staat 'Multimodaal.Vlaanderen' in voor het informeren, sensibiliseren en begeleiden van bedrijven zodat een mental shift leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom. 'Multimodaal.Vlaanderen' stelt zich tot doel om een duidelijk waarneembare wijziging in mindset te realiseren bij verladers en logistieke dienstverleners. Deze mental shift moet leiden tot het efficiënt(er) inzetten van de juiste modi voor het juiste bedrijf en de juiste stromen.

Daarnaast zetten we binnen Flanders Port Area ook in op het verder uitbouwen van hinterlandverbindingen door het opmaken van een daadkrachtige hinterlandstrategie en het ontwikkelen van enkele concrete hinterlandprojecten die de modal shift doelstellingen ondersteunen. We zoeken samen met de havenbesturen onder andere naar mogelijke vormen van interhavenbundeling van goederenstromen naar het hinterland en we toetsen een mogelijke synergie af tussen maritieme en continentale stromen. Hiervoor wordt gewerkt aan een projectoproep waarin projecten rond bundeling van goederen en efficiëntie van de supply chain centraal staan. Daarnaast waarborgen we ook de toegankelijkheid van onze havens.

Na goedkeuring door de Vlaamse Regering en het positief advies van de Nederlandse minister Schulz Van Haegen en ikzelf namens de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie kon de gunning van de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen in juli 2017 bekend gemaakt worden.

Om ervoor te zorgen dat de vaarweginfrastructuur optimaal gebruikt wordt, liet ik een audit van de nautische keten voor scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen uitvoeren. De resultaten hiervan moeten de keten performanter en betrouwbaarder maken en een optimale dienstverlening waarborgen.

Ik investeer in innovatie en onderzoek. Onbemande en autonome transportmiddelen zijn aan een sterke opmars bezig. Het is essentieel om hier met Vlaanderen een trekkersrol in te (blijven) spelen, en daarnaast te zorgen voor een wettelijk kader dat mogelijkheden biedt om dit type transport toe te passen. Zowel op de weg als in de binnenvaart worden grote stappen vooruit gezet.

Er wordt daarnaast onderzoek gedaan naar nieuwe scheepstypes voor de binnenvaart, zoals bijvoorbeeld Watertruck+, waarbij innovatieve scheepsconcepten op kleine schaal toegepast worden.

MOW organiseerde een infodag voor de Vlaamse stakeholders over de CEF oproepen 2016 en begeleidde hen bij de indiening van hun subsidieaanvragen. De oproepen 2016 waren zeer succesvol voor Vlaanderen. Vier publieke projecten werden goedgekeurd rond alternatieve brandstofinfrastructuur en de C-ITS. Daarnaast zijn ook de twee federale spoorprojecten waarbij we betrokken zijn goedgekeurd: elektrificatie van de sectie Mol-Weert en de spoorstudie Gent-Terneuzen. Tot slot ontvingen ook drie private projectaanvragen Europese subsidies, rond LNG en waterstof tankstations.

Ook voor de CEF Blending oproep 2017 werd in begeleiding en facilitering voorzien, onder meer via contacten met PMV, de EIB en de European Investment Advisory Hub. Dit leidde tot de indiening van 3 Vlaamse projecten.

OD 19	Investeringsinpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk
-------	--

Infrastructuurwerken waterwegen

Ik versterk het Vlaamse waterwegennetwerk met de werken aan het Zeekanaal Brussel-Schelde, het kanaal naar Charleroi, de Seine-Schelde-verbinding, de Dender, de Boven-Zeeschelde, het Albertkanaal en het kanaal Bocholt-Herentals.

Ik maak maximaal gebruik van de door Europa toegekende subsidies voor de realisatie van Seine-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal (de verhoging van bruggen) en de verdere uitwerking van RIS (River Information Services).

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde werd verder werk gemaakt van het finaliseren van de verdiepingswerken van de vaargeul tussen Wintam en Willebroek teneinde toegang te verlenen voor 10.000 tonsschepen. De verdiepingswerken van de vaargeul tussen Wintam en Willebroek worden in 2018 voltooid. De verdiepingsbaggerwerken boven de Rupeltunnel zitten momenteel in studiefase.

In 2017 werden verdere stappen gezet in de realisatie van de modernisering van het kanaal naar Charleroi, meer bepaald voor de aanpassing van de doortocht Halle. Zo werd de uitvoeringsstudie van de Sint-Annabrug afgerond, werd de vergunning voor de Zuidbrug aangevraagd en werden voor deze bruggen reeds voorbereidingswerken uitgevoerd. Daarnaast werden de krijtlijnen van de opwaardering van deze waterweg in Sint-Pieters-Leeuw, Beersel en Drogenbos met de gemeentebesturen vastgelegd in een streefbeeld. In het kader van de voorbereiding voor de aanleg van de Driefonteinenbrug in Sint-Pieters-Leeuw, werden terreinen gesaneerd en bouwvallige loods en afgebroken. Ook werd een aanbestedingsdossier opgesteld voor de aanleg van de ontsluitingswegen en voor het bouwrijp maken van de terreinen ten westen van het kanaal.

In 2018 wordt gewerkt aan de realisatie van de opwaardering van het kanaal in Halle en aan voorbereidende werken voor de realisatie van de Driefonteinenbrug te Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos, inclusief de aansluitende wegenis.

In het kader van Seine-Schelde is in 2017 volop werk gemaakt van de bouw van de nieuwe klasse Vb-sluis in Harelbeke en de start van de werken van de nieuwe klasse Vb-sluis in Sint-Baafs-Vijve. De bochtverbredingswerken op het Afleidingskanaal in Deinze en Nevele werden afgewerkt, de aansluitende baggerwerken kunnen op korte termijn opgestart worden. Er werd een punt gezet achter de nieuwe Centrumbrug in Wervik, met

aansluitend de bijhorende kaaimuren en de oeverinrichting aan Vlaamse kant. De werken voor de herinrichting van de Oude Leie-arm te Kortrijk zijn opgestart.

Op 8 september 2017 werd door de Vlaamse Regering de formele startbeslissing genomen inzake de voorbereidende studie voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk in het kader van het decreet Complexe Projecten. Ook de studie voor de modernisering van het kanaal Roeselare-Leie werd verdergezet. Op dit kanaal zijn ook de werken voor de herbouw van de Dorpsbrug in Ingelmunster van start gegaan.

De lopende ontwerpstudies voor het nieuwe stuwsluiscapex te Denderbelle werden verder uitgewerkt (incl. vistrap en dienstgebouw). Ook het vergunningsproces voor Opwaardering Dender werd verder doorlopen. In 2018 zal de omgevingsvergunning voor de werken aan het stuwsluiscapex van Denderbelle ingediend worden, waarna de werken aanbesteed worden.

Op de Boven-Zeeschelde wordt in Wetteren een nieuwe en hogere fiets- en voetgangersbrug gerealiseerd. De voltooiing is voorzien in 2018.

Met de afbraak van de brug van de Azijn (brug Deurne-Bal) in juli 2017 beschikken 32 van de 62 bruggen op het Albertkanaal over een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m. Er werd gestart met de herbouw van de brug van Massenhoven en brug Tessenderlo-Darse en er vonden aanbestedingen plaats voor de herbouw van de Theunisbrug, de herbouw van de spoorbrug van Kuringen en de verhoging van de duwvaartsluiskoker in Wijnegem. Op 31 augustus 2017 werd het contract ondertekend en gestart met de herbouw van de eerste PPS-cluster van zeven bruggen (brug Eigenbilzen, Zutendaal, Stokrooie, Ham-Zwartenhoek, Geel-Eindhout, Geel-Stelen en Herentals-Lier) via PPS (publiek private samenwerking). Wat betreft de 2de cluster van 8 bruggen (Kuringen, Lummen, Beringen, Paal-Tervant, Meerhout-Vorst, Herentals-Herenthout, Oelegem en Hoogmolenbrug) werd in 2017 gestart met de selectieprocedure. In 2017 werd met Infrabel een samenwerkings- overeenkomst ondertekend voor de herbouw van de spoorbrug van Kuringen. Met betrekking tot het verhogen van de bruggen langs het Albertkanaal staan in 2018 de aanbestedingen gepland van de herbouw van de spoorbrug van Genk en het verhogen van de brug over de kolenhaven van Genk.

Voor de 2e cluster van het PPS-project zal in 2018 de gunningsleidraad en het bestek uitgestuurd worden naar de geselecteerde kandidaten. Tevens worden met Infrabel afspraken gemaakt voor de herbouw van de spoorbruggen van Genk en Herentals-Lier.

Overslagmogelijkheden

De maatregel voor het bouwen van laad- en losinstallaties langs de bevaarbare waterwegen via publiek-private samenwerking (PPS), zoals goedgekeurd door de Europese Commissie in kader van de staatsteunregels, liep af op 31 december 2016. In 2017 kreeg de verderzetting van de maatregel concreet vorm binnen de klijtlijnen van de medio 2017 gepubliceerde nieuwe Europese staatsteunregels en werd de bouw van laad- en losinstallaties verdergezet.

Daarnaast wordt werk gemaakt van het realiseren van openbare kaaimuren langs watergebonden bedrijventerreinen, zodat de binnenvaart optimaal kan worden ingeschakeld in de afhandeling van het goederenvervoer. Op basis van de in kaart gebrachte watergebonden bedrijventerreinen (al dan niet uitgerust met een publieke of een private kaaimuur), zal nagegaan worden of en hoe het gebruik van deze infrastructuur verder geoptimaliseerd kan worden.

Bedrijventerreinen

De Vlaamse Waterweg (DVW) nam actief deel aan de overlegfora in het kader van de herontwikkeling van de Ford-site en heeft conform het Masterplan Ford de verantwoordelijkheid genomen om het watergebonden terrein (de zogenaamde C-zone) te verwerven, te beheren, uit te geven en te vermarkten. De C-zone werd in concessie

gegeven aan H. Essers (21.8 ha. – 380 VTE) en Haven Genk (25.1 ha. – 798 VTE). Beide bedrijven garanderen daarbij een bijkomende tewerkstelling voor meer dan 1150 VTE. Een open aanbesteding voor de sloop van de gebouwen werd gelanceerd en de werken zijn gestart in 2017. DVW heeft tevens de A-zone verworven en zal instaan voor de aanleg van de wegenis, de waterbuffering en de nutsvoorzieningen. Op de Ford-site zal DVW de afbraakwerken op de C-zone eind 2018 afronden.

In het kader van de ontwikkeling van het ENA-terrein Ham-Zwartenhoek zal de afwerking van het watergebonden perceel ten oosten van het Nike-perceel gebeuren in de loop van 2018. Deze werken werden reeds aanbesteed in 2017.

EU-financiering transportnetwerken

Gezien de positieve impact die CEF heeft op de Vlaamse transportinfrastructuur zal ik bij de onderhandelingen over het EU Meerjarig Financieel Kader na 2020 pleiten voor een opvolger.

OD 20	Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen
-------	--

Multimodaal.Vlaanderen

De uitbouw van het platform loopt volop. In oktober wordt het publieke startschot van het initiatief gegeven.

Dataverzameling stedelijke logistiek

We zoeken naar kostenefficiënte manieren om data te ontsluiten en te verzamelen. We onderzoeken of via bestaande technologie (ANPR, data kilometerheffing vrachtwagens,...) het inzicht in stedelijke logistieke vervoersbewegingen vergroot kan worden. Ook wordt bekeken er een Vlaamse bijdrage kan worden geleverd om lokaal ontwikkelde projecten of modellen op te schalen naar andere steden.

OD 21	Duurzame logistiek met oog voor innovatie
-------	--

Onbemand varen

Ik investeer in onbemand varen om Vlaanderen en de binnenvaart competitief te houden. Dankzij onbemand varen kan de binnenvaart extra vracht naar de waterweg lokken.

Ondanks inhoudelijk positieve evaluatie werd Project RAVEN om budgettaire redenen niet opgenomen in het kader van het Europees project Horizon 2020. Dit houdt mij evenwel niet tegen om in Vlaanderen verdere stappen te zetten op dit vlak. In mei 2017 ging het project Autonom varen in de Westhoek van start. Dit project focust op de mogelijkheden van autonoom varen op de kleine waterwegen en zal lopen tot mei 2019. Er zal gewerkt worden met een schaalmodel en de testen zullen in 2018 starten. Dit proefproject moet tegen 2020 leiden tot een realistische casus voor onbemand varen. De vraag vanuit de markt zal hierbij uiteraard een rol spelen. De noodzakelijke aanpassingen aan de regelgeving werden reeds onderzocht. Verder onderzoek naar de meest efficiënte aanpassing van de regelgeving kan worden uitgevoerd op basis van de resultaten van projecten zoals Autonom Varen in de Westhoek.

Ik zal een Vlaams Forum oprichten, waarin geïnteresseerde stakeholders en organisaties samengebracht worden om de innovatie met betrekking tot autonome schepen in Vlaanderen te stimuleren en verder vorm te geven.

Waterbouwkundig Labo

Ik investeer fors in de ontwikkeling van een maritiem onderzoekscentrum in Oostende, met een sleeptank en een golfbak. Zo vergroten we de capaciteit voor onderzoek naar het manoeuvreergedrag van schepen in ondiep water. Dit onderzoek is vaak de eerste

stap om voor nieuwe schepen, situaties of scenario's de toegankelijkheid en haalbaarheid te bepalen. Een grotere sleeptank stelt ons in staat de steeds grotere schepen met grotere nauwkeurigheid te onderzoeken.

De site van het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout wordt grondig vernieuwd. Er gaat bijzondere aandacht naar een milieuvriendelijke en energiezuinige aanpak bij het optimaliseren van de bestaande gebouwen (kantoren en hallen). In 2018 starten de werken voor de uitvoering van het masterplan site Waterbouwkundig Laboratorium. In samenwerking met HFB worden de onderzoekshallen energetisch opgewaardeerd en zal een BEN-kantoorgebouw gebouwd worden op om de verouderde kantoren en bijgebouwen te vervangen.

Het eigenaarschap van de binnenvaartsimulator LENA werd ingevolge de vereffening van Promotie Binnenvaart Vlaanderen overgedragen aan het Waterbouwkundig Laboratorium, dat erkend werd voor het afnemen van examen voor het verkrijgen van een Radar patent. De locatie (op de campus Leerhaven van De Scheepvaartschool) werd evenwel behouden.

Het nieuwe gebouw van het maritiem onderzoekscentrum in Oostende wordt opgeleverd. Er wordt gestart met de installatie/instrumentatie van de nieuw sleeptank in Oostende. Hiermee vergroten we de capaciteit voor onderzoek naar de toegankelijkheid van de Vlaamse havens en de bevordering van de binnenvaart. Door de inrichting van de nieuwe golfbak in Oostende alsook de vernieuwing van het golfschot op de site in Borgerhout kom ik tegemoet aan de onderzoeksnoden rond duurzame kustbescherming en BLUE growth.

Binnenvaart vervoersbewijzen

In de laatste trilogie van het Maltees voorzitterschap van de Europese Unie werd een overeenstemming bereikt over een Europese Richtlijn voor Beroepskwalificaties in de binnenvaart. Het doel van het initiatief is de arbeidsmobiliteit in de binnenvaartsector te vergemakkelijken door ervoor te zorgen dat de kwalificaties van geschoolde werknemers in de hele Unie erkend worden.

Met dit initiatief wordt gehoor gegeven aan reeds lang bestaande oproepen van de sector en de lidstaten om het verouderde wettelijke kader te herzien en te vervangen door een modern, op competenties gebaseerd kader, naar analogie met de aanpak van de erkenning van kwalificaties voor andere vervoerswijzen.

Aan de competentievereisten voor het besturen van een vaartuig is een praktijkexamen gekoppeld. Dit examen kan afgenomen worden op een daarvoor erkende binnenvaartsimulator. De binnenvaartsimulator LENA wordt geoptimaliseerd in functie van het afnemen van praktijktesten voor de beroepskwalificaties.

Professionalisering binnenvaart

In 2018 zal ik nagaan hoe de binnenvaartsector (verder) geprofessionaliseerd kan worden met het oog op het verder versterken van de sector.

OD 22 Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen

Economische ontwikkeling Haven van Antwerpen

De Raad van State heeft in 2017 de GRUP's voor de ontwikkeling van het havengebied op de Linkerscheldeoever vernietigd. Er is nu nood aan een vernieuwd toekomstperspectief voor de ontwikkeling van het havengebied en haar omgeving, met een tijdshorizon tot minstens 2030.

Complex Project ECA

De Haven van Antwerpen is een belangrijke groeimotor voor de Vlaamse economie en verdere havenontwikkeling is dan ook noodzakelijk in economisch en maatschappelijk opzicht. De uitbreiding van de Haven van Antwerpen wordt op de agenda gehouden,

ondanks de procedurele moeilijkheden van het GRUP ontwikkelingszone Saeftinghe. De Vlaamse Regering nam reeds in 2016 de startbeslissing van een complex project ter realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit voor het havengebied Antwerpen.

Dit project heeft een driedelige doelstelling:

- de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen om de verwachte groei tot 2030 te kunnen accommoderen;
- de daarmee samenhangende ontwikkeling van industriële/logistieke gronden;
- de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet.

Rond de jaarwisseling 2016-2017 werden verschillende oplossingen geformuleerd voor de vraag naar extra containerbehandelingscapaciteit. Ook vanuit burgerbewegingen werden een aantal bouwstenen aangereikt. Met al deze bouwstenen werden acht alternatieven samengesteld. Deze worden momenteel onderzocht in een "geïntegreerd onderzoek". Dit onderzoek loopt en omvat zes deelonderzoeken: strategische milieueffectenrapport, veiligheidsonderzoek, nautisch onderzoek, studie van de operationele haalbaarheid van de alternatieven, strategische kostenbaten-analyse en een verkennende studie van de vaarwegcapaciteit. Op basis van de onderzoeksresultaten zal in 2018 gewerkt worden aan een ontwerp voorkeursbesluit dat midden 2018 aan een openbaar onderzoek onderworpen wordt.

Nautische keten en veiligheid

Kernwoorden voor de nautische keten zijn veilig en vlot scheepvaartverkeer. Beide zijn essentieel en onlosmakelijk met elkaar verbonden. Er worden allerlei initiatieven genomen om veilig en vlot scheepvaartverkeer te garanderen en waar mogelijk nog te verbeteren.

Zo wordt er gestart met de ontwikkeling van de software Dynamische Kiel Speling en er worden meetreizen voorzien op het terrein. Bedoeling is om de grote zeeschepen op een nog efficiëntere manier naar de Vlaamse havens te brengen. In 2018 zal de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart beslissen of het toelatingsbeleid op de Schelde verruimd kan worden op basis van de Dynamische Kielspeling (DKS) en het schaduwdraaien hiervan. Hierdoor moeten meer en grotere getij gebonden schepen de haven van Antwerpen vlot en veilig kunnen bereiken.

In het kader van de kustwachtsamenwerking werd gestart met de implementatie van verschillende verbetervoorstellen voor de uitwerking van de kustwachtcentrale, meer concreet op het vlak van de informatie-uitwisseling tussen MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum) en het federale MIK (Maritiem Informatie Kruispunt).

Daarnaast was er de succesvolle integratie van de radarsystemen van de havens van Gent en Zeebrugge in het radarsysteem van SRK (Schelde Radar Keten), met behoud van eigen functionaliteiten. Deze integratie verhoogt de uniformiteit, concentreert en verhoogt de knowhow en zal via schaaffecten kostenbesparend werken. Ook de nieuwe radar op de Oostelijke strekdam te Oostende werd operationeel in gebruik genomen.

Met het oog op de infrastructurele uitbreiding van de radarketen tot boven de rede van Antwerpen is nu gestart met de bouw van de nieuwe radartorens. Tevens werd, in het kader van het verdrag met Nederland i.v.m. ontpoldering, gestart met de bouw van de drie radarposten nabij de Hedwige/Prosperpolder. De bouw van twee extra radarposten te Hansweert (Nederland) werd aangevat. De uitbreiding van de Schelderadarketen dient operationeel te zijn in de eerste helft van 2018. Dit zal de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart tussen de Kallosluis en de rede Antwerpen sterk positief beïnvloeden.

Vlot scheepvaartverkeer betekent ook het vlot uitwisselen van data over scheepsreizen en lading. De denktank havenneutraal informatieplatform heeft medio 2017 geleid tot het ondertekenen van een intentieverklaring voor een concrete uitwerking van dit platform. De Vlaamse Overheid werkt samen met de andere publieke actoren aan de optimalisering

van de uitwisseling van IT-gegevens om het scheepvaartverkeer (zeevaart en binnenvaart) op de Westerschelde nog efficiënter te laten verlopen.

We blijven inzetten op performante “infostructuur” om de efficiëntie van onze havens als schakel in transport- en logistieke processen verder te verhogen. Samen met andere publieke en private partners identificeren en initiëren we (in het kader van CCS) projecten en initiatieven die hiertoe bijdragen. Maximale en optimale afstemming en samenwerking tussen systemen en platformen is in dit verband aangewezen. Mogelijkheden tot samenwerking tussen initiatieven als NxtPort en RxSeaport evenals samenwerking van deze platformen met het havenneutraal platform moeten verder verkend worden.

In het kader van het optimalisatieproject VTS (Vessel Traffic Service) Zeebrugge – MRCC wordt in 2018 gestart met de aanbesteding van de aanpassingswerken en de optimalisatieoefening.

Er wordt ook verder werk gemaakt van het concretiseren en realiseren van de ketenbenadering met het oog op een gestroomlijnde organisatie en de coördinatie van het scheepvaartverkeer vanaf de zee tot aan de aanlegplaats in de haven en omgekeerd. In de havens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen wordt verder gewerkt aan de afstemming van de operationele taken tussen de verschillende operationele diensten. Het vernieuwde Haven coördinatiecentrum (HCC) Zeebrugge zal in 2018 ingehuldigd worden. Voor het Antwerpen Coördinatiecentrum (ACC) wordt de aanpassing en uitbreiding van het bestaande Blok B verder onderzocht. In de Haven van Gent wordt, rekening houdende met de fusieplannen van Haven Gent en Zeeland Seaports, de MIGHT samenwerking verder uitgewerkt.

Audit nautische keten – Nautische keten 2.0

Voor de weerhouden aanbevelingen uit de audit werden concrete acties ondernomen om zo de vertaling te maken naar het organisatieniveau. Er werden al een aantal ‘quick wins’ uitgevoerd. De te behalen doelen op middellange of lange termijn vragen meer tijd aangezien hierbij een aantal administratieve en/of juridische stappen te doorlopen zijn.

De implementatie, opvolging en analysering van de aanbevelingen zal doorlopen in 2018 en voor de doelen op middellange en lange termijn betreft dit een meerjarenprogramma. Het uiteindelijke doel is om tot een goed functionerend geheel te komen, waarin alle betrokken partners op een optimale manier samenwerken.

Vlaamse Hydrografie

Ik wil, ook met het oog op onze internationale verplichtingen, zo snel mogelijk beschikken over een gebiedsdekkende meting voor het volledige Belgisch Continentaal Plat. Een eerste gebiedsdekkende meting van de zone voor het nieuwe scheepsrouteringsstelsel werd reeds afgewerkt. Via de nodige peilopdrachten en met gebruik van nieuwe technieken en schepen wordt nu ingezet op de overige nog te meten gebieden in het Noordelijk deel van het Belgisch Continentaal Plat. De gebiedsdekkende metingen van het Schelde-estuarium worden in het kader van het project “Agenda van de Toekomst” verder uitgevoerd.

Voor de steeds grotere schepen die regelmatig de Vlaamse havens aandoen, is een nauwkeurige en betrouwbare kennis van de nautische bodem essentieel. Mijn diensten startten daarom een project om de technieken voor het meten van slibeienschappen verder te optimaliseren.

De Vlaamse Hydrografie beheert en exploiteert op zee en langs de kust het Meetnet Vlaamse Banken. De data van dit meetnet is van essentieel belang voor onder meer de opmaak van weersvoorspellingen ten behoeve van de scheepvaart. Het Meetnet wordt verder geoptimaliseerd, zo wordt het automatisch meteostation in Oostende in gebruik

genomen en wordt er ingezet op nieuwe meteoparken aan de west- en oostkust. Er wordt onderzocht of we het Meetnet uit kunnen breiden met een aantal golfmeetboeien verder op het Belgisch Continentaal Plat.

Ontwikkeling haven Oostende

De haven van Oostende voorziet in 2017 een aantal investeringen in accommodatie voor de offshore activiteiten. Ook het Vlaamse Gewest doet een duit in het zakje, o.a. met de vernieuwing van de kaai 101 die in opdracht van afdeling Maritieme Toegang vanaf het najaar van 2017 wordt uitgevoerd.

Na de werken aan kade 101 zal het mogelijk zijn om de 2 sites van VLOOT samen te voegen op de westeroever. Dit betekent een belangrijke optimalisering voor de rederij en het gaat ook de versnippering van functies in de haven van Oostende tegen. Op de westeroever wordt een nieuw atelier gebouwd dat in nauw overleg met de stad Oostende als landmark en voorbeeld van de maritieme activiteit zal functioneren.

Hinterland – modal shift

De publieke en private partners werken binnen Flanders Port Area gezamenlijk aan een projectoproep voor hinterlandprojecten die de modal shift doelstellingen mee ondersteunen, zoals interhavenbundeling van goederenstromen naar het hinterland. Dit kadert in de uitwerking van een daadkrachtige hinterlandstrategie die in nauwe samenwerking met de havenbesturen wordt uitgewerkt. Op die manier wordt de logistieke slagkracht van de Vlaamse havens op langere termijn duurzaam versterkt.

Fusie Zeeland Seeports en havenbedrijf Gent

Op de Vlaams - Nederlandse top van 7 november 2016 te Gent ondertekenden de CEO's van de havens van Gent (HBG) en van Zeeland Seaports (ZSP), in aanwezigheid van de ministers-presidenten Rutte en Bourgeois, de Nederlandse minister Schultz van Haegen en ikzelf, een intentieverklaring gericht op de verkenning van een fusie tussen beide havens. Op 9 juni 2017 werd de fusieverkenning, met de ondertekening van het fusieprotocol, tot een goed einde gebracht. Dit fusieprotocol is verder uitgewerkt in een fusieovereenkomst die momenteel ter goedkeuring voorligt bij aandeelhouders van ZSP en HBG. Om de fusie mogelijk te maken, is een aanpassing van het Havendecreet noodzakelijk. Ik zal hiervoor een specifiek omvormingsdecreet indienen. Mijn diensten en ik zullen de stappen in deze voorgenomen fusie en de consequenties die dit heeft voor de Vlaamse overheid verder blijven opvolgen.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Op 25 augustus 2017 werd de gunning onherroepelijk zodat in het najaar van 2017 de schop voor de Nieuwe Sluis Terneuzen effectief in de grond gaat. De bouw zal naar verwachting 5 jaar duren. Mijn diensten, die onderdeel uitmaken van het Vlaams-Nederlandse projectteam van de Vlaamse Nederlandse Scheldec commissie dat het project begeleidt, zullen de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen van nabij opvolgen.

Nieuwe sluis zeebrugge

We maken werk van een nieuwe sluis in Zeebrugge als tweede toegang tot de achterhaven op de meest aangewezen locatie voor de verdere groei en ontwikkeling van de haven. We doorlopen de onderzoeksfase voor het complex project Nieuwe sluis Zeebrugge om tot een voorkeursbesluit te komen.

Vlaamse Havenstrategie

De Vlaamse Havenstrategie wordt afgewerkt en omgezet in concrete acties, inclusief mogelijke aanpassingen van het Havendecreet.

OD 23	Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken
-------	---

Onderzoek

Het Waterbouwkundig Laboratorium voert in opdracht van de waterwegbeheerders studies en onderzoek uit ter bevordering van de binnenvaart in Vlaanderen, bijvoorbeeld in verband met Beneden-Zeeschelde, Leie-as, Kanaal Roeselare-Leie, Kanaal Bossuit-Kortrijk en Dender. Schaalmodelonderzoek aangevuld met de inzet van gesofisticeerde computermodellen, het uitvoeren van terreinmetingen en de inzet van manoeuvreersimulatoren staan hierbij centraal. Dit draagt bij tot het ontwerpen van efficiënte, gebruiksvriendelijke en onderbouwde kunstwerken die maximaal bijdragen tot het oplossen van de problematiek ter plaatse.

Vlaams binnenvaartservices platform

Er werd in nauwe samenwerking met alle leden van het Vlaams binnenvaartservices platform gewerkt aan een afgestemde en gezamenlijke communicatie naar de binnenvaartondernemers inzake alle beschikbare dienstverleningen (o.a. walstroom, afvalinzameling en drinkwater). De website van het platform binnenvaartservices werd steeds actueel gehouden.

Automatisatie en afstandsbediening

Om een toegevoegde waarde voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers te creëren, investeer ik in automatisatie, afstandsbediening van bruggen en sluizen en een doorgedreven samenwerking met de vaarweggebruiker, logistieke partners en havenbedrijven. Ik wil evolueren naar afstandsbedieningscentrales die als verkeerscentrale inzetbaar zijn, met een actieve verkeersbegeleiding en aangepaste bedieningstijden naar de vaarweggebruikers.

Het inzetten op automatisatie en scheepvaart verkeersmanagement vormt een strategische doelstelling die zal resulteren in een aanzienlijke bijdrage tot de realisatie van het personeelsoptimalisatieplan.

De afstandsbedieningscentrales te Zemst (corridor Zeekanaal Brussel-Schelde), Kampenhout (Kanaal Leuven-Dijle), Lembeek (Kanaal Brussel-Charleroi) en Rijkevorsel (Kanaal Dessel-Schoten) zijn reeds operationeel. Deze legislatuur wordt actief ingezet op de opstart en uitbouw van nieuwe scheepvaart verkeerscentrales op de grote vaarassen (corridors), voornamelijk in Oost- en West-Vlaanderen, met in 2017 de opstart van het project voor afstandsbediening in de regio Gent met bediening vanuit een nieuwe verkeerscentrale te Evergem, de uitbouw van afstandsbediening op de corridor Dessel-Turnhout-Schoten – dokken Merksem en een corridor Bocholt-Herentals.

In 2018 worden projecten opgestart voor de corridors Leie, Plassendale-IJzer en Boven-Schelde, waar dit zowel een technisch programma omvat als een operationele transitie met nieuwe verkeerscentrales te Oudenaarde, Nieuwpoort en Harelbeke. In samenwerking met Infrabel en de NMBS wordt ook ingezet op de technische vernieuwing van onder meer een aantal spoorwegbruggen of kritische beweegbare bruggen op het Zeekanaal Brussel-Schelde die bediend zullen worden vanop afstand en zo zullen zorgen voor een grotere stiptheid en betrouwbaarheid van zowel de scheepvaart als de treinen. In 2017 werd op deze manier reeds een grotere frequentie en intensiteit gerealiseerd op de spoorwegverbinding L52 naar Antwerpen.

AIS

In het najaar van 2017 heb ik een besluit tot invoering van een algemene plicht tot het aan boord hebben en het gebruik van een AIS apparaat voor binnenschepen (zowel vrachtschepen als passagiersvaartuigen) ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Daarbij aansluitend worden met het voorstel ook de technische vereisten van de AIS en de ECDIS apparatuur gelijkgeschakeld met de vereisten die reeds gelden voor de Rijnvaart.

Het verplicht gebruik van AIS apparaten draagt bij tot een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer en een gemakkelijkere identificatie en lokalisatie van schepen in geval van calamiteiten.

RIS (River Information Services)

In 2017 heb ik het portaal "VisuRIS" voorgesteld aan onze binnenvaartsector. Via dit portaal bied ik onze waterweggebruikers een loket aan waar men alle statische (karakteristieken van bruggen, sluizen, waterwegen, ...) en dynamische informatie (incidente, verkeersdrukke, ...), nuttig voor de binnenvaart, kan terugvinden. Deze informatie wordt ook aangeboden via een specifieke mobiele app die snel en efficiënt alle nodige informatie zichtbaar maakt.

In de loop van 2017 en 2018 worden nog bijkomende diensten gelanceerd om de logistieke spelers en de waterweggebruikers te ondersteunen. Het betreft o.m. het berekenen van mogelijke tijpoorten op de Bovenzeeschelde, een simulator voor het berekenen van de binnenvaartrechten, incl. een webshop voor het online betalen ervan, communiceren van geschatte aankomsttijden, incl. berichtgeving bij afwijking, enz.

Tevens is gestart met het moderniseren van het waterpeilnet, is er veel aandacht besteed aan het verzamelen en up-to-date houden van geografische informatie, werd er geïnvesteerd in de promotie en het stimuleren van het gebruik van RIS.

Naast het Vlaamse project is Vlaanderen ook partner binnen het Europese COMEX-project (enabled COrridor Management EXecution). De bedoeling van het project is een geharmoniseerde implementatie en operationalisering van RIS op belangrijke binnenvaartcorridors in Europa door middel van gepaste gegevensuitwisseling over de grenzen heen om zodoende de veiligheid, efficiëntie en impact van de binnenvaart te verbeteren.

Er wordt overleg gepleegd met de Vlaamse havenbedrijven voor de uitwerking van een Enig Meldpunt, elektronische betaalfaciliteiten voor een breed gamma aan diensten, alsook het optimaliseren van processen met het oog op het reduceren van de administratieve processen die horen bij de binnenvaart.

Een doorgedreven samenwerking met havenbedrijven en logistieke partners is essentieel om te kunnen doorgroeien van een lokale bediening van de vaarweg, over afstandsbediening, tot een volledig geïntegreerd verkeers- en logistiek vervoersmanagement. Een verdere digitalisering van de papierstroom voor de schipper en de vaarweggebruikers wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld door het principe van 'papierarm varen' verder vorm te geven.

In 2017 werd de samenwerking geborgd in een formele overeenkomst tussen de Vlaamse zeehavens en de waterwegbeheerders om gezamenlijk te investeren in een haven neutraal informatieplatform. Deze samenwerking zal in 2018 resulteren in een concrete verbetering van de informatie uitwisseling om zo de multimodale aanpak van zee scheepvaart, binnenvaart en andere modi te optimaliseren met het oog op een integrale aanpak van de informatie stroom die immers een rechtstreekse impact heeft op de logistieke bedrijfsprocessen van private partners.

OD 24	Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken
-------	---

De IJzeren Rijn

Eind 2017 verwacht ik de resultaten van de haalbaarheidsstudie die in 2016 opgestart werd. De studie onderzoekt de haalbaarheid op technisch, economisch en milieu-technisch vlak. Drie tracés worden onderzocht. Het tracé dat via Weert naar Roermond en Venlo loopt om aan Duitse zijde van de grens verder te leiden naar Viersen staat bekend als de "dritte Weg". Dit tracé wordt in de haalbaarheidsstudie vergeleken met een referentietracé, het historisch tracé van de IJzeren Rijn en het zogenaamde A52

tracé. De haalbaarheidsstudie wordt voor de helft gefinancierd door de Europese Commissie (TEN-T). Na oplevering van de studie zal ik, voorafgegaan door intrabelgische afstemming, politiek overleg opstarten tussen Vlaanderen/federale overheid, Nederland en Duitsland.

Goederenspoorvervoer

Er wordt voor het goederenspoorvervoer verder gewerkt op basis van de analyse die eerder is uitgevoerd. Concreet betekent dit dat momenteel aan volgende studies gewerkt wordt:

- Studie business model regionale overslagpunten spoorvervoer
- Haalbaarheidsstudie naar een alternatief tracé voor de IJzeren Rijn
- Wegwerken van fysieke en organisatorische drempels voor het bundelen van goederenstromen per spoor

Vlaanderen blijft ijveren voor de maximale opname van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten waaronder projecten voor het goederenspoorvervoer in het investeringsplan 2018-2022 van Infrabel en ook voor de spoedige realisatie van de nog niet voltooide spoorprojecten uit het meerjareninvesteringsplan 2001-2012.

Binnen het Beleidsdomein MOW bereidt een werkgroep onderhandelingen voor met Infrabel en de NMBS over een globale overeenkomst met duidelijke afspraken over taken, operationele en financiële verantwoordelijkheden m.b.t. sporen/spoorbruggen die wegen en waterwegen kruisen en overige spoor- en stationsinfrastructuur op gewestdomein.

OD 25	Wegen als schakels in de logistieke netwerken
-------	--

Lange Zware Vrachtwagens

De evaluatie van het proeftraject Lange Zware Vrachtwagens (LZV's) toonde aan er geen negatieve impact is op de verkeersveiligheid. Ik leg aan de Vlaamse regering een vereenvoudiging aan de vergunningsaanvraag voor. Zo zal men vanaf 2018 een vergunning kunnen verkrijgen voor het volledige wegennetwerk, waar dit vroeger enkel was voor specifieke trajecten.

Het vergunde netwerk zal stelselmatig uitgebreid worden na evaluatie op geschiktheid en veiligheid. Het netwerk zal zo bestaan uit geselecteerde hoofdwegen en toegangswegen naar belangrijke economische centra zoals havens, luchthavens, industriezones, e.a.

Autonome voertuigen en platooning

Truck platooning biedt mogelijkheden voor een beter gebruik van de weg, een besparing van (rij-) tijd en brandstof en een vermindering van de CO₂-uitstoot. In april 2016 participeerde Vlaanderen in de European Truck Platooning Challenge waarbij gekoppelde vrachtwagens doorheen Europa en ook Vlaanderen een traject aflegden richting Rotterdam. Dankzij communicatie via radar en korte-golf communicatietechnologieën rijden deze trucks op veilige wijze in peloton en op (zeer) korte afstand van elkaar.

Nog in 2016 werd een 'code of practice' voor het testen van autonome functionaliteiten in reële verkeerssituaties en zelfs op de openbare weg uitgewerkt samen met federale overheidsdiensten. Vanaf het najaar van 2017 wordt in kader van het Europees gesubsidieerde project Concorda een Vlaamse 'gemengde testomgeving' opgezet in samenwerking met researchinstituten en industriële partners. In een eerste fase wordt werk gemaakt van het testen en valideren van state of art communicatietechnologieën (LTE-V, MEC...) en regelstrategieën die vereist zijn voor een stapsgewijze introductie van zelfsturende voertuigen op onze wegen. We werken daarbij samen met de collega's van Innovatie en EWI.

Uitzonderlijk Vervoer

In het kader van uitzonderlijk vervoer zijn er nog verschillende optimalisatiemogelijkheden. In 2018 zal er sterker ingezet worden op klantvriendelijkheid en informatiebeschikbaarheid door het aanmaken en publiceren van een digitale kaart met o.a. netwerken, frequent gebruikte reizen, hoogtebepalingen en locaties van de verschillende bruggen. Tevens wordt er een softwarepakket ontwikkeld dat de dienstverlening op vlak van uitzonderlijk vervoer zal ondersteunen.

Ik zorg ook voor continuïteit in de opleiding en de erkenning voor de begeleider van het uitzonderlijk vervoer. Daarnaast werk ik aan een geactualiseerd regelgevend kader voor opleidingen en erkenningen.

OD 26	De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid
-------	--

Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

Historisch is er geen luchtverkeersleiding aanwezig op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, enkel een luchtverkeersinformatiedienst die georganiseerd wordt door de luchthavenexploitant. Deze luchtverkeersinformatiedienst voldoet niet meer aan de eisen die worden opgelegd door het Directoraat Generaal Luchtvaart, waardoor er sinds 15 oktober 2016 niet meer geland of opgestegen kan worden op basis van de boordinstrumenten (IFR, instrumental flight rules). Bewegingen op zicht (VFR, visual flight rules) mogen wel nog uitgevoerd worden.

Om de verdere ontwikkeling van de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet te hypothekeren, werd een oplossing uitgewerkt waarbij Belgocontrol voortaan instaat voor deze dienstverlening op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Belgocontrol is immers de enige dienstverlener binnen België die over de nodige certificaten beschikt om dergelijke taken uit te voeren. De Vlaamse regering nam hiertoe de nodige beslissingen op 14 juli 2017. Deze beslissingen maken mogelijk dat het IFR-verkeer op korte termijn kan hervatten. Tevens wordt een toekomstvisie uitgewerkt over het Air Traffic Management op de luchthaven, waarbij een kosten/baten analyse wordt uitgevoerd die in beeld moet brengen wat op lange termijn het ideale niveau is van dienstverlening door Belgocontrol.

Vlaams luchthavenbeleid 2.0

Zowel op vlak van trainingsvluchten als op vlak van general aviation worden binnen Vlaanderen knelpunten vastgesteld. Daarnaast heeft de eigenheid van elke regionale luchthaven ook zijn sterktes en zwaktes. Daarom heb ik in 2017 het departement MOW opdracht gegeven om het Vlaams luchthavenbeleid te evalueren en te actualiseren in samenspraak met de sector. Hierbij zal, naast de eerder vermelde aspecten, ook aandacht besteed worden aan de beheersvorming van de regionale luchthavens en de onderlinge samenwerking, rekening houdend met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Belangrijk is dat ook de samenhang met Brussels Airport en het bredere logistieke beleid bekeken wordt. In de loop van 2018 verwacht ik de resultaten van deze evaluatie- en actualisatieopdracht.

Regelgevend kader luchthavenspecifieke voertuigen

Er wordt verder initiatief genomen om samen met de federale overheid en/of de gemeentelijke overheid te komen tot een reglementaire, praktisch werkbaar en veilige situatie voor de luchthavenspecifieke voertuigen die zich verplaatsen op de openbare weg in het publieke gedeelte van de luchthaventerreinen (landzijde) (Brucargo e.a.).

Slagkrachtige overheid**SD 6 Een planmatige aanpak****OD 27 Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak****Mobiliteitsplan Vlaanderen**

Op 25 april en 16 mei 2017 werd in samenwerking met de MORA een stakeholderoverleg georganiseerd. Dit stakeholderoverleg werd bijgewoond door een 100-tal aanwezigen. De insteek voor het stakeholderoverleg was de strategische visietekst (opgesteld door de Gewestelijke Planningscommissie in 2016) en een lijst van mogelijke maatregelen die uit deze visietekst werden afgeleid. Op 7 juni werd een afsluitende evaluatie uitgevoerd samen met de MORA en Levuur. Over de resultaten van het stakeholderoverleg werd teruggekoppeld naar de Gewestelijke Planningscommissie.

Rekening houdend met de resultaten van het stakeholderoverleg finaliseerde de Gewestelijke Planningscommissie het ontwerp richtinggevend deel van het MPV, inclusief actieplan. Ter ondersteuning van dit actieplan werden een aantal verkennende beleidsscenario's doorerekend.

Het bijgestelde Mobiliteitsplan Vlaanderen vertrekt vanuit een missie die de realisatie van een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteits- en logistiek systeem vooropstelt, met maximale ondersteuning voor het functioneren van de maatschappij en de economie.

Om deze ambitie te realiseren worden 5 inhoudelijke pijlers voor het toekomstige mobiliteitsbeleid naar voren geschoven:

- Slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke vervoersnetwerken
- Multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem
- Verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering
- Innoveren om nog effectiever te zijn
- Meer bereiken door samen te werken

De ontwerpteksten van het MPV worden momenteel afgewerkt, waarna het formele besluitvormingsproces kan starten. Hierbij zal aandacht zijn voor de samenhang met het beleidsplan Ruimte en het Vlaams Klimaatplan.

In lijn met het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal vervolgens het transitie management 'Slim en Veilig mobiliteitssysteem' verder uitgerold worden. In de 'Visie 2050' werd de transitieprioriteit inzake mobiliteit als volgt omschreven: "Hoe kunnen we de technologische vernieuwingen en business modellen binnen de mobiliteit en logistiek zo snel mogelijk doorgang laten vinden om de bereikbaarheid binnen Vlaanderen te verhogen en de ecologische impact van mobiliteit te doen dalen?".

Wegencategorisering

De categorisering van de wegen volgt een hiërarchie binnen het wegennet. De hiërarchische niveaus zijn gebaseerd op het belang van de wegen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire en lokale wegen. Deze hiërarchie gaat samen met een aantal principes bij de opbouw van het wegennet. Voor elke categorie zijn principes voor tracering en ruimtelijke inrichting geformuleerd.

Wegen van Vlaams, bovenlokaal en lokaal niveau vormen geen samenhangend netwerk op hun respectievelijke niveaus. Ze vormen een boomstructuur die ten dele voorbijgaat aan de inrichting en het potentieel van bestaande infrastructuur en die volgens sommige analisten eerder de congestie aanstuurt dan ze vermijdt. Bovendien is de relatie met

andere netwerken, bijv. fietsroutenetwerk, vrachtroutenetwerk, het netwerk van collectief vervoer (cf principes basisbereikbaarheid) etc. niet helder. Meer nadruk moet gelegd worden op een maximale verknoping van netwerken, dit zowel voor het personenverkeer als voor het logistiek vervoer.

Na 20 jaar wil ik een evaluatie uitvoeren over de bestaande wegencategorisering. Uitdagingen en kansen geboden door technologische innovaties (vb zelfrijdende voertuigen, real time data,..) moeten benut worden. Er is nood aan een nieuw theoretisch model waarbinnen beleidsontwikkelingen zoals wegbeprijzing, basisbereikbaarheid, combimobiliteit en ITS ingebed worden.

OD 28	Een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen
-------	---

Cfr. SD 3

SD 7 Wegen op internationaal beleid**Algemene stand van zaken**

Het Europees transportbeleid wordt actief opgevolgd binnen het beleidsdomein MOW. De belangrijkste transportdossiers voor Vlaanderen waren in de eerste jaarhelft, onder het Maltees voorzitterschap van de Europese Unie, de beroepskwalificaties binnenvaart en de circulaire economie. Daarnaast worden de ontwikkelingen rond staatssteun en rond de Brexit van nabij opgevolgd en worden andere voor mijn beleidsdomein prioritaire dossiers (Europees semester, Clean Power for Transport, staatssteun, EFSI, Interreg, Horizon 2020) actief opgevolgd.

Het TEN-T beleid blijft voor MOW één van de meest belangrijke EU dossiers waar fors op ingezet wordt om zoveel mogelijk Europese steun te verkrijgen voor de Vlaamse infrastructuurprojecten. Door goede Europese contacten, jarenlange ervaring en grondige voorbereidingen slaagde MOW er in om sinds het begin van deze legislatuur al 287 miljoen euro aan Europese TEN-T steun naar Vlaanderen te halen. De belangrijkste projecten zijn het sluisproject in Terneuzen, Seine-Schelde, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de nieuwe studie over de IJzeren Rijn. Verder heeft Europa ook geld vrijgemaakt voor diverse projecten rond innovatie in de binnenvaart en rond telematica en slimme infrastructuur (ITS, C-ITS, RIS).

Er vond het afgelopen jaar meermaals ad hoc overleg plaats met buurlanden. Intensief overleg loopt met Nederland, Nordrhein-Westfalen, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk. Ook met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest lopen intensieve contacten rond verschillende dossiers.

De publicatie van het interne-operatorschap van De Lijn voor het kern- en aanvullend net van het stads- en streekvervoer gebeurde op 22 juni 2016 in Tenders Electronic Daily, de onlineversie van het Supplement waarin Europese overheidsaanbestedingen bekendgemaakt worden. Deze publicatie maakt het mogelijk dat De Lijn haar interne-operatorschap opneemt vanaf 1 juli 2017. Dat wil zeggen dat De Lijn door de Vlaamse Overheid als extern verzelfstandigd agentschap werd aangeduid om het kernnet en het aanvullend net te bedienen tot eind 2020.

Vlaanderen blijft zeer goed scoren wat betreft het uitvoeren en nakomen van de Europese maritieme verplichtingen, hoofdzakelijk gebaseerd op de Vlaamse ICT-realisatieprojecten en samenwerkingsverbanden met de Vlaamse zeehavens en de federale overheid.

OD 29	Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid
-------	--

EU-beleid

Enkele lopende dossiers - zoals het Mobiliteitspakket, met in het bijzonder de tolheffingspijler, Brexit en het Meerjarig Financieel Kader - zullen ook in 2018 hoog op de Europese agenda staan. Het leidt geen twijfel dat we dit alles vanuit Vlaanderen voortdurend blijven opvolgen. Verder kijk ik uit naar enkele nieuwe initiatieven van de Europese Commissie in het Europese jaar van de multimodaliteit. Zo is er een tweede Europees Mobiliteitspakket aangekondigd, met onder meer de herziening van de richtlijnen schone voertuigen en gecombineerd vervoer. Op maritiem vlak wordt de herziening van de richtlijnen havenformaliteiten en VTMS verwacht. Deze zullen bijdragen aan een verbetering van de informatiedoorstroming in het kader van de Kustwacht en in het kader van het Maritime Single Window. Tot slot zullen we vanuit Vlaanderen ook actief meewerken aan de Europese initiatieven voor de opvolger van het huidige verkeersveiligheidsplan, dat in 2020 afloopt.

EU projecten

In 2018 dient het belang van Europese cofinanciering voor Vlaamse infrastructuurprojecten verder benadrukt te worden. De huidige tendens om meer en meer gebruik te maken van private financiering (EFSI, project bonds, EIB-producten...) is met name voor de watergebonden infrastructuurprojecten, door hun aard en omvang, moeilijk haalbaar, ook al omdat er geen directe return on investment is voor de investeerder. Hiertoe dient deze problematiek zo vaak mogelijk in (bilaterale) contacten met de Europese Commissie en INEA te worden aangebracht. Dit ook door bij te dragen aan standpunten in Europese organisaties waar de Vlaamse Overheid lid van is.

De Europese projecten waarvoor cofinanciering werd toegewezen, worden verder uitgevoerd met maximale benutting van de cofinanciering, om het Europese netwerk voor Transport verder vorm te geven op Vlaams grondgebied. We grijpen ook alle opportuniteiten aan om bijkomende Europese financiering te bekomen voor Vlaamse infrastructuurprojecten.

OD 30	Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid
-------	--

Buurlanden en multilateraal beleid

MOW leverde een bijdrage voor de strategienota's Vlaanderen-Nederland en Vlaanderen-Duitsland.

In het kader van de Benelux samenwerking namen MOW experts deel aan werkgroepen over verkeersveiligheid en alternatieve brandstoffen. In 2018 neemt België het voorzitterschap van de Benelux op. In die hoedanigheid zal de regionale samenwerking extra aandacht vragen. In lijn met het Benelux-werkprogramma 2017-2020 en het Benelux Jaarplan 2018 zullen ook een beperkt aantal thema's inzake verkeer en vervoer hoger op de agenda gezet worden.

Nederland

Met Nederland wordt verder overlegd rond belangrijke dossiers zoals de IJzeren Rijn, de Nieuwe Sluis Terneuzen, de Spartacus 1 tramlijn, de aansluiting van de Tractaatweg op de R4, de kilometerheffing, de samenwerking tussen de zeehavens, estuaire vaart, ... Vlaanderen en Nederland overleggen in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie permanent over het beheer en beleid van het Schelde-estuarium in. Deze vaste samenwerkingsstructuur biedt een geijkte manier van werken voor gezamenlijke dossiers, in het bijzonder als deze verband houden met waterbeheer en waterinfrastructuur. Bovendien zorgt dit communicatiekanaal ervoor dat ook bij ad-hoc vragen of issues snel contact opgenomen kan worden met de juiste (bevoegde) gesprekspartners langs Nederlandse zijde. Zo werd over de aanlandingskabel Borsele afgelopen jaar een akkoord bereikt in de schoot van de VNSC. De kennisdeling tussen Vlaanderen en Nederland in mobiliteitsdossiers wordt ook in 2017-2018 verder gezet. Ook zal er input geleverd worden voor de opvolging van de Vlaams-Nederlandse top van 2016. Hiervoor vindt in het najaar van 2017 een bijeenkomst plaats van het Vlaams-Nederlandse college van de secretarissen-generaals.

Duitsland

Met Duitsland, zowel de regio Noord-Rijn Westfalen als de Bondsregering, wordt verder overleg gepleegd rond de dossiers IJzeren Rijn, havensamenwerking, binnenvaart en kilometerheffing. Vlaanderen zal ook het Duitse Bundesverkehrswegeplan verder opvolgen.

Frankrijk

Met Frankrijk werken we onder meer samen aan het dossier Seine Schelde. Een plan van aanpak om te komen tot afspraken met Frankrijk inzake de waterverdeling van Leie en

Schelde is opgemaakt. Een belangrijke stap hierin is te komen tot formele afspraken met de Franse collega's, waar dit nu informele afspraken betreft.

Internationale vertegenwoordiging

Een actieve opvolging van de relevante buitenlandse en internationale mobiliteitsdossiers en een volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen op de verschillende relevante internationale fora blijft essentieel. We werken hiervoor actief samen met het Vlaamse netwerk van Algemene Afvaardigingen van de Vlaamse Regering in het buitenland.

Vlaanderen is vertegenwoordigd in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese economische commissie van de Verenigde Naties (UNECE) en het Europees comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). De beschikbare expertise binnen het beleidsdomein en agentschappen wordt ingezet om de binnenvaart in Vlaanderen maximaal te stimuleren, rekening houdende met de veiligheid van het waterwegennetwerk en de waterweggebruiker. De nodige afstemming werd gerealiseerd met de andere gewesten, de federale overheid en de sector.

In 2018 zal deze internationale vertegenwoordiging verder geoptimaliseerd worden om verder invulling te geven aan de Vlaamse resolutie betreffende de binnenvaart als belangrijke duurzame speler in de logistieke sector, en haar uitdagingen.

De volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen bij onder meer de CCR, UNECE, CESNI en NIWE zal verdergezet worden. De implementatie zal gebeuren in overleg met de andere gewesten en de federale overheid. DVW staat, op vraag van UNECE en unaniem goedgekeurd door alle leden, in de komende twee jaar in voor het voorzitterschap van Steering Committee 3 van UNECE "Working Party on Inland Water Transport".

Staatshervorming

Sinds de 6de staatshervorming zijn er bevoegdheden overgekomen met betrekking tot o.a. certificatie, politiereglementen, technische voorschriften, ADN, bemanning en beroepskwalificaties. Vlaanderen heeft hierin een belangrijke expertise waardoor de deelname aan internationale werkgroepen een grote meerwaarde vormt in functie van de sterkere positionering van Vlaanderen op internationaal niveau.

De standpuntinname op internationale fora gebeurt in overleg met de andere gewesten en de federale overheid en waar mogelijk ook met de sectororganisaties zodat maximaal rekening gehouden kan worden met de standpunten van de gebruiker.

SD 8 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid**OD 31 Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken****Kerntakenplan beleidsdomein MOW**

In uitvoering van het kerntakenplan van het beleidsdomein MOW werden in 2015 een aantal synergieprojecten opgestart die de onderlinge samenwerking versterken. De voortgang wordt periodiek opgevolgd door het MCB. Tevens betekent o.a. de omslag naar basisbereikbaarheid en het opstellen van een geïntegreerd investeringsprogramma voor het volledige beleidsdomein dat het departement MOW een sterkere regierol zal moeten opnemen binnen het beleidsdomein. Momenteel worden de verschuivingen die dit met zich meebrengt binnen de organisatie van het beleidsdomein in kaart gebracht om vervolgens de implementatie te kunnen starten vanaf 1 januari 2018. Hierdoor worden de rollen van de verschillende entiteiten scherper gesteld zodat iedereen zich beter kan focussen op zijn kerntaken.

In het kader van het kerntakenplan is de beleidscapaciteit uit het Vlaams verkeerscentrum reeds geïntegreerd in de beleidsafdeling van het departement MOW. In een volgende stap zullen de operationele aspecten van het verkeerscentrum samengevoegd worden met het Technisch Controlecentrum en Datacentrum van AWV. Hierdoor kan de dienstverlening verder geprofessionaliseerd en uitgebreid worden. De integratie en afstemming van bestaande processen moet leiden tot een hogere bedrijfszekerheid van elektromechanische en ITS-installaties en tot een betere dienstverlening op het vlak van permanente verkeerscontrole, -sturing en -informatie en het incidentmanagement op wegen en in tunnels. De clustering van het Datacentrum moet leiden tot een hogere datakwaliteit en tot een betere ontsluiting van de data.

Loodswezen

De dab loodswezen staat in voor het veilig loodsen en beloodsen van schepen naar en van de Vlaamse Zeehavens. Deze opdracht is van uitermate groot economisch belang voor onze Vlaamse Havens en dus onze volledige economie. Beloodsen is een taak die een enorme bagage aan nautisch technische expertise vergt. Het loodswezen moet bovendien permanent anticiperen op de noden en evoluties binnen de scheepvaart, waardoor de organisatie procesmatig permanent wordt geoptimaliseerd en verder uitgebouwd tot een coherente, moderne en performante entiteit die zich specialiseert in een klantgerichte en betrouwbare dienstverlening aan een maatschappelijk aanvaardbaar tarief.

In 2017 lag de focus onder andere op:

- het sociaal overleg met betrekking tot de duurzame optimalisatie van het loodswezen. In mei 2017 werd een akkoord bereikt over het optimalisatieplan. De uitvoering van het plan is sindsdien opgestart. De eerste maatregelen zijn reeds in uitvoering en er wordt volop verder gewerkt aan de uitwerking met betrekking tot de andere punten;
- de resultaten van de audit nautische keten. De geformuleerde aanbevelingen werden geanalyseerd. De weerhouden aanbevelingen die snel geïmplementeerd konden worden in de organisatie werden uitgevoerd;
- het vinden van nog betere evenwichten in de samenwerking met het Nederlands Loodswezen. De ingebrachte kosten langs Vlaamse zijde werden verder verfijnd;
- een studie over de haalbaarheid rond het project 'combivervoer'.

In 2018 zal onder andere verder gewerkt worden aan:

- de optimalisatie van het loodswezen: verdere uitvoering en uitwerking met betrekking tot de diverse punten van de akkoorden;

- de weerhouden aanbevelingen van Audit Vlaanderen met betrekking tot de nautische keten. Hierin zitten enkele 'quick wins' vervat, maar ook doelen op middellange en lange termijn waarbij sprake is van een meerjarenprogramma;
- de samenwerking met het Nederlands Loodswezen die verder geoptimaliseerd zal worden op operationeel en op budgettair niveau.

Fusie waterbeheerders

De fusie van de waterwegbeheerders verliep in 2017 verder volgens de goedgekeurde conceptnota en het actie- en stappenplan. Het omzettingsdecreet werd bekrachtigd, de Raad van Bestuur werd aangesteld en de Statuten van DVW werden goedgekeurd. De startstructuur van de onderneming werd verder uitgetekend, met toewijzing van taken en functies aan afdelingen, diensten en cellen. Als eerste stap werd begin 2017 de gemeenschappelijke management ondersteunende dienst (MOD) gerealiseerd. De functie van algemeen operationeel directeur werd vacant verklaard.

Het marketingplan – dat de bedoeling heeft om DVW in de markt te zetten en om het product 'binnenvaart' als partner in een moderne economie prominent onder de aandacht van potentieel nieuwe gebruikers te brengen – werd verder uitgerold. Tijdens het overgangsjaar 2017 werd de dienstverlening naar de klanten gewaarborgd via een sluitende overeenkomst tussen DVW en W&Z. Per 1 januari 2018 zal de fusie worden voltooid door de formele inkanteling van W&Z, die dan als aparte entiteit ophoudt te bestaan.

In 2018 werkt de fusievennootschap DVW verder aan organisatieontwikkeling en aan haar interne integratie via optimalisatie- en afstemmingstrajecten rond processen en procedures. Het actieplan om te komen tot één gedragen bedrijfscultuur, gebaseerd op de waarden, visie en missie van de vennootschap, wordt verdergezet. Met gerichte initiatieven krijgt het marketingplan van DVW een gepaste invulling.

Optimalisatie beheer patrimonium

Het opvolgen van het patrimonium blijft een cruciale opdracht. Door het uitvoeren van inspecties en doordachte conditiemetingen moeten onderhouds- en vernieuwingswerken aan zowel het bouwkundige als aan het elektromechanische deel van de kunstwerken correct ingepland kunnen worden. Om het huidige patrimonium optimaal te beheren zet ik beleidsdomeinbreed in op de ontwikkeling van een geschikte tool. Deze toepassing zal ondersteuning bieden voor een optimaal beheer van het patrimonium inclusief efficiënte inspecties en het direct inplannen van onderhoudswerken.

Hervorming strategische adviesraden
Sedert mijn aantreden als minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, heb ik vastgesteld dat binnen het beleidsdomein zeer veel verschillende entiteiten en organen actief zijn..

Mijn beleid is er op gericht om deze versnippering en de verkokering in het beleidsdomein MOW tegen te gaan, ik sta voor een gecoördineerde, multimodale aanpak zowel in beleid als in investeringen. Zo kan bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Vlaamse havens als sterke economische poorten, niet zonder in te zetten op een sterk, multimodaal logistiek netwerk om de hinterlandontsluiting te verzekeren. Of moet op het vlak van personenmobiliteit een combinatie gemaakt worden van verschillende vervoersmodi, om tegemoet te komen aan de mobiliteitsvraag.

Vanuit dat oogpunt wens ik ook de diverse overleg- en adviesorganen actief in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, zoals vermeld in de oprichtingsdecreten van de MORA, Vlaamse Havencommissie en Vlaamse Luchthavencommissie, te integreren in één nieuwe structuur.

Binnen deze structuur, opgevat als een algemene strategische Mobiliteitsraad, worden een Commissie Logistiek en een Commissie Personenmobiliteit behouden. Deze

tweeledigheid sluit aan bij de huidige mobiliteitsvraagstukken en integreert de uitdagingen waarvoor bijvoorbeeld het havenbeleid voor staat, mee in een breder logistiek denken.

OD 32	Grondbeheer
-------	--------------------

Op 6 september 2016 is besloten tot de oprichting van een MOW-vastgoednetwerk. In 2017 werd volop gewerkt aan de verdere operationalisering.

Volgende ambities en doelstellingen werden binnen het vastgoednetwerk goedgekeurd:

- Het uittekenen van een gemeenschappelijk vastgoedbeleid binnen het Beleidsdomein MOW, dat actief zal participeren en zich inschrijft in het VO-breed vastgoedbeleid. Dit aan de hand van een MOW-brede doordachte visie, die binnen het MOW-Vastgoednetwerk verder ontwikkeld en gedeeld wordt, en die een efficiënt en transparant beleid en beheer ten goede komt.
- Kennis uitwisselen en opvolging van de evoluties: best practices detecteren en delen. Deze kennisuitwisseling kan reiken over de grenzen van het beleidsdomein heen.
- Inventariseren: aan de hand van enkele best practices die na analyse zullen uitgerold worden, engageren alle entiteiten zich om hun vastgoed in kaart te brengen met het oog op een transparante beleidsontwikkeling:
 - Analyse en keuze voor een uniforme vastgoeddatabase en -platform waar alle onroerende goederen geïnventariseerd en ontsloten worden;
 - MOW-breed linken van behoeftes en voorraden.
- Afstemmen beleidsuitvoering op vlak van het vastgoedbeleid
- Aanbevelingen formuleren aan de beleidsmakers via het MCB.

De interne vastgoedmarkt MOW is maximaal geënt op de bestaande vastgoeddatabase. De gekadastreerde gronden van alle entiteiten werden reeds ingebracht in de bestaande Vastgoeddatabase van de Vlaamse overheid.

Daarnaast vond een overleg plaats tussen het netwerk en de afdeling Vastgoedtransacties omtrent de doorlooptijd voor onteigeningen waarmee bepaalde entiteiten te kampen hebben. Dit zal leiden tot een overzicht van de interne aanpak, de te doorlopen stappen in het proces tot onteigening, de gemiddelde doorlooptijden en de mogelijke knelpunten per entiteit. Naast deze aanpak met betrekking tot onteigeningsdossiers wordt ook op een gelijkaardige wijze een overzicht opgemaakt van de nog hangende verkoopdossiers. Omdat het onteigeningsproces een belangrijke impact heeft op het beleidsdomein MOW is het de bedoeling om na opmaak van het overzicht en grondige analyse tegen eind 2017 alle best practices te detecteren en deze MOW-breed te delen vanaf 2018.

Begin 2017 werd de regelgeving rond onteigeningen grondig vernieuwd. Het nieuwe onteigeningsdecreet zal begin 2018 van kracht zijn. Het bijhorende uitvoeringsbesluit werd op 14 juli 2017 principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Een belangrijk element in deze nieuwe regelgeving is het feit dat de onteigeningsprocedure via digitale weg zal kunnen verlopen. Daartoe zal in de loop van 2018 een digitaal platform opgezet worden. Via dit platform zullen de volgende stappen in het onteigeningsproces digitaal kunnen verlopen, met respect voor de privacy. Gezien het groot aantal onteigeningen door de entiteiten van het beleidsdomein MOW, nemen mijn diensten de coördinatie op. Maar ook het Agentschap Informatie Vlaanderen, het Agentschap Binnenlands Bestuur en de Vlaamse Belastingdienst (vastgoedtransacties) zijn rechtsreeks gevat. De eerste fase bestaat uit een grondige proces- en actorenanalyse, waarbij wordt bekeken aan welke eisen het platform moet voldoen. Deze fase zal begin 2018 afgerond zijn. In een tweede fase zal het platform opgebouwd en uitgetest worden. Eind 2018 zal het platform gefaseerd in werking gesteld worden.

OD 33	Kostendeckingsgraad en kostenreductie De Lijn
-------	--

Transitiebeheersovereenkomst

Op 22 december 2016 werd de nieuwe beheersovereenkomst – Transitie naar De Lijn 2.0 – door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd. Op 23 december 2016 werd deze nieuwe beheersovereenkomst eveneens goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De Lijn en de Vlaamse Regering legden hierin de principes voor samenwerking vast.

De beheersovereenkomst bevat concrete operationele doelstellingen voor De Lijn inzake:

- Het intern operatorschap van De Lijn voor het kernnet en het aanvullend net van het Vlaams stads- en streekvervoer.
- De transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

De Lijn gaat door een ingrijpende transitie om de ambitieuze beleidswijzigingen mee te kunnen realiseren. Het is de ambitie van De Lijn om ook na 2020, wanneer de markt van het stads- en streekvervoer wordt geliberaliseerd, aangeduid te worden als interne operator voor het kernnet en het aanvullend net. Daarom werden duidelijke doelstellingen geformuleerd die de focus van De Lijn bepalen voor de komende jaren. De reiziger staat meer dan ooit centraal, er wordt sterk gefocust op interne efficiëntie en op een intensief investeringsbeleid dat rechtstreeks gericht is op de reiziger en zijn omgeving.

De organisatie van De Lijn moet veranderen, zowel wat betreft de structuur als wat betreft haar processen, om in 2020 de concurrentietoets met de privé-ondernemingen te kunnen doorstaan en om haar werking optimaal af te stemmen op de toekomstige vervoerregio's.

Momenteel wordt, om snel en drastisch de performantie van de organisatie te optimaliseren en tegelijk de perceptie bij de stakeholders te verbeteren en in te spelen op de werking van vervoerregio's, een nieuwe managementstructuur uitgetekend die inzet op:

- Sterk stakeholdermanagement met impact in de vervoerregio's
- Sterke centrale aansturing van processen en uitbouw van competenties,... gecombineerd met een lokale uitvoering dichtbij de klant
- Onder leiding van een klein en wendbaar directiecomité met zware profielen
- Maximaal benutten van schaalvoordelen en synergieën
- Optimale 'make or buy split'.

Voor De Lijn houdt dit drie grote verschuivingen in:

- Dichtbij de klant - Niet de exploitatie maar de behoeften in de vervoerregio's zijn het uitgangspunt
 - o Maximaal centraal in expertise en sturing Centrale functionele sturing via het Business Unitmodel
 - o Operationele activiteiten regionaal spreiden in functie van optimale voetafdruk maar beperken tot uitvoerende activiteiten
- Zo nodig bundelen van operationele verantwoordelijkheden op een zonaal niveau waar nodig, enkel en alleen omwille van de 'span of control'
- Daadkracht en wendbaarheid
 - o Minder managementlagen
 - o Een compact, op snelle en doorgedreven besluitvorming gefocust directiecomité.

Op 31 mei 2017 keurde de Raad van Bestuur van De Lijn de principes van de voorgestelde reorganisatie goed. Hiermee werd het startschot gegeven voor het uitwerken van het 'toekomstige organisatiemodel en het verder uittekenen van de processen, het bestuderen, eventueel aanpassen en detailleren van het voorgestelde organogram en het uitwerken van het transitieplan. Tot en met september 2017 onderzoekt een toegewijd team de processen en mogelijke organogrammen. Parallel

start het overleg met de vakorganisaties. In oktober en november wordt het transitieplan uitgewerkt. Eind november moet het volledig plan klaar zijn zodat, nadat in december de infosessies hebben plaatsgevonden, de gefaseerde uitrol en invulling van de nieuwe organisatie gestart kan worden vanaf januari 2018. De eerste besparingseffecten van deze reorganisatie zullen vanaf 2019 gerealiseerd worden.

Kostendekkingsgraad

Voor de beoordeling van de kostendekkingsgraad en de efficiëntie van het openbaar vervoer blijven de conclusies van de geactualiseerde "Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer", besproken in de Commissie MOW op 4 juni 2015, bijzonder relevant. De kostenefficiëntie wordt verder verbeterd door enerzijds intern de werkingsefficiëntie te verbeteren en anderzijds extern de inkomsten te verhogen.

Het aandeel van de betalende reizigers steeg in 2016 sterk, naar 98%. De vervoerontvangsten stegen in 2016 met 16,7 miljoen euro tot 185,9 miljoen euro. De kostendekking van De Lijn steeg daardoor in 2016 voor het eerst deze eeuw boven de 20% (tot 20,3%).

Met een verkoopsstijging van 0,8 miljoen was het sms- ticket in 2016 de sterkste groeier bij de losse vervoerbewijzen. Vorig jaar werden 12 miljoen sms- tickets aangevraagd, een toename met 8%. Sinds september gaan maandelijks meer dan een miljoen sms-tickets de deur uit. Deze groei zet zich door in 2017: de eerste vier maanden lag de verkoop met meer dan 4 miljoen stuks bijna 4% hoger dan in dezelfde periode een jaar eerder.

Het eind september 2016 gelanceerde m-ticket klopte af op bijna 25.000 exemplaren. Intussen is de verkoop gestegen tot bijna 900 m-tickets per dag. Het m-ticket kost 1,80 euro en is daarmee het goedkoopste vervoerbewijs voor een enkele rit.

Zoals bepaald in de beheersovereenkomst dient De Lijn interne efficiëntiewinsten te realiseren waardoor de overheidstoelage van De Lijn tegen 2019 met 21 miljoen euro kan dalen. Enerzijds moet een samenspel van acties bij De Lijn deze efficiëntieverhoging realiseren: het optimaal inzetten van de beschikbare middelen, het hanteren van het zuinig-beheerprincipe, het stimuleren van kostenbewustzijn bij de medewerkers, het actief op zoek gaan naar efficiëntiewinsten in de interne processen. Om de focus op deze interne efficiëntie voldoende te benadrukken en andere effecten af te scheiden, zal de interne efficiëntie via een te ontwikkelen indicator gemeten en opgevolgd worden.

Anderzijds zal De Lijn, zoals bepaald in operationele doelstelling 21 van de transitiebeheersovereenkomst, haar organisatiestructuur verder optimaliseren en afstemmen op de vervoerregio's.

Om de focus op deze interne efficiëntie voldoende te benadrukken en andere effecten af te scheiden, zal de interne efficiëntie via een te ontwikkelen indicator gemeten en opgevolgd worden.

Tariefaanpassing

De Raad van Bestuur van De Lijn maakt jaarlijks een voorstel tot (index)aanpassing van de tarieven op. Ook in 2018 zal een indexaanpassing van de tarieven nodig zijn om de verhoogde kostendekkingsgraad niet opnieuw te laten verwateren.

ReTiBo

Voor het finaliseren van het ReTiBo-project (registratie – ticketing – boordcomputer) resteren nog volgende acties:

- In 2016 werd gestart met de brede uitrol van de overige betalende Mobib-abonnementen (bv. Buzzy Pas en Omnipas). Voor bestaande abonnees wordt daarbij het tijdstip van omschakeling naar elektronische vervoerbewijzen op de Mobib-kaart gekoppeld aan de vervaldag van het reeds lopende abonnement.

- De software voor de invoering van de overige vervoerbewijzen (biljetten, dagpassen, rittenkaarten) wordt als laatste fase in het ReTiBo project opgeleverd na de abonnementen software. De volledige uitrol op het terrein voor deze doelgroep van meer occasionele reizigers – waarvan elke rit trouwens nu reeds via magneetkaart of sms geregistreerd wordt – gebeurt vanaf 2018.
- In 2018 worden tevens bijkomende operationele toepassingen op de boordcomputer in gebruik genomen om reizigers en chauffeurs dynamisch op de hoogte te houden over actuele tijdsinformatie en mogelijke wijzigingen in het rittenschema.

Hoe meer reizigers van De Lijn met een Mobib-document reizen, hoe meer mogelijkheden wij krijgen om het dienstregelingsaanbod optimaal af te stemmen en op termijn de capaciteit aan te passen aan de vraag. Het resultaat zal een beter vraaggestuurd aanbod zijn en dus een efficiëntere inzet van de middelen.

Rekening houdende met het feit dat niet alle reizigers gebruik zullen maken van de Mobib-kaart (cfr andere alternatieven zoals sms-ticketing of mobile ticketing, reizigers die geen vervoerbewijs nodig hebben...) én met de registratiegraad (cfr ervaringen andere vervoermaatschappijen) die geen 100% zal bedragen (afhankelijk van drukte, type voertuig enz...) zal ook de informatie over de verplaatsingsstromen afkomstig uit de registratie van de Mobib-kaart onvolledig blijven.

Om dit te remediëren zal De Lijn vanaf 2018 een systeem opzetten voor de automatisatie van reizigerstellingen. Naast de data afkomstig zijn uit de Mobib-registraties zal er hierbij gebruik gemaakt worden van een paar bijkomende technologieën, meer bepaald metingen o.b.v. wifi en 3D-camera's als bench mark data. Op basis van deze beschikbare bronnen zal er een algoritme ontwikkeld worden om tot een zo volledig mogelijk zicht op de reële reizigersaantallen te komen. Gezien het feit dat deze aantallen gebaseerd zullen zijn op geëxtrapoleerde observaties, zullen deze cijfers vermoedelijk sterk afwijken van de huidige gecommuniceerde reizigersaantallen waarbij er uitgegaan werd van een vaste set assumpties met betrekking tot verplaatsingsvolumes. Maar zo krijgen we wel voor het eerst volledig zicht op de reële reizigersaantallen. Het resultaat zal een beter vraaggestuurd aanbod zijn en dus een efficiëntere inzet van de middelen.

OD 34	Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer
-------	--

Innovatieve aanbestedingstechnieken en duurzaamheidscriteria in de bestekken

De toepassing van innovatieve aanbestedingstechnieken en financiering met meerwaarde worden onderzocht en de opgebouwde expertise wordt gedeeld. Voor grote en specifieke infrastructuurprojecten wordt onder bepaalde voorwaarden nu al afgestapt van aanbestedingen met de prijs als enig criterium. Wij hanteren een aanbesteding- en contracteringstrategie die gericht is op het capteren van een zo optimaal mogelijke prijs-kwaliteitverhouding. Deze aanpak kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat voor bepaalde projecten geopteerd wordt voor een Design & Build contract, waarbij de private partij instaat voor zowel ontwerp en bouw.

Enkele projecten worden intussen in de markt gezet via een (D)BF(M)-concept (Design Build Finance Maintain). We onderzoeken ook andere vormen van innovatieve aanbestedingstechnieken, zoals promotieopdrachten. Hierbij wordt de financiering van de bouwwerkzaamheden toegewezen aan de opdrachtnemer, die deze dan zal terugverdienen via betaling van huur of annuïteiten. Met het oog hierop werd een 'stuurgroep aanbesteden 2.0' opgericht waar vertegenwoordigers van het hele beleidsdomein MOW en de beroepsfederaties deel van uitmaken. Deze stuurgroep spitst zich toe op contractinnovatie. In 2017 zijn volgende zaken reeds aan bod gekomen:

Cases omtrent contractinnovatie, inzake PPS: 'meerwaarde' en 'standaardisatie', aandachtspunten inzake contractinnovatie.

Voor het vervolg in 2017 zullen er twee grote topics zijn waarrond zal worden gewerkt:

- de gunningscriteria, waarbij het doel is om een matrix uit te werken om duidelijker te maken wanneer best louter het criterium prijs/kost meespeelt dan wel wanneer ook andere criteria aan bod dienen te komen, aangevuld met methodes voor het objectief beoordelen van andere criteria dan de prijs.
- 'as-a-service' benadering, waarbij het doel is om risico's of opportuniteiten in beeld te brengen en mee te geven welke opdrachten, hiervoor in aanmerking komen;

In 2018 zullen nieuwe topics worden besproken teneinde verschillende aanbestedingstechnieken te onderzoeken en door de publieke en private sector gedragen oplossingen te ontwikkelen. Duurzaam aanbesteden is een belangrijk aandachtspunt in de nieuwe regelgeving overheidsopdrachten. Het beleidsdomein MOW zal dan ook onderzoeken welke criteria (m.i.v. life cycle kost) best opgenomen worden in de standaardteksten/modelbestekken van het beleidsdomein.

MEDIAAN

MEDIAAN, het online platform over prijstechniek en cost engineering, werd verder aangevuld met nuttige instrumenten voor organisaties en ondernemingen die betrokken zijn bij het plaatsen en uitvoeren van nieuwe infrastructuur en het onderhoud, de herstelling en de renovatie van bestaande infrastructuur. Vanaf 2017 beschikken gebruikers over een applicatie waarmee analytische ramingen (ook wel gedetailleerde ramingen genoemd) op basis van historische data over verkoopprijzen semiautomatisch en vlot gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast werd een module 'Kostendatabank' ontwikkeld met daarin een eerste applicatie die gebruikers kunnen gebruiken om uurtarieven voor arbeidskrachten met uiteenlopende beroepskwalificaties en anciënniteit en in zeer diverse arbeidsomstandigheden snel en accuraat te becijferen, volledig in overeenstemming met de vigerende regels in wetgeving en collectieve arbeidsovereenkomsten.

Met ingang van 2018 is het platform niet langer alleen toegankelijk voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, maar wordt het – volledig of deels – ontsloten naar andere doelgroepen: het gaat op dit moment om andere beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid, om advies- en ingenieursbureaus en om aannemers en manuele dienstverleners, op voorwaarde dat men respectievelijk mede-opdrachtgever, aangestelde of opdrachtnemer is van minstens één overheidsopdracht waarbij het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrokken is. Tot slot werd een onderzoek opgestart waarbij onderzocht wordt of en hoe de lokale overheden betrokken kunnen worden, zowel wat de captatie van data als het gebruik van het platform, betreft.

In 2018 wordt MEDIAAN verder uitgebouwd met een module inzake advies en projecten. In het kader van de ontwikkeling van deze module zal onder meer het aanvragen, het opvolgen en het ontvangen van adviezen in het kader van omzendbrief MOW 2010/1 over het prijstechnisch nazicht voor overheidsopdrachten volledig gedigitaliseerd worden. Hiermee wordt een nieuwe stap gerealiseerd in het volledig digitaliseren van de werkprocessen inzake de plaatsing en uitvoering van overheidsopdrachten met als resultaat efficiëntiewinsten en een verdere reductie van de behandeltermijnen van dossiers.

Digitaliseren van het betalingsproces

Sinds 1 januari 2017 is er binnen het beleidsdomein een gestage toename van het aandeel ontvangen e-facturen. Facturen die ons toch nog bereiken op papier of via PDF worden via intelligent scannen gedigitaliseerd.

Onder leiding van Het Facilitair Bedrijf worden de financiële systemen aangepast en worden afspraken gemaakt met de betrokken instanties met als doelstelling om voor eind 2017 in staat te zijn e-facturen te verzenden naar alle klanten die dit wensen.

eDelta

De gebruikersinterface van eDelta wordt in 2017 grondig vernieuwd zodat de drempel voor nieuwe gebruikers verlaagd wordt en de efficiëntie van de gebruikers toeneemt. Tevens wordt hierdoor de dienstorder die het betaalproces beschrijft maximaal ondersteund.

Vanaf september 2017 biedt eDelta een vereenvoudigde registratie van overheidsopdrachten voor organisaties met slechts enkele (kleine) opdrachten. Daarnaast worden in eDelta bijkomende gegevens voorzien om tegemoet te komen aan de rapporteringsbehoeften van de EU en de VO. De voorziene koppeling met de federale e-procurement toepassing werd uitgesteld omdat de federale applicatie niet klaar is voor een koppeling die voldoet aan de hedendaagse normen. In het najaar van 2017 wordt eDelta uitgebreid met meer bijkomende gegevens met het oog op het automatisch aanmaken van een gunningsverslag. Op die manier wordt het voor de entiteiten stapsgewijze interessanter om in eDelta in te stappen en kunnen alle overheidsopdrachten van de Vlaamse overheid op termijn gevat worden voor rapportering op VO niveau.

Het Facilitair Bedrijf start eind 2017 of begin 2018 met het gebruik van eDelta. Nadien volgen de andere entiteiten van de Vlaamse Overheid. De efficiëntie van de gebruikers wordt in 2018 verder verhoogd door een betere ondersteuning dankzij de introductie van taakbeheer.

Er werd in 2016 en voorjaar 2017 in overleg met de MOW entiteiten en de bedrijfswereld een ontwerp gemaakt van het "portaal/e-loket overheidsopdrachten" waar alle betrokken partijen eenvoudig informatie zullen terugvinden of relevante applicaties zullen benaderen en waar opdrachtnemer en opdrachtgever voortaan voor een opdracht in uitvoering administratieve dossierstukken elektronisch zullen uitwisselen.

Met de realisatie van het e-loket (in 2018) zullen onder meer schuldvorderingen automatisch geregistreerd worden en verbeterd het overzicht van de openstaande schuldvorderingen. De verdere uitrol en bijkomende mogelijkheden binnen eDelta maken het ook mogelijk om het facturatieproces verder te standaardiseren, waardoor verwijlintresten voorkomen kunnen worden.

Verwijlintresten voorkomen

Als we de cijfers van de verwijlintresten onder de loep nemen voor de eerste 8 maanden van 2017 ten opzichte van 2016 en 2015, dan zien we dat de dalende trend van de voorbije jaren zich doorzet binnen het ministerie MOW.

	2017	2016	2015
AWV	1.678.184,57	2.810.276,78	3.034.726,22
DEP	181.483,92	126.680,86	175.448,13
MDK	39.757,47	51.362,88	80.920,48
Totaal	1.899.425,96	2.988.320,52	3.291.094,83

Met het oog op het verder voorkomen van verwijlintresten wordt ingezet op nauwere opvolging en bijsturing van het financieel proces:

- In 2016 werd een eerste dienstorder Verwijlintresten voor het gewone betaalproces opgemaakt en uitgerold en begin 2017 werd een aanvulling op dit eerste dienstorder Verwijlintresten in de vorm van Frequently Asked Questions verdeeld.
- Een tweede dienstorder over de betaling van wijzigingen aan de opdracht is in opmaak. De uitrol van dit tweede dienstorder is gepland tegen einde 2017. De analyse van de oorzaken en het bepalen van maatregelen gebeurt in overleg met de beroepsverenigingen.
- Digitalisering van het betaalproces zodat stukken sneller verwerkt kunnen worden
- De aanbestedende afdelingen beschikken sinds april 2017 over een rapport ("prognose verwijlintresten") dat aanduidt voor welke schuldvorderingen (hoge) verwijlintresten dreigen en waaraan dringend aandacht moet besteed worden.

Het departement MOW voert sinds begin 2017 elk kwartaal een analyse uit van de tijdigheid van de betalingen. Einde juni 2017 is een interne werkgroep opgestart die de resultaten analyseert en verbeteracties voorstelt en opvolgt. Het doel van de verbeteracties is de doorlooptijden vorderingen en facturen systematisch te beperken tot het wettelijk maximum. Vanaf begin 2018 zal de gebruiker in eDelta verantwoordingen (aanvraag en antwoord) op de schuldvordering kunnen registreren. Met de betrokken afdelingen wordt nagaan hoe deze registratie en rapportering het best gebeurt om het betwist deel te identificeren en op te volgen en worden richtlijnen en instructies opgemaakt.

SD 9 **Correcte, coherente en leesbare regelgeving**

OD 35 **De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten**

Homologatie van voertuigen

Er wordt ingezet op de verdere automatisering van de controleprocessen bij de homologatie. In 2017 werd gestart met de ontwikkeling van een volledig nieuwe, performante en gebruiksvriendelijke applicatie. Dit gebeurt in nauw overleg met de externe gebruikers, zoals de sectorfederaties, technische diensten en Goca.

De nieuwe applicatie, die stap voor stap wordt opgeleverd vanaf het najaar van 2017, zal voor een administratieve vereenvoudiging zorgen, niet alleen bij de administratie maar vooral ook bij de fabrikanten en technische diensten.

De toepassing wordt bovendien ontwikkeld met het oog op de toekomst, zoals voor de verwerking van nieuwe goedkeuringsaanvragen volgens de Europese Verordeningen 167/2013/EU en 168/2013/EU.

Technische controle (keuring) van voertuigen

De omzetting van de richtlijnen 2014/45/EU (technische keuring van voertuigen) en 2014/47/EU (controle langs de weg) wordt in het najaar van 2017 gefinaliseerd.

Dit gebeurt in samenwerking met vertegenwoordigers uit de betrokken sectoren (zowel transporteurs als verladers), het expertennetwerk van Centrex (het politieel kennis- en expertisecentrum inzake verkeershandhaving ten behoeve van de geïntegreerde politie en de overheden) en Goca.

Periodieke keuring is gericht op het vaststellen en verhelpen van die gebreken van een motorvoertuig die relevant zijn voor de verkeersveiligheid. Daarmee draagt de technische keuring in belangrijke mate bij aan het voorkomen van ongevallen.

Bij de omzetting van de richtlijn 2014/45/EU worden om die reden ook de regels bepaald voor de periodieke technische controle van oldtimers.

De praktische reglementaire bepalingen worden verder uitgewerkt.

Tijdens de technische controle wordt ook gecontroleerd of voertuigen aan bepaalde milieunormen blijven voldoen. In het kader van de roetfilterfraude wordt onderzocht hoe de controles bij de periodieke keuring versterkt kunnen worden om dit soort fraude te detecteren en te sanctioneren.

Ook voor controle langs de weg bekijken we hoe de sancties tegen fraude aan het emissiebeheersingssysteem (bv. AdBlue-fraude) verhoogd kunnen worden, wat een extra ontradend effect zal hebben.

Bij de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen kan men op basis van de richtlijn EU/2014/47 bovendien nagaan of de lading goed is vastgezet. In 25% van de ongevallen met vrachtwagens is de oorzaak immers onder meer te wijten aan een slecht vastgezette lading.

Tenslotte maakt men op administratief niveau werk van de vereenvoudiging en onderlinge afstemming van de instructies voor de technische controle. De informatie hierover wordt eenvoudiger weergegeven en gedeeltelijk ontsloten voor het grote publiek.

Onderzoek naar de mogelijkheid voor versoepelde regelgeving inzake binnenvaart voor de kust

Met het oog op een betere binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge wordt onderzocht in welke mate het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook worden gebruikt voor niet-internationale zeereizen versoepeld kan worden. Dit KB wordt als streng beschouwd en met de 6de staatshervorming is binnenvaart op zee een gewestelijke bevoegdheid geworden. Binnen een specifiek daartoe opgerichte werkgroep werden het afgelopen jaar de verschillende opties besproken en werd een eerste ontwerp van aangepast KB uitgewerkt. Dit ontwerp werd ter consultatie voorgelegd aan Nederland op het niveau van de Permanente Commissie voor de Scheldevaart. Afhankelijk van de reactie van Nederland zal het ontwerp eventueel nog bijgesteld worden vooraleer de procedure tot wijziging van het KB ingezet wordt. Het wijzigingsproces wordt afgerond in de loop van 2018.

Binnenvaartinspectie

Het proces voor de binnenvaartinspectie werd in 2017 volledig hertekend naar een nieuw dienstverleningsmodel op basis van een samenwerkingsmodel met private classificatiemaatschappijen en erkende expertisebureaus. Dit is een nieuwe werkwijze gericht op een flexibele dienstverlening die in lijn ligt ook met de dienstverlening in onze buurlanden. In 2017 werd dit nieuw operationeel model uitgewerkt met de sector, werden overeenkomsten gesloten met externe partners, werden de informatiesystemen aangepast, werd het juridisch kader uitgetekend en werden de nodige acties genomen om de personeelsbezetting terug op een werkbaar peil te krijgen na de overdracht van beperkte middelen (personeel en budget) vanuit de federale overheid bij de zesde staatshervorming.

Vanaf 2018 moet dit nieuw model kunnen doorgang vinden met een betere dienstverlening naar de sector toe. Dit wordt in 2018 continu geëvalueerd en bijgesteld om de achterstand van dossiers snel te kunnen wegwerken op basis van deze nieuwe werkwijze binnen de Vlaamse overheid.

OD 36 Vernieuwende regelgeving

Tijdig omzetten EU-richtlijnen

De impact van EU regelgeving op Vlaanderen wordt steeds groter en dus heeft de Vlaamse Regering een omzendbrief EU regelgeving uitgevaardigd. Deze omzendbrief voorziet in de coördinatie van de omzetting van Europese regelgeving en van maatregelen in het kader van inbreukprocedures. Ik zie er op toe dat deze ook binnen het beleidsdomein MOW toegepast wordt. Van zodra nieuwe Europese regelgeving het legislatieve proces doorlopen heeft, zal er gestreefd worden naar een correcte en tijdige omzetting in Vlaamse regelgeving. In 2018 moet voorlopig enkel de richtlijn technische voorschriften voor binnenschepen omgezet worden.

Havenkapiteinsdiensten

De financiering van de havenkapiteinsdiensten van de Vlaamse zeehavens wordt gekaderd in een globale financiering van de zeehavens vanuit Vlaanderen.

LNG-beheersmaatregelen

De LNG-beheersmaatregelen voor de scheepvaart worden, naar aanleiding van de aanvaring op 6 oktober 2015 tussen "Al Orai" en "Flinterstar" en de resultaten van het onderzoek (FOSO en Nautische Commissie), herbekeken en waar nodig aangepast om de veiligheid en vlotheden te verbeteren.

MRP 2020 - 2026

Vlaanderen geeft verder input aan het federale niveau voor het opstellen van een maritiem ruimtelijk plan 2020-2026. Een aandachtspunt is onder meer het vrijwaren van de vaarroutes en het vrijwaren van de toegang tot de Oostdyckbank radartoren op zee.

De Vlaamse en de federale overheid overleggen in het kader van de opmaak van een samenwerkingsakkoord betreffende activiteiten op de Noordzee. Dit samenwerkingsakkoord zal worden afgesloten zodat er een garantie is op wederzijds overleg bij beslissingen die één van de partijen gemachtigd is te nemen met betrekking tot activiteiten op het deel van de Noordzee waarin België rechtsmacht kan uitoefenen overeenkomstig het internationaal zeerecht.

Bezoldigd personenvervoer

In uitvoering van de resolutie inzake het individueel betalend personenvervoer werd een aantal keren overlegd met belangrijke stakeholders en werden respectievelijke visies en mogelijke pistes besproken. De geplande hervorming van de wetgeving heeft onder meer tot doel om:

- de taxi meer als aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel op de kaart te zetten;
- mee te stappen in het verhaal van vernieuwing zonder daarbij elementen zoals kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid en socio-economische impact uit het oog te verliezen;
- naar een nieuw evenwicht te gaan waarbij zowel de huidige taxisector als nieuwe vervoersconcepten kansen krijgen binnen eenzelfde wettelijk kader.

Begin 2017 werd de conceptnota goedgekeurd door de Vlaamse regering en vervolgens hebben de VVSG en de MORA hierover een officieel advies verleend.

Ik streef ernaar om, na een consultatietraject met stakeholders, een ontwerpdecreet nog in 2017 een eerste keer voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Evaluatie mobiliteitsdecreet

Het Mobiliteitsdecreet legt de belangrijkste contouren vast voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen en dit op drie niveaus: het gewest, het 'tussenliggend niveau', waarbij wordt verwezen naar de provincies en de vervoerregio's, en het gemeentelijk niveau. Verder gaat het decreet uitgebreid in op het planningsproces voor Vlaanderen en de gemeenten. In het bijhorend Mobiliteitsbesluit is het instrumentarium voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid verder uitgewerkt met organen, processen en procedures en modelafspraken voor financiering en samenwerking.

Met een eerste evaluatie van de pilootprojecten basisbereikbaarheid in vier vervoerregio's komen de eerste contouren voor mobiliteitsplanning op het tussenliggend niveau naar voren. De ruime en langdurige ervaring van het mobiliteitsbeleid op lokaal niveau bleek een goede vertrekbasis te zijn. Dat leidt tot een zekere uitwisseling met mogelijke accentverschuivingen. Parallel aan een nadere uitwerking van het gewenste mobiliteitsbeleid voor de vervoerregio's, zullen we in het najaar van 2017 starten met een evaluatie van het instrumentarium van het lokale mobiliteitsbeleid. Aandachtspunten zijn de complementariteit tussen de planning, de instrumenten en de bijdrage in de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. Daarnaast zal meer specifiek ingegaan worden op de beleidsafstemming enerzijds en de betrokkenheid van de verschillende actoren anderzijds. De aanpassing van het mobiliteitsdecreet spoort met de uitwerking van het decreet basisbereikbaarheid.

Scheepvaartdecreet

Naar aanleiding van de zesde staatshervorming zijn sinds 1 juli 2014 de gewesten bevoegd voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, de veiligheid van binnenvaartuigen en estuaire schepen, en de bemanningsvoorschriften. Deze bijkomende bevoegdheden verhogen de homogeniteit van de reeds Vlaamse bevoegdheid inzake waterwegen en binnenvaart, maar dit brengt ook regelgevende initiatieven met zich mee. Om te komen tot een moderne, toekomstgerichte binnenvaartreglementering, zal het Scheepvaartdecreet deze legislatuur in werking treden. Dit decreet heeft als doel:

- de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen decretaal te verankeren;
- een kader voor de omzetting van EU-regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen te bieden;
- de berichten aan de schipperij met een permanent karakter om te zetten in regelgeving;
- de Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale normen te brengen.

Alle regelgeving met betrekking tot binnenvaart en waterwegen zal op een gestructureerde wijze opgenomen worden in een compendium.

Het ontwerp van scheepvaartdecreet, aangepast aan de overgedragen bevoegdheden na de zesde staatshervorming, wordt tegen eind 2017 gefinaliseerd waarna het aan de Vlaamse regering voorgelegd kan worden.

Bijlage 1: Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.

Titel	Decreet bezoldigd personenvervoer
Link met SD	SD 2
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Begin 2018
Titel	Decreet Basisbereikbaarheid
Link met SD	SD 2
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	2018
Titel	Decreet houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B
Link met SD	SD 3
Stand van zaken	Lopend
Timing	Najaar 2017 definitieve goedkeuring en indiening parlement
Titel	Scheepvaartdecreet
Link met SD	SD5
Stand van zaken	Lopend
Timing	Tweede helft 2017 eerste principiële goedkeuring
Titel	Decreet betreffende het beheer en de exploitatie van het havengebied van Gent en tot specifieke afwijkingen van het Havendecreet voor wat het havengebied van Gent betreft
Link met SD	SD5
Stand van zaken	Lopend
Timing	Tweede helft 2017
Titel	Decreet voor de vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector (gedeeltelijke omzetting van RL 2009/18/EG en wijziging RL1999/35/EG en RL 2002/59/EG)
Link met SD	SD5
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Eerste helft 2018
Titel	Besluit van de Vlaamse Regering houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B
Link met SD	SD 3
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Na afronding decreet
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, wat betreft de ladingzekering
Link met SD	SD 3
Stand van zaken	Lopend
Timing	najaar 2017

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject
Link met SD	SD5
Stand van zaken	Lopend
Timing	najaar 2017
Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de begeleiding van uitzonderlijke voertuigen
Link met SD	SD5
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Najaar 2017
Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen (omzetting RL 2014/47/EU)
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Inwerkingtreding uiterlijk 20 mei 2018
Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (omzetting RL 2014/45/EU)
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Inwerkingtreding uiterlijk 20 mei 2018
Titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang (gedeeltelijke omzetting van RL 2016/2309/EU)
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Eind 2017
Titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (omzetting van RL 2015/719)
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Begin 2018
Titel	Besluit van de Vlaamse Regering voor de toepassing van de havenverkeersverordeningen
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Tweede helft 2018

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het Besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest
Link met SD	SD9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Eind 2017
Titel	Besluit van de Vlaamse regering tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang (omzetting van RL 2016/2309/EU)
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Eind 2017
Titel	Besluit van de Vlaamse tot wijziging van het Koninklijk Besluit 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	2018

Bijlage 2: Moties en resoluties**Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019**

Motie tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Mathias De Clercq, Paul Van Miert, Karin Brouwers en Lies Jans

152 (2014-2015) nr. 3

De aanbevelingen uit deze motie werden integraal opgenomen in mijn beleid. Een aantal maatregelen werden reeds genomen, andere werden voorbereid opdat zij hun doorvoering kunnen vinden in de resterende beleidsperiode.

2. Beleidsnota Vlaamse Rand 2014-2019

Motie tot besluit van de in commissie besproken beleidsnota Vlaamse Rand 2014-2019 van Willy Segers, Michel Doomst, Jo De Ro, Lieve Maes, Peter Van Rompuy en Bart Nevens

153 (2014-2015) nr. 2

De Vlaamse Regering besliste om de verschillende trajecten en actieplannen die opgevolgd worden binnen het kader van Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) en het flankerend beleid GRUP Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), te bundelen in één coördinatieplatform 'Stand van de Rand'. In het kader van dit platform, onder voorzitterschap van de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant, met afgevaardigden van de betrokken Vlaamse entiteiten en kabinetten en een periodieke rapportering van dit overleg naar de Vlaamse Regering, werden een aantal mobiliteitsprojecten opgenomen van voldoende omvang en met een aanzienlijk hefboomeffect.

3. Tarievennota De Lijn

Motie tot besluit van het op 12 november 2014 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat naar aanleiding van de goedkeuring van de tarievennota door de raad van bestuur van De Lijn van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans, Caroline Bastiaens en Koen Daniëls

166 (2014-2015) nr. 1

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze motie verwijs ik naar OD. 33.

4. Mobiliteitswerken rond en aan de Brusselse ring

Motie tot besluit van de op 8 januari 2015 door Katia Segers in commissie gehouden interpellatie tot minister Ben Weyts over de mobiliteitswerken rond en aan de Brusselse ring van Karl Vanlouwe, Michel Doomst, Jo De Ro, Lorin Parys, Karin Brouwers en Bart Nevens

205 (2014-2015) nr. 1

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze motie verwijs ik naar OD. 2, OD5 en OD. 7 van deze beleidsbrief.

5. Uplace Machelen

Motie tot besluit van het op 25 februari 2015 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de recente regeringsbeslissingen met betrekking tot het dossier Uplace Machelen van Matthias Diependaele, Koen Van den Heuvel, Bart Somers, Andries Gryffroy, Peter Van Rompuy en Annick De Ridder

267 (2014-2015) nr. 1

Ik verwijs naar OD 7.

6. Resolutie betreffende het invoeren van het principe van Basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads-en streekvervoer

Resolutie naar aanleiding van de gedachtewisselingen daarover in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken op 30 april en 7 mei 2015; van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans, Dirk de Kort en Paul Van Miert (8/07/2015).

414 (2014-2015) – Nr. 1

Deze resolutie werd omgezet in een conceptnota Basisbereikbaarheid, die werd voorgelegd en goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 december 2015. De uitvoering ervan loopt volop en wordt omschreven in deze beleidsbrief.

7. Resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer

van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Mathias De Clercq, Ludo Van Campenhout, Lode Ceyssens en Paul Van Miert

301 (2014-2015) – Nr. 1

Ik verwijs naar OD 36

8. Resolutie betreffende de geautomatiseerde, gemotoriseerde voertuigen (driverless vehicles)

van Peter Van Rompuy, Annick De Ridder, Mathias De Clercq, Bert Maertens, Dirk de Kort en Björn Anseeuw

219 (2014-2015) – Nr. 3

Ik verwijs naar OD 6

9. Resolutie betreffende de samenwerkingsovereenkomst voor een vergroeningsgerichte hervorming van de verkeersfiscaliteit voor leasingwagens

van Willem-Frederik Schiltz, Paul Van Miert, Jenne De Potter, Lieve Maes, Koen Van den Heuvel en Matthias Diependaele

691 (2015-2016) nr. 1

10. Resolutie betreffende het dieselschandaal bij Volkswagen en de gevolgen ervan in Vlaanderen

van Annick De Ridder, Tinne Rombouts, Willem-Frederik Schiltz, Wilfried Vandaele, Jenne De Potter en Grete Remen

533 (2015-2016) nr. 1

Het Duitse Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) is volgens een Europese Richtlijn (2007/46/EG) als goedkeuringsinstantie van de betrokken voertuigen verplicht om de goedkeuringsinstanties van de andere lidstaten te informeren over de technische maatregelen die genomen worden om voertuigen terug in overeenstemming te brengen met hun goedkeuring. Deze informatie ontvangen wij als goedkeuringsinstantie.

Op een vragenlijst van de EMIS onderzoekscommissie hebben wij als goedkeuringsinstantie (samen de goedkeuringsinstanties van de andere gewesten) onze input aangeleverd bij CCIM/CCPIE. Ook onze input over de bestaande Europese verordening en de interpretatie wat betreft het gebruik van manipulatie-instrumenten hebben wij aangeleverd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

We zijn als goedkeuringsinstantie ook lid van de TAAEG ('type-approval authorities expert group') waar besprekingen over dit onderwerp aan bod kunnen komen.

11. Voorstel van resolutie betreffende de operationalisering van de uitzonderingen op het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, wat het niet-dringend zittend ziekenvervoer en het niet-commercieel vervoer betreft

van Dirk de Kort, Lies Jans, Marino Keulen, Annick De Ridder, Caroline Bastiaens en Paul Van Miert

856 (2015-2016) nr. 1

Ik verwijst naar OD 36

12. Resolutie betreffende de binnenvaart als belangrijke duurzame speler in de logistieke sector, en haar uitdagingen

van Dirk de Kort, Bert Maertens, Marino Keulen, Björn Anseeuw, Martine Fournier en Lies Jans

97 (2016-2017) nr. 1 [aB, W&Z/DVW]

In overleg met de sector werd een vernieuwd dienstverleningsmodel uitgewerkt. Dit dienstverleningsmodel werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur en wordt momenteel vorm gegeven.

De visibiliteitstool bestaat, wordt gevoed met de data van de waterwegbeheerders en wordt toegepast.

Wat de regelgeving rond het gebruik van LNG betreft, zijn eind 2015 de nodige aanpassingen gedaan aan het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Deze nieuwe standaarden zijn gelijktijdig met de Europese standaarden (ES-TRIN) gepubliceerd.

Na overleg met de sector werden steunmaatregelen voor de hermotorisatie van kleine schepen en voor het toepassen van nabehandelingstechnieken (roetfilter en/ of katalysator) aan boord van middelgrote en grote schepen in de markt gezet.

Naast hogergenoemde steunmaatregelen, werd een projectaanvraag ingediend binnen het Belgisch Fonds voor de Binnenvaart (voormalig Sloopfonds) voor de aanstelling van een vergroeningsconsulent voor een periode van drie jaar. Deze zal de binnenvaartondernemers informeren over en begeleiden in een vergroeningstraject op maat.

Aan de sluis van Evergem werden drie walstroomkasten geplaatst. Op de linkeroever van het Albertkanaal, afwaarts het sluizencomplex van Wijnegem, werden 12 afnamepunten geplaatst. Nieuwe walstroomkasten worden bovendien betalend gemaakt aan het Vlaams uniform tarief van 0.27 €/kWh.

W&Z keurde een samenwerkingsovereenkomst met de intercommunales Haviland en Ecowerf goed met het oog op de afvoer van huishoudelijk afval vanuit Grimbergen én vanuit Leuven naar Indaver. Beide vervoersinitiatieven worden eerlang opgestart.

In de Kempen vindt al afvaltransport plaats van de Mol naar de behandelingsinstallatie in Geel. De Vlaamse waterweg neemt zich voor om deze initiatieven in andere regio's als voorbeeld te stellen.

Samen met POM West-Vlaanderen en KULeuven bereidt DVW het EFRO-project autonoom varen in de Westhoek voor. Op 31/5 vindt een startvergadering plaats.

Het maximaal benutten van de subsidiemogelijkheden, in het bijzonder van Europa, vormt een belangrijke pijler voor het realiseren van de strategische infrastructuurprojecten. Voor het project Seine-Schelde en het project "verhogen bruggen en verruiming Albertkanaal" wordt voorzien om via de vereiste regulier cofinancieringsmiddelen volledige invulling te geven aan de subsidieovereenkomst (Grant Agreement) in het kader van het CEF (Connecting Europe Facility) 2014 – 2020.

Om een volwaardig en geloofwaardig alternatief te zijn voor het groeiende mobiliteitsprobleem is het een absolute randvoorwaarde dat er een voldoende ruim aanbod is aan watergebonden bedrijventerreinen. Naast het realiseren van overslaglocaties zet DVW dan ook in op een grondbeleid dat erop gericht is de

ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen te benutten. In overeenstemming met het gewenste ruimtelijk en mobiliteitsbeleid herwaarden we bedrijventerreinen langsheen waterwegen of bakenen we nieuwe watergebonden bedrijventerreinen af.

13. Resolutie betreffende het stimuleren van autodelen

van Annick De Ridder, Dirk de Kort, Marino Keulen, Lies Jans, Karin Brouwers en Paul Van Miert

998 (2016-2017) nr. 1 [aB]

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze resolutie, verwijs ik naar OD 2.

14. Resolutie betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2017-2020 van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Lies Jans, Dirk de Kort en Paul Van Miert 894 (2016-2017) nr. 1 [De Lijn]

De beheersovereenkomst 2017-2020 tussen de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de Vlaamse Regering, waarin alle aanbevelingen uit de resolutie werden opgenomen, werd goedgekeurd op 23/12/2016. Het document wordt meegegeven in bijlage.

Bijlage 3: Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof

Onderhoud en verbruik van elektrische installaties voor het Vlaamse wegennet, rekeningenboek over 2012 - 36 (2013-2014) Nr.1

1. De afdeling EMT dient maatregelen te treffen opdat haar projectingenieurs de onderhoudsopdrachten en beoordelingscriteria juist kwalificeren, de onderhoudskostprijzen nauwkeuriger bepalen, prijsoffertes zorgvuldig onderzoeken en degelijke gunningsverslagen opstellen.

Gerealiseerd.

In het kennisbeheersysteem van AWV kunnen alle medewerkers de te volgen procedures & richtlijnen consulteren. Deze worden actueel gehouden door de Commissie overheidsopdrachten (intern overlegorgaan) die binnen AWV instaat het verzamelen, bewaken, ontwikkelen en verruimen van de werking van de afdelingen van het Agentschap omtrent overheidsopdrachten. De commissie pikt verbetervoorstellen en op zorgt er voor dat deze uniform binnen de organisatie worden geïmplementeerd.

2. De inventarisatie van de wegaanhorigheden, in het bijzonder die van verlichtingspalen, moet vervolledigd worden.

Gerealiseerd.

Voor het actueel houden van de inventaris van verlichtingspalen maakt AWV gebruik van de bestaande onderhouds- en investeringscontracten. Concreet wordt dus van een aannemer gevraagd de inventaris aan te vullen tijdens werken aan verlichtingspalen. Door deze manier van werken beschikt het AWV bij benadering over een volledige inventaris van verlichtingspalen, deze wordt immers continu verfijnd en aangevuld. Op basis van de inventaris worden gerichte inspecties gepland en uitgevoerd door AWV wegentoezichers.

3. De afdeling EVT moet streven naar meer verfijnde meettechnieken om de energiebesparing correct en gedetailleerd mee te kunnen berekenen, voor zover dit technisch en economisch haalbaar is.

Risco-aanvaarding.

AWV onderzocht volgende mogelijkheden naar technische en economische haalbaarheid: Ontdubbelen meters; conclusie: hogere kosten in energiefactuur daar de distributienettarieven evenredig zijn met het aantal meters. Vereist ook investering in hardware.

Plaatsen van submeters na de hoofdmeter; conclusie: vereist investering in heel wat hardware (tellers, bijkomende kasten plaatsen, bekabeling aanpassen en software aankopen) Technisch zijn de oplossingen haalbaar maar ze vragen zeer veel investering in de bestaande elektromechanische infrastructuur. Er werd beslist deze investering niet op te nemen.

Door de samenwerking met het Vlaamse Energiebedrijf heeft het AWV wel een beter zicht op waar zich mogelijke energie-issues stellen. Onder meer door de beschikbare energie-informatie per teller.

Openstaande vorderingen bij de DAB Vlaams Infrastructuurfonds, rekeningenboek over 2013 - 36 (2014-2015) Nr.1

En

Laattijdige aanrekening van facturen en verwijlrenten bij het ministerie MOW, rekeningenboek over 2013 - 36 (2014-2015) Nr.1

zie OD 34

Besluitvorming en onderbouwing van tramprojecten door De Lijn - 37-A (2013-2014) Nr.1

en

Budgettaire impact van alternatieve financieringsprojecten, rekeningenboek over 2014 - 36 (2015-2016) Nr.1

De keuze voor een participatieve PPS- of DBFM-structuur moet voldoende gemotiveerd worden.

In het kader van de verstrenging en onduidelijk van de interpretatie van ESR-reglementering en het bekomen/behouden van het ESR-neutraal karakter van DBFM-projecten tussen 2014 en 2016 werd afgestapt van de structuur van de participatieve PPS. Evenwel lijkt met de publicatie van de "Guide to the Statistical Treatment of PPPs" eind 2016 het voor de toekomst wel weer mogelijk om deze structuur te hanteren. Een overheidsbrede aanpak is noodzakelijk.

Bij de voorbereiding tot de aanbesteding van nieuwe projecten zal voor de keuze van uitvoeringsvorm dan ook opnieuw zoals in het verleden niet enkel de afweging maken tussen een "klassieke uitvoering" via de wetgeving op Overheidsopdrachten, dan wel een uitvoering via Publiek-Private Samenwerking. Daarbij zal nog meer aandacht geschonken worden aan de motivatie, hetgeen in essentie zal gericht zijn op de financiële kosten baten analyse, het maatschappelijk belang en de betrokken maatschappelijke actoren.

Baggerwerken in Vlaanderen - 37-C (2015-2016) Nr. 1

Algemeen: De aanbevelingen inzake synergiën worden opgenomen in het synergieproject baggeren waarvan MDK trekker is. Na beraadslaging in de Beleidsraad van 01 september 2017 werd afgesproken dat de audit Rekenhof wordt doorgenomen door de projectgroep en gerapporteerd op een volgend MCB.

Bijlage 4: Arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie die betrekking hebben op de Vlaamse regelgeving

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken waren er geen arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie