



Vlaams
Parlement

ingediend op **1730** (2018-2019) – Nr. 1
26 oktober 2018 (2018-2019)

Beleidsbrief

Mobiliteit en Openbare Werken
2018-2019

ingediend door minister Ben Weyts

INHOUD

Lijst met afkortingen.....	4
Inleiding.....	6
Managementsamenvatting	7
Omgevingsanalyse.....	9
Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk	15
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 verknoopt.....	15
OD 1 Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag	17
OD 2 Netwerken verknopen om te komen tot een betere combimobiliteit zodat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt kunnen worden	23
OD 3 We voeren een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoeken een slimme kilometerheffing voor personenvervoer	24
SD 2 – Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing	26
OD 4 Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te bekomen	26
OD 5 Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken.....	29
OD 6 Slimme netwerken realiseren voor een vlotte en veilige doorstroming	34
OD 7 Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel	39
OD 8 Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM)	42
Verkeersveiligheid	45
SD 3 – Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid ..	45
OD 9 Vlaams huis voor de verkeersveiligheid.....	46
OD 10 Verkeersveilig ontwerpen.....	47
OD 11 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag ..	49
OD 12 Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid	51
OD 13 Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid ..	53
OD 14 Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering	53

Investerings voor mens en economie	55
SD 4 – Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen	55
OD 15 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie	55
OD 16 Investeren met aandacht voor de leefomgeving	57
OD 17 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken.....	62
SD 5 – Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid	64
OD 18 Investerings inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk.....	65
OD 19 Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen	68
OD 20 Duurzame logistiek met oog voor innovatie	68
OD 21 Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen	69
OD 22 Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken	73
OD 23 Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken	74
OD 24 Wegen als schakels in de logistieke netwerken.....	76
OD 25 De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid	77
Slagkrachtige overheid	79
SD 6 – Een planmatige aanpak	79
OD 26 Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak	79
OD 27 Een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.....	80
SD 7 – Wegen op internationaal beleid.....	81
OD 28 Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid	81
OD 29 Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid	82
SD 8 – Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid	83
OD 30 Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken	83
OD 31 Grondbeheer.....	84
OD 32 Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn	85
OD 33 Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer	86
SD 9 – Correcte, coherente en leesbare regelgeving	87
OD 34 De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten	87
OD 35 Vernieuwende regelgeving	89
Bijlage 1. Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.....	90
Bijlage 2. Moties en resoluties	93
Bijlage 3. Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof.....	97
Bijlage 4. Arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie die betrekking hebben op de Vlaamse regelgeving.....	101

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
CBE	Cross Border Enforcement
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CCS	Cargo Community System
CEF	Connecting Europe Facility
CEMV	Contactless European Mastercard & Visa
CESNI	Europees comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
DVW	De Vlaamse Waterweg nv
DWV	De Werkvennootschap nv
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
GIP	Geïntegreerd Investeringsplan
GOG	gecontroleerd overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HNP	Haven Neutraal Platform
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	Luchthavenexploitatiemaatschappij
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

Inleiding

De investeringsbudgetten voor mobiliteit en openbare werken zijn historisch hoog. We investeren volop in alle vormen voor vervoer. En we wisten enkele vastgelopen dossiers opnieuw vlot te trekken. Je ziet dat in het Oosterweel-project, maar er zijn evengoed stappen gezet in in het dossier van de tweede zeesluis voor de Haven van Zeebrugge, Spartacus, de extra containercapaciteit voor de Haven van Antwerpen, de Ring rond Brussel, Noord-Zuid Limburg... Er is op vele vlakken een versnelling voelbaar en in het laatste jaar van deze bestuursperiode gaan we niet vertragen.

We zullen het hoge investeringsritme handhaven en waar mogelijk nog verder verhogen. Dat is met name belangrijk voor de alternatieven voor de wagen en de vrachtwagen, want we willen Vlamingen zoveel mogelijk verleiden om over te schakelen op de fiets, het openbaar vervoer of de binnenvaart. We bouwen aan een multimodaal mobiliteitssysteem, ter ondersteuning van onze samenleving en onze economie.

We investeren in bereikbaarheid. We focussen op het woon-werk en woon-school verkeer. We kiezen er resoluut voor om de grootste knelpunten structureel aan te pakken. Ruim de helft van alle files situeren zich ter hoogte van de twee grote ringstructuren R0 en R1. De investeringen in het Oosterweelproject en de Werken aan de Ring zijn en blijven absolute prioriteit.

We bewaken de samenhang tussen de verschillende modi. We betrekken de lokale partners volop bij de versterking van het openbaar vervoer en de uitbouw van de infrastructuur voor de fiets. Samen met de lokale besturen heroriënteren we het mobiliteitsbeleid in functie van basisbereikbaarheid. De vlotte en veilige bereikbaarheid van de belangrijkste maatschappelijke en economische locaties staat centraal. We vertrekken niet vanuit het aanbod, maar wel vanuit de effectieve vraag op het terrein. Het openbaar vervoersnet wordt hertekend in de schoot van de vervoerregioraden, waar ook het Vervoer op Maat vorm krijgt. We maken volop gebruik van de nieuwe mogelijkheden die ontstaan door het moderniseren van de taximarkt.

Niet de modus, maar het mobiliteitssysteem is ons uitgangspunt. Een traject wordt zelden volledig afgelegd met één vorm van vervoer. We richten beleid op de combimobiliteit, waarbij verschillende vormen van vervoer slim gecombineerd worden. We creëren zoveel mogelijk een mobiliteitssysteem dat toelaat om verschillende modi aan te wenden en te combineren.

We blijven natuurlijk realistisch: veel mensen hebben een auto nodig voor hun verplaatsingen. Vlaanderen blijft ook een cruciaal economisch kruispunt voor regionaal én internationaal logistiek verkeer. De investeringen in weginfrastructuur blijven dus noodzakelijk.

We willen vrachtwagens van de weg halen door hun vracht op het water en op het spoor te zetten. We hanteren een gericht investeringsbeleid waarbij we inzetten op een sterke verknoping van de verschillende netwerken. We voeren ook een slim stimuleringsbeleid om ondernemingen naar de binnenvaart en het goederenspoor te lokken. - Zeker de binnenvaart heeft in Vlaanderen nog een groot potentieel.

We zetten, in samenwerking met de verschillende partners, sterk in op de aanleg van fietssnelwegen, die het fietsgebruik faciliteren voor korte en middellange verplaatsingen. Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeerveilige fietspaden verbindt steden en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel van fietsgebruik voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Een slimme kilometerheffing garandeert dat ook buitenlandse weggebruikers een billijke bijdrage betalen voor verplaatsingen over onze wegen. Het systeem laat ook mobiliteitssturing toe, waardoor de wegcapaciteit beter benut kan worden en files tijdens de spitsuren kunnen verminderen. We realiseren goede (mobiliteits)alternatieven, zodat de burger zijn gedrag kan aanpassen.

Managementsamenvatting

Dit is de laatste beleidsbrief van een bestuursperiode met vele koerswijzigingen op het gebied van Mobiliteit en Openbare Werken. In dit document zetten we de gewijzigde beleidslijnen nog eens op een rijtje en geven we per strategische doelstelling een overzicht van de belangrijkste beleidsdaden.

De eerste strategische doelstelling gaat over het tijds- en kostenefficiënt verplaatsen. We hebben onder andere sterk gefocust op fietsveiligheid en investeringen in fietsinfrastructuur. Het investeringsbudget voor de fiets werd in 2017 opgetrokken tot boven de 100 miljoen euro: in 2017 hebben we voor meer dan 103 miljoen aan projecten vastgelegd. Ik voorzie een verder groeitraject voor 2018 en 2019. Dankzij deze budgetten en dankzij goed overleg met alle partners en belanghebbenden heeft de Vlaamse Overheid in de afgelopen 4 jaar 800 km aan fietspad (her)aangelegd.

De volgende strategische doelstelling gaat over betrouwbare netwerken. Met andere woorden: betrouwbare reistijden, kwaliteitsvolle en veilige verplaatsingen. Deze Vlaamse Regering kroont zich tot de grootste investeerder in nieuwe bussen en trams. Al sinds het begin van de bestuursperiode wordt De Lijn intern hervormd, zodat het bedrijf in 2020 de vergelijking met de privésector moet kunnen doorstaan. We zetten nu ook in op de verdere verbetering van de dienstverlening voor de reiziger. Ik heb in de afgelopen jaren bovendien een drastische koerswijziging ingezet. Het aanbodmodel van de basismobiliteit wordt ingeruild voor een vraaggestuurd model van basisbereikbaarheid. De lokale besturen krijgen binnen de vervoersregio's structurele erkenning en inspraak. Zo zorgen we samen voor een integrale aanpak van mobiliteit in Vlaanderen.

De derde strategische doelstelling is verkeersveiligheid. Bij het begin van deze bestuursperiode in 2014 werd Vlaanderen geconfronteerd met de schande van de 400 verkeersdoden op 1 jaar tijd. Ik heb onmiddellijk een absolute prioriteit gemaakt van verkeersveiligheid. Er werd een omvattend Vlaams Verkeersveiligheidsplan opgemaakt. Ik heb de onpopulaire maatregelen niet geschuwd en ik stel vast dat het beleid vruchten lijkt af te werpen. In 2017 zakte het aantal ongevallen met dodelijk gewonde verkeersslachtoffers tot 285, die uiteindelijk aanleiding gaven tot 302 dodelijke slachtoffers. We zetten in op een verdere en blijvende daling.

De vierde strategische doelstelling is gericht op een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen. Mobiliteit is één van de pijlers binnen het klimaatsbeleidsplan. Het is een aandachtspunt binnen de investeringen die we doen, maar het is vaak ook een doelstelling op zich. Zo zet ik expliciet in op een slim waterbeheer, innovaties in energie, vergroenen van voertuigen van de Lijn, ...

De vijfde strategische doelstelling heeft aandacht voor de band tussen mobiliteit en economie. Ik licht toe hoe ik investeringen in het mobiliteitssysteem stimuleer, kredieten verhoog en de Vlaamse knooppunten ondersteun.

De zesde strategische doelstelling gaat over het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin we een toekomstvisie schetsen voor onze mobiliteit, met doorkijk tot 2050. ,

De zevende strategische doelstelling betreft het internationale beleid. Onze wegen, waterwegen, openbaar vervoer, spoorwegen,... overstijgen onze grenzen.

We kiezen voor een heel actieve rol zowel in de Europese en internationale fora als in de bilaterale contacten met onze buurlanden.

De achtste strategische doelstelling beschrijft de optimalisering van het overheidsapparaat. We mikken op een efficiënte en effectieve Vlaamse Overheid. Ik heb dan ook werk gemaakt van het optimaliseren van mijn administratie. Dit gebeurde naar inhoud, zoals in de bovenstaande hoofdstukken wordt aangegeven, maar ook naar werking en structuur. Dit proces wordt aangehouden. Belangrijke stappen werden gezet,

maar de uitdagingen voor het beleidsdomein noodzaken een blijvende inhoudelijke samenwerking, zowel op het vlak van regie als in de uitvoering.

De negende en laatste strategische doelstelling gaat over de vernieuwingen in de regelgeving die ik doorvoer en de extra taken die mijn administratie kreeg ten gevolge van de 6^{de} staatshervorming. Het pakket van Vlaamse bevoegdheden is uitgebreid, maar helaas nog steeds niet homogeen. Dit blijft zorgen voor zeer specifieke uitdagingen.

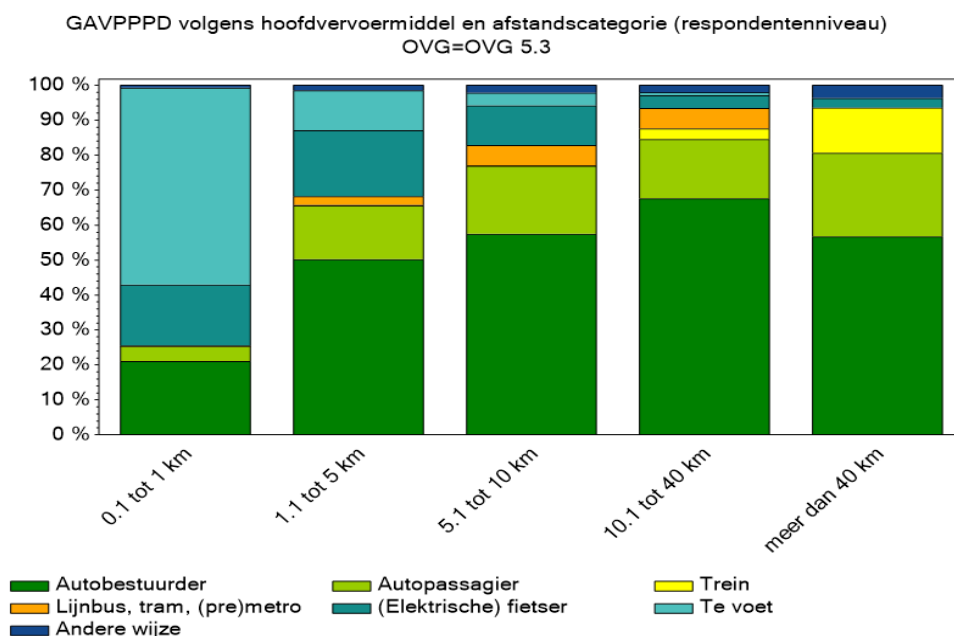
Omgevingsanalyse

Hoe en wanneer verplaatsen we ons?

Het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 5.3) bevat enkele hoopgevende cijfers. De auto blijft inzake woon-werkverkeer weliswaar het dominante vervoermiddel: 70,8% van de werknemers gebruikt de auto (bestuurder én passagier) nog steeds als hoofdvervoersmiddel. In vergelijking met de resultaten in het OVG 5.2 is er wel een daling met 0,6%. De fiets (incl. elektrische fiets) volgt met een aandeel van 13,6%. 9,9% van de werknemers maakt gebruik van het openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro) voor de verplaatsing van een naar het werk. De overige 5,8% gaat te voet naar het werk of maakte gebruik van andere modi.

In het woon-schoolverkeer wordt de fiets (incl. elektrische fiets) in 2017-2018 door 31,8% van de scholieren als hoofdvervoersmiddel gebruikt. Dit betekent een stijging met 0,3% ten opzichte van de periode 2016-2017. 25,4% van de scholieren en studenten gebruikt de auto als hoofdvervoersmiddel, hetgeen overeenkomt met een daling van 4,5% ten opzichte van het OVG 5.2. Het openbaar vervoer wordt gebruikt in 24,2% van alle woon-schoolverplaatsingen. Het aandeel te voet ten slotte bedraagt 13,4%. Andere modi (zoals het schoolvervoer) vervolledigen het plaatje.

Verplaatsingen korter dan 1 kilometer worden voornamelijk te voet of per fiets afgelegd. De auto (bestuurder en passagier) wordt nog altijd vaak gebruikt voor dit soort korte verplaatsingen (25,2%), maar hier is wel een dalende tendens waarneembaar ten opzichte van het begin van deze regeerperiode (-6,2%). Bij verplaatsingen tussen 1 en 5 kilometer, goed voor ruim een derde van alle verplaatsingen, heeft de auto een aandeel van 65,5%, wat gelijkstaat met een daling van -4,9% ten opzichte van het begin van de legislatuur. Voor kortere afstanden tot 5 kilometer doet zich dus een voorzichtige modale verschuiving voor. Verplaatsingen te voet (+15,8%) winnen duidelijk terrein ten opzichte van verplaatsingen met de wagen. De bus, tram en (pre)metro blijken dan weer het populairst bij middellange verplaatsingen (5-40 km), terwijl de trein het vooral bij de langere afstanden (+40 km) goed doet (12,9%). De verplaatsingen van meer dan 40 kilometer zijn goed voor slechts 7,5% van alle verplaatsingen.



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	4.1	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 2017						
		Vlaanderen	Antwerpen	Brussel	Gent	Rest
Zaterdag	0u-24u	3.8	5.0	5.0	3.6	1.2
	0u-12u	3.2	4.0	3.6	3.7	1.6
	12u-24u	4.1	5.5	5.6	3.5	1.0
Zondag	0u-24u	3.6	2.6	4.1	5.2	2.9
	0u-12u	1.8	1.5	1.3	3.2	1.6
	12u-24u	4.3	3.1	5.2	6.0	3.4
werkdag excl. schoolvakantie	0u-24u	17	22	27	7.2	2.7
	0u-12u	19	21	32	6.6	3.1
	12u-24u	15	22	22	7.7	2.5

Het openbaar vervoer

De Lijn bereikte in de voorbije jaren steeds meer mensen. In 2017 maakte meer dan de helft van de Brusselaars en Vlamingen minstens 1 maal gebruik van De Lijn. Een stijging van 49% naar 54% ten opzichte van twee jaar geleden.

We zien een lichte verschuiving van de gewone abonnementen naar enerzijds individuele ritten en anderzijds sociale abonnementen. Ongeveer 318.000 senioren hadden eind 2017 een betalend jaarabonnement. Bij kinderen tot 12 jaar waren dat er ruim 26.000. Het aantal betaalde ritten is met 1,3% toegenomen tot 48.332.638 (2016: 47.695.834). Het aandeel occasionele reizigers stijgt met andere woorden. Met meer dan een miljoen stuks per maand blijft ook de aankoop van mobiele tickets (sms-ticket en m-ticket) groeien. De Lijn wordt zo stap voor stap een sterker en gezonder bedrijf. De vervoersmaatschappij heeft afgelopen jaar bovendien sterk ingezet op de digitalisering van haar vervoerbewijzen ten voordele van het gebruiksgemak. Zo kunnen abonnementen in enkele muisklikken online verlengd worden en zijn quasi alle individuele ritten (1 rit, tienrittenkaart, dagpassen, ...) aan te kopen via verschillende apps.

De inkomsten uit vervoerbewijzen stegen ook in 2017 verder met 4,9 miljoen euro tot 191,3 miljoen. Ook de opbrengsten per dienstverleningskilometer kennen een stijging ten opzichte van 2016. De Lijn wordt op deze manier minder afhankelijk van de overheidsdotatie.

Parallel aan de hogere eigen ontvangsten voert De Lijn via een reorganisatie een gedreven efficiëntie-oefening door. Hierbij wordt niet geknipt in het aanbod, maar worden de bediendefuncties gerationaliseerd. Er waren immers per provincie vaak uitgebreide managementniveaus ontstaan. De Lijn werkt op deze manier verder aan een hogere kostendekkingsgraad. Volgens de maatstaven van het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) – een definitie die ook door de TEC en de MIVB gebruikt wordt – haalt De Lijn nu een kostendekkingsgraad van 20,7%. Aan de start van deze legislatuur schommelde dat cijfer nog rond de 15%.

Het investeringsbudget is opgetrokken naar een ongezien hoog niveau. Voor de allereerste keer zal De Lijn meer dan 1 miljard investeren in 1 bestuursperiode. De historische investeringsachterstand bij De Lijn wordt zo weggewerkt. Dankzij het historische investeringsbeleid worden er deze bestuursperiode maar liefst 860 bussen, 110 trams en 14 trambussen besteld. Zo ontstaat er ook een forse versnelling voor de vergroening en de daling van de gemiddelde leeftijd van de busvloot.

We blijven via de Taskforce Doorstroming sterk inzetten op permanente en doorgedreven investeringen die de doorstroming bevorderen, en dit in samenhang met de doorstroming van andere modi binnen het gelaagde OV-netwerk. Waar het budget binnen het doorstromingsfonds in 2014 nog 17 miljoen euro bedroeg, was dit in 2018 opgetrokken tot 51 miljoen euro. Dit laat toe volledige assen te voorzien van specifieke doorstromingsmaatregelen ten voordele van het OV en het zal ook garanderen dat nieuwe hoogwaardige openbaar vervoerslijnen, zoals de ringtrambus, van bij de start kunnen rekenen op betrouwbare doorkomsttijden. Daarbovenop wordt in 2018 nog 10 miljoen euro extra uitgetrokken voor de grootschalige uitrol van slimme verkeerslichtenbeïnvloeding.

VERKOCHTE VERVOERBEWIJZEN

VERKOCHTE RITTEN		
	TOTAAL 2016	TOTAAL 2017
Biljetten	7 801 578	8 094 777
Mobiele biljetten	12 037 463	12 124 150
Kaarten	25 953 331	26 288 393
Dagpas	1 903 462	1 825 318

ABONNEMENTEN IN OMLOOP*		
	TOTAAL 2016	TOTAAL 2017
Buzzy Pass (betalend)	192 001	186 715
Omnipas 25-64 (betalend)	75 965	75 382
Omnipas 65+	322 919	317 650
VT-netabonnementen	133 204	138 371
VG-netabonnementen	35 110	35 717
Andere (IDINA Netabonnementen, VDAB-Jobpas & 3W-Extra)	3 759	2 457
TOTAAL	762.958	756.292

*exclusief gecombineerde abonnementen,
DOS 4 abonnementen, vrijverkeerkaarten en
PMH abonnementen

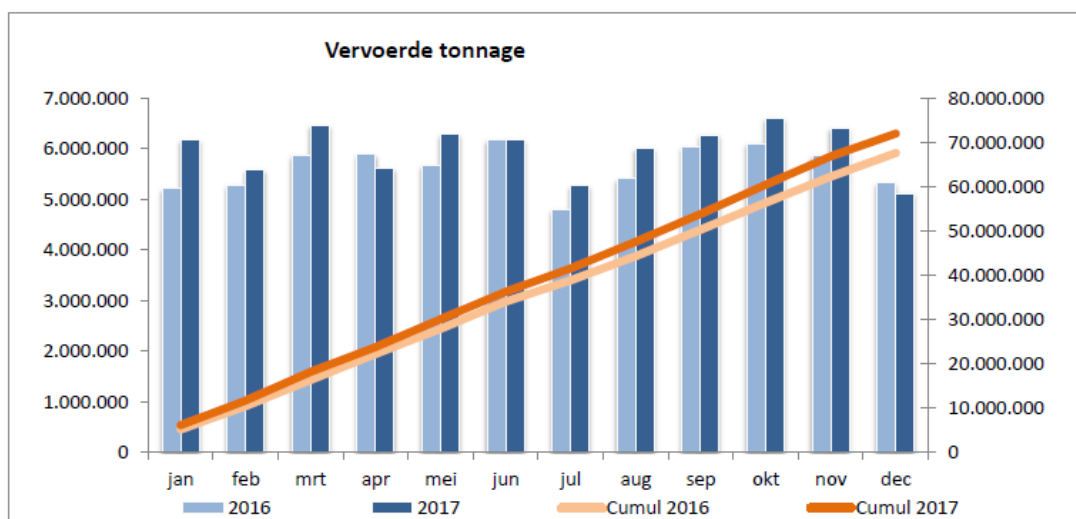
Economische en logistieke netwerken

Het economisch belang van de Vlaamse zeehavens kan moeilijk onderschat worden, zowel inzake toegevoegde waarde als inzake tewerkstelling. De totale toegevoegde

waarde, dus directe en indirecte toegevoegde waarde samen, bedroeg in 2016 maar liefst 29,9 miljard euro. Dit is ruim 12,0% van het volledige Vlaamse BBP. De directe werkgelegenheid bedroeg dan weer 103.332 voltijdse equivalenten (VTE's). Voeg daar de indirecte werkgelegenheid aan toe, en dit wordt in totaal 230.341 VTE. Dit is bijna 9,6% van de werkende bevolking in het Vlaams Gewest. De meest recente update van het rapport van de Nationale Bank bevestigt deze cijfers voor 2017, en toont een verder stijgende trend. In 2016 werd er ruim 4,3 miljard euro in de Vlaamse havens geïnvesteerd, oftewel ongeveer 600 miljoen euro meer dan in 2015. Daarnaast investeerde het Vlaamse Gewest op jaarbasis onder andere nog eens 255 miljoen euro in de maritieme toegankelijkheid. De totale goederenoverslag in de Vlaamse havens nam in 2017 verder toe tot 294,7 miljoen ton. Dit is 12,1 miljoen ton (+4,3%) meer dan in 2016. Antwerpen en Gent noteerden een groei. Beide havens boekten zelfs een nieuw absoluut record. In 2017 werd er in de Vlaamse havens 126,4 miljoen ton goederen geladen en gelost in en uit binnenschepen (+5,2% tegenover 2016). De overslag op de Vlaamse kanalen en rivieren bedroeg in 2017 45,1 miljoen ton. Dit is 4,6% meer dan in 2016. Het totaal voor havens en binnenwateren bedroeg in 2017 171,5 miljoen ton (+5,0%).

Het aantal vervoerde tonkilometer op de Vlaamse waterwegen steeg in 2017 opnieuw, ditmaal met 6,25%. Ook de vervoerde tonnage steeg met 6,5%, terwijl er ten opzichte van 2016 ook 2,4% meer goederen gelost werden. Het aantal geladen ton steeg dan weer met 10,58%. De hoeveelheid vervoerde containers op de binnenwateren kwam uit op een trafiek van 823.502 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Dat is ten opzichte van 2016 een groei van 11,51% een absoluut record. Bovendien zet de stijging van het aantal vervoerde containers zich in de eerste jaarhelft van 2018 verder door (+6,25%). Hetzelfde geldt voor de vervoerde tonnage (+1,85%) en de ladingen (+4,46%). Onze waterwegen beschikken over een groot logistiek potentieel, en uit deze cijfers blijkt dat dit ook in toenemende mate benut wordt.

omschrijving	december 2017	december 2016	verhouding	cumul 2017	cumul 2016	verhouding
tonkilometer (tonkm)	312.106.449	334.895.472	-6,80%	4.353.421.767	4.097.483.598	+6,25%
tonnage (ton)	5.125.085	5.328.264	-3,81%	72.053.630	67.658.269	+6,50%
ladingen (ton)	986.271	928.776	+6,19%	13.074.714	11.824.119	+10,58%
lossingen (ton)	2.143.964	2.309.376	-7,16%	32.004.382	31.252.074	+2,41%
vervoerde containers (TEU)	68.941	65.302	+5,57%	823.502	738.530	+11,51%



Snelwegen

In 2017 is het verkeer op de Vlaamse snelwegen op werkdagen met 0,6% toegenomen, en dit door een toename van zowel het auto- als het vrachtverkeer. Deze toename doet zich voor in nagenoeg alle maanden, maar is niet algemeen waar te nemen voor alle snelwegen. De stagnatie in de groei van het vrachtverkeer die werd opgetekend in 2016 blijkt dus slechts tijdelijk van aard. Het vrachtverkeer op de snelwegen nam op werkdagen immers toe met 1,5%, en ook het niet-vrachtverkeer steeg op zijn beurt met 0,4% op werkdagen en 1 à 1,7% tijdens het weekend.

Door de sterke toename van de ochtend- en avondfiles in de regio Antwerpen (+14 en +18%), en een minder zware toename in de regio Brussel (+7 en +3%) was 2017 wederom een nieuw recordjaar voor de totale filezwaarte op de Vlaamse snelwegen. Ironisch genoeg is een deel van de extra congestie toe te schrijven aan de extra investeringen van de Vlaamse Regering, want er waren in de regio's Antwerpen, Brussel en Gent talrijke ingrijpende wegenwerken. De toename van de filezwaarte kan echter niet louter worden toegeschreven aan de tijdelijke effecten van wegenwerken of slechte weersomstandigheden. De oorzaak is structureel van aard: het aantal voertuigkilometers op onze wegen neemt toe. We stellen een (sterke) oververzadiging vast van het hogere wegennet, waardoor er te weinig restcapaciteit is om calamiteiten op te vangen. Investeringsplannen in missing links en plaatselijke capaciteitsverhogingen blijven daarom noodzakelijk.

Het aantal voertuigverliesuren in Vlaanderen is in 2017 toegenomen. Het aandeel tijd die voertuigen samen verliezen tijdens hun rit op de snelweg ten gevolge van vertraagd of fileverkeer nam verder toe in Antwerpen en Gent. In Brussel gaat het eerder om een status quo, en in de rest van Vlaanderen is er zelfs een afname ten opzichte van 2016. In de regio Antwerpen bedraagt het aandeel voertuigverliesuren op werkdagen 21 à 22% tijdens de ochtend- en avondspits (ter vergelijking: 18 à 19% in 2016). In de regio Brussel loopt dit aandeel op tot 22% in de avondspits en maar liefst 32% tijdens de ochtendspits (analoog in 2016). In de regio's Gent en de rest van Vlaanderen is op werkdagen ongeveer 3 à 8% van alle tijd die voertuigen doorbrengen op de snelwegen te wijten aan verliestijd ingevolge files en vertraagd verkeer. Het aandeel voertuigverliesuren tijdens het weekend haalt maximaal 6% en wordt in sterke mate beïnvloed door tijdelijke congestie veroorzaakt door wegenwerken.

Weg- en verkeersbeheer

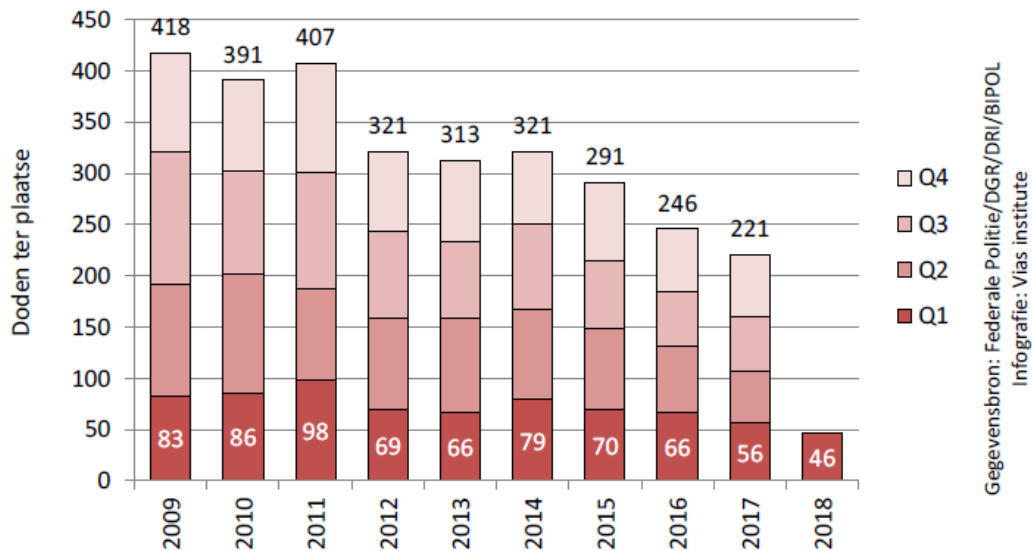
Uit de jaarlijks opmeting van de toestand van het autosnelwegennet (2017) blijkt dat het aantal wegvakken in goede tot zeer goede staat gestegen is tot 59,8%. Het aantal wegvakken in slechte tot zeer slechte staat is verder afgenomen tot 14,2%. In 2013 lag dit aantal nog op 23%.

De toestand van de autosnelwegen gaat er de voorbije jaren dus systematisch op vooruit.

Verkeersveiligheid

In 2017 is het aantal geregistreerde letselongevallen in het Vlaams Gewest verder gedaald (tot 23.235). Ondanks het feit dat het aantal voertuigkilometers als het aantal voertuigen toenam in 2017. Ten opzichte van 2016 vielen er zowel minder lichtgewonden (20.580, -6,8%), zwaargewonden (2.370, -8,8%) als dodelijke verkeersslachtoffers (-11,5%). Er vielen in 2017 nog altijd 285 verkeersdoden op de Vlaamse wegen te betreuren. Met het Vlaams Verkeersveiligheidsplan willen we het maximale aantal doden, zwaar- en lichtgewonden tegen 2030 terugdringen tot respectievelijk 133, 1.000 en 17.070. We blijven dan ook volop investeren in meer verkeersveiligheid.

Er werden in 2017 in het Vlaams Gewest 1.750 dode of zwaargewonde niet beschermde verkeersdeelnemers geregistreerd. Dat is een daling met 11,5% ten opzichte van 2010. De doelstellingen voor het jaar 2020 (1.200 slachtoffers) en 2030 (540 slachtoffers) zijn daarmee nog niet in zicht. Wat de leeftijdsgroep van 18-24-jarigen betreft, werden er in 2017 137 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers geteld, ofwel een daling met maar liefst 44,8% ten opzichte van 2010 (248 slachtoffers). Toch is er ook hier dus nog werk aan de winkel om de doelstelling van maximaal 80 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers te bereiken tegen 2030 (cijfers Algemene Directie Statistiek).



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

Ik voer vandaag een duidelijk beleid rond 'combimobiliteit', waarbij verschillende vormen van vervoer elkaar aanvullen. Dit is echter een nieuwe beleidsvisie.

In het verleden had het mobiliteitsbeleid te weinig aandacht voor de samenhang tussen de verschillende modi. Het gevolg is dat de verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en nog te vaak opereren als elkaars concurrent. Ondanks de hoge investeringsmiddelen en dure inzet op geregeld vervoer is de bereikbaarheid in Vlaanderen ontoereikend. Dit zowel aan de bovenzijde van het netwerk, met name de lange afstandsverbindingen voor grote mobiliteitsstromen tussen steden en regio's als aan de onderzijde, de fijnmazige bediening op maat.

Goed verknootte multimodale netwerken zijn noodzakelijk, zowel voor een goede combimobiliteit als voor een efficiënte organisatie van de logistiek. Zo ontstaan er meerkeuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladers om zich op een duurzame manier te verplaatsen of goederen efficiënter te vervoeren en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem maakt de mobiliteit robuust. Zelfs bij verstoring zijn er alternatieven voor reizigers en gebruikers van deze netwerken.

Met het decreet betreffende de basisbereikbaarheid wil ik de huidige regelgeving inzake het mobiliteitsbeleid en het personenvervoer, moderniseren, net zoals ik dat doe bij de herziening van de taxi-regelgeving.

Het ontwerp van decreet houdende de Basisbereikbaarheid, dat principieel werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018, beoogt een impactvolle implementatie van basisbereikbaarheid, waarbij het vraaggestuurde aspect, de gelaagde structuur en een globale mobiliteitsvisie en mobiliteitsregie de meest kenmerkende karakteristieken zijn.

Met het ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer (het "taxidecreet"), principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 april 2018, wordt de taxiregelgeving gemoderniseerd. De bedoeling is om de taxi op de kaart te zetten als een meer aantrekkelijk en toegankelijk vervoersmiddel. Er wordt een gelijk speelveld gecreëerd, waarbij innovatie ingang vindt, zonder daarbij de kwaliteit, eenvoud en betaalbaarheid van de dienstverlening uit het oog te verliezen. Het nieuwe kader laat bovendien toe dat de inschakeling van het taxivervoer wordt ingeschakeld in het vervoersconcept van de basisbereikbaarheid.

Ik voorzie binnen het multimodale vervoersnetwerk ook een belangrijke plaats voor de fiets. Het Vlaamse Fietsbeleidsplan (2016) wilt met een gericht beleid het potentieel van de fiets verzilveren. Er wordt gekozen voor een positieve aanpak: verstokte chauffeurs niet uit hun auto pesten met sanctionerende regeltjes, maar toekomstige fietsers uit hun wagen lokken met concrete troeven. Niet vermanen, maar verleiden. De Vlaamse overheid moet daarvoor niet alleen zachte, maar ook harde argumenten gebruiken. Zo blijft de aanleg van kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur een prioriteit. Goed gelokaliseerde fietsparkings maken van de fiets een logische keuze in een voor- en natraject. Het aanbieden van deelfietsen bij haltes en stations versterkt de

combimobiliteit, waarbij reizigers vlot kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen.

Ik blijf kennis en cijfers verzamelen om het fietsbeleid nog beter te onderbouwen. Zo heeft Fietsberaad Vlaanderen begin 2018 onderzoek uitgevoerd naar de randvoorwaarden die fietsen in gemengd verkeer toelaten. In het najaar worden de mogelijkheden omtrent fietsparkeermanagementsystemen en een bijhorend open dataplatform fiets verder uitgewerkt. In de derde week van september 2018 werd een nieuwe editie van de Fietstelweek georganiseerd. Naast dit onderzoek bouwt Fietsberaad Vlaanderen eveneens de kennisbank verder uit en organiseert zij studiedagen en workshops. In 2018 onderzocht Fietsberaad het fietsgedrag en de perceptie van de Vlaming. Dit onderzoek mondde uit in de brochure FietsDNA.

Het Meldpunt Fietspaden werd in april 2018 geïntegreerd in het Meldpunt Wegen. In het Meldpunt Wegen kunnen weggebruikers gebreken aan de weginfrastructuur melden. Door deze integratie worden fietsgerelateerde meldingen nu efficiënter afgehandeld.

Op 15 maart 2018 ondertekende ik het ministerieel besluit waarin de 119 fietssnelwegen in Vlaanderen werden vastgelegd. Er werd een aantrekkelijke subsidieregeling uitgewerkt voor de realisatie van deze fietssnelwegen werd. Daarnaast werd ook de subsidie voor andere lokale fietsinfrastructuur binnen het Fietsfonds verhoogd. Op 15 december 2017 werd de Fietsfonds-subsidieregeling bijgestuurd met een BVR. Zo werd de bijdrage vanuit de Vlaamse overheid ten aanzien van lokale fietsinfrastructuur opgetrokken van 40% naar 50%. Met deze nieuwe regeling wordt prioritair ingezet op de realisatie van fietssnelwegen, waarbij nu eveneens in betoelaging van studiekosten en kosten voor grondverwerving werd voorzien. Op deze manier wordt gezorgd voor een betere benutting van de middelen die jaarlijks worden vrijgemaakt voor de fietsinfrastructuur op alle gemeentewegen die opgenomen zijn in het BFF. Tot slot werd ook een 100% subsidiemogelijkheid voorzien bij de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen met een gewestweg, want ik zet volop in op het wegwerken van 'missing links'.

In 2017 werd de kaap van 100 miljoen euro fietsinvesteringen gerond. Het GIP 2018 voorziet opnieuw een belangrijk aandeel fietsinvesteringen: ik heb de ambitie om in 2018 het historisch hoge bedrag van 110 miljoen euro toe te wijzen aan fietsinvesteringen.

Bijkomende investeringsbudgetten zorgden ervoor dat strategische 'missing links' eindelijk aangepakt worden. Met o.a. middelen uit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) wordt momenteel geïnvesteerd in 23 fietssnelwegprojecten, met een gezamenlijke waarde van meer dan 40 miljoen euro. Het geld wordt gericht geïnvesteerd in fietstunnels en -bruggen, waarmee 'missing links' worden weggewerkt. Daarnaast worden jaagpaden opgewaardeerd tot volwaardige fietssnelwegen.

De fiets krijgt ook een belangrijke plaats binnen het concept basisbereikbaarheid en het vervoer op maat dat vorm zal krijgen binnen de vervoerregio's. Door de overname van de Blue-bike-aandelen van NMBS door De Lijn investeer ik in een Vlaams deelfietsstelsysteem.

Er wordt ook aandacht geschonken aan de versterking van de fietscultuur in Vlaanderen. De weekendfietsers worden gestimuleerd om ook tijdens de werkweek de fiets te gebruiken. Dit gebeurt onder andere door campagnes zoals de 7 km-club. In deze campagne worden vooral harde argumenten aangereikt om bij woon-werkverkeer van minder dan 7 kilometer te kiezen voor de fiets. De campagne mikt op het stimuleren van een attitudeverandering, en op langere termijn gedragsverandering. Het doelpubliek zijn de werknemers die op een 'fietsbare' afstand van hun werk wonen en hun werkgevers die als 'intermediair' het fietsgebruik van hun werknemers kunnen stimuleren. Aangezien er

via de website 62.500 fietsplaatjes werden besteld, kan met zekerheid gezegd worden dat de campagne werd opgemerkt door een heleboel (potentiële) fietsers. De website en Facebookpagina van deze campagne blijven actief. Daarnaast wordt in het kader van de 7-km club een samenwerking opgezet met de campagnes 'Mobiele maandag' en 'Woensdag fietsdag'. Via deze samenwerking zal bepaald worden op welke manier deze verschillende campagnes elkaar kunnen versterken.

Tijdens deze legislatuur heb ik reeds 4 oproepen van het Pendelfonds gelanceerd.

Bij de 9de oproep, gelanceerd in 2015, werden 35 subsidiedossiers goedgekeurd. Dit was goed voor een totaal €2.407.978,87.

De 10de oproep werd begin 2017 gelanceerd. Voor deze oproep kregen 36 bedrijven en instellingen – allen gelegen in een congestiegevoelige regio – een subsidie toegekend, goed voor een totaal subsidiebedrag van €2.561.424,73.

Op het einde van datzelfde jaar werd de 11de oproep gelanceerd. 66 bedrijven en instellingen ontvangen een subsidie, goed voor een totaal subsidiebedrag van €3.195.170,29.

Met de 12de oproep, gelanceerd in de zomer van 2018, richt ik alle aandacht op de fiets. De bedrijven kregen uiteindelijk tijd tot 29 oktober 2018 om hun dossier in te dienen.

De GEN-zones Brussel/Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent blijven onder de aandacht. Vlaanderen werkt in de Stuurgroep Gen samen met de andere openbare vervoersoperatoren aan een stelsel van tariefintegratie. Het is essentieel om het openbaar vervoer, zowel bus als trein, op elkaar te blijven afstemmen en te zorgen voor een nuttige en kwaliteitsvolle overstap met P&R.

In het verlengde hiervan zorg ik voor een verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen aan 45 tram- en treinstations rond Brussel. Op korte termijn – in de komende 3 jaar – komen er al 1.905 extra plaatsen voor de auto en 2.143 extra plaatsen voor de fiets, verspreid over 14 locaties. Zo ontstaan er grotere 'combiparkings', die een vlotte combinatie tussen auto, fiets en het openbaar vervoer mogelijk maken. Hierdoor zullen veel meer mensen de auto of fiets kunnen achterlaten aan het bus, tram- of treinstation, zodat ze niet meer in de file naar Brussel gaan staan.

Om de Vlaming aan te zetten om bij korte verplaatsingen vaker te kiezen voor wandelen of fietsen wil ik ook inzetten op trage wegen (i.e. paden of wegen voor niet-gemotoriseerd verkeer). Trage wegen bieden vaak verkeersveilige verbindingen voor zachte weggebruikers, zeker bij korte verplaatsingen. Daarom ondersteun ik het driejarige actieprogramma "Monitoring Tragewegenbeleid" dat de lokale, provinciale en Vlaamse beleidsinspanningen voor trage wegen koppelt aan de ontwikkeling van het tragewegennet zelf. Bedoeling is het uitbouwen en versterken van een fijnmazig netwerk aan trage wegen. In het vorig actiejaar (2017-2018) werd een databank opgebouwd die enerzijds bestaat uit kwalitatieve informatie omtrent de beleidsvoering inzake trage wegen en anderzijds bestaat uit kwantitatieve informatie omtrent de staat van het tragewegennet. Er werd een nulmeting uitgevoerd.

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

Fiets

De fiets wint stilaan terrein in het woon-werkverkeer, mede dankzij de fors opgevoerde investeringen in de Vlaamse fietsinfrastructuur.

Ik werk de verschillende versnellingen van het fietsbeleidsplan verder uit.

Fietsbeleid

De concrete doorvertaling van het fietsbeleid en de fietsprioriteiten in de ondernemingsplannen en de strategische visiedocumenten van de agentschappen toont aan dat de verschillende entiteiten nauw samenwerken. Via maandelijkse overlegmomenten creëren we een duidelijke fietsreflex bij de entiteiten en agentschappen en volgen we de fietsinvesteringen op de voet.

Een transparante projectopvolging is cruciaal. Er is maandelijkse opvolging voor de investeringsprojecten die door de verschillende agentschappen worden uitgevoerd aan de hand van bijhorende set van parameters. Via de website www.fietssnelwegen.be kan de status van de geplande projecten op fietssnelwegen opgevolgd worden.

De verschillende Vlaamse stakeholders en vertegenwoordigers van de provincies, het Fietsteam, komen op regelmatige basis samen om de verschillende beleidsprioriteiten en investeringsagenda's op elkaar af te stemmen. De Fietsraad komt drie keer per jaar samen als klankbord voor het Vlaamse fietsbeleid en de werking van het Fietsberaad. Deze Fietsraad bestaat uit de Vlaamse stakeholders, het Fietsberaad, vertegenwoordigers van de provincies, een aantal vertegenwoordigers van lokale overheden, onafhankelijke experts, politie en Fietssersbond.

Er werd een lange termijn-onderzoeksagenda 2018-2021 opgemaakt voor Fietsberaad Vlaanderen. Dit document geeft de richting aan voor het onderzoek dat Fietsberaad Vlaanderen de komende jaren zal uitvoeren. Voor 2019 plant Fietsberaad initiatieven rond de uitbouw van een fietsparkeermanagementsysteem (met externe financiering). Ook onderzoek naar een verbeterde doorstroming aan de hand van een aangepaste verkeerslichtenregeling staat op de agenda.

Een goed fietsbeleid wordt ondersteund door fietsdata en hierop wordt de komende maanden sterk ingezet. Met betrekking tot fietstellingen zal AWV vanaf 2019 op 20 à 25 strategische locaties langs Vlaamse gewestwegen fietstelpalen installeren. Daarnaast worden er verschillende samenwerkingen aangegaan om te bekijken op welke manier fietsteldata die beschikbaar zijn bij de verschillende overheden uitgewisseld kunnen worden en welk platform hiervoor het meest geschikt is. Resultaten hieromtrent zullen beschikbaar zijn in het voorjaar van 2019.

We gaan samen met de provinciebesturen en vervoerregio's sterker in zetten op de uitwisseling van data. Daarnaast wordt verder gewerkt aan van het Geoloket Fiets, waar data met betrekking tot de conformiteit van de fietsinfrastructuur, fietsongevalgegevens en fietsteldata beschikbaar worden gesteld als open data.

Fietsinfrastructuur

Vlaanderen investeert een historisch hoog bedrag in fietsinfrastructuur: net als in 2017 zal de kaap van 100 miljoen euro opnieuw gerond worden in de komende jaren. In 2018 worden er zelfs voor 110 miljoen euro fietsinvesteringen vastgelegd. Voor 2019 leg ik de lat op 120 miljoen euro. In het GIP zal de stijging van de geplande fietsinvesteringen ook tot uiting komen.

Vlaanderen investeert in gewestelijke fietsinfrastructuur, maar 60% van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF, goed voor 12.000 kilometer) ligt op wegen in lokaal beheer. Vlottere en veiligere verbindingen voor fietsers kunnen er dus alleen maar komen als ook de lokale besturen investeren in nieuwe fietsinfrastructuur. Ik ondersteun lokale fietsinvesteringen via het Fietsfonds.

Fietssnelwegen zijn essentieel bij de uitbouw van volledige en snelle netwerken. In een ministerieel besluit van 15 maart 2018 duidde ik de 119 fietssnelwegen in Vlaanderen aan. In 2018 brachten we de knelpunten en 'missing links' op deze fietsverbindingen in kaart. Op basis hiervan zullen investeringen op de fietssnelwegen geprioriteerd worden en een concrete vertaling krijgen in het GIP.

De kwaliteit van de fietsinvesteringsprojecten bepaalt of we erin slagen om de Vlaming te verleiden om vaker de fiets te nemen. We starten een systematische inventarisatieoefening om de conformiteit van de reeds bestaande en gerealiseerde fietssnelwegen in kaart te brengen. De eerste resultaten zullen beschikbaar zijn in het voorjaar van 2019.

We nemen initiatieven om de herkenbaarheid van de fietssnelwegen te verhogen met een duidelijke signalisatie en dragen zo bij tot een comfortabeler netwerk. Het Agentschap Wegen en Verkeer, de provincies en De Vlaamse Waterweg zijn in 2018 gestart met het uitwerken van signalisatieplannen en het plaatsen van bewegwijzering langsheen de reeds gerealiseerde fietssnelwegen.

Parkeerfaciliteiten voor de fiets op belangrijke mobiliteitsknooppunten versterken onze multimodale netwerken verder. We hebben in het kader van de co-financieringsovereenkomst met de Federale Staat een overeenkomst gesloten met de NMBS om de combimobiliteit ter hoogte van treinstations in de provincies Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Antwerpen te bevorderen. Het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen aan 45 tram- en treinstations rond Brussel wordt meer dan verdubbeld. Op korte termijn – in de komende 3 jaar – komen er verspreid over 14 locaties al 1.905 extra plaatsen voor de auto en 2.143 extra plaatsen voor de fiets.

Fietscultuur

We gebruiken harde argumenten om de Vlaming te verleiden om vaker de fiets te nemen, ook tijdens de werkweek. Zachte argumenten – bijvoorbeeld over de positieve effecten op het milieu en de gezondheid – hebben hun waarde, maar missen vaak het nodige effect. Pendelaars zijn gevoeliger voor argumenten rond snelheid en comfort. We kunnen meer mensen over de streep trekken met concrete, harde argumenten die tastbaar zijn. In de campagne 'de 7-km club' worden daarom ook harde argumenten aangereikt. In navolging van deze campagne wordt een samenwerking opgezet met de campagnes 'Mobiele maandag' en 'Woensdag fietsdag' om te bepalen op welke manier deze verschillende campagnes elkaar kunnen versterken. Ook met mijn collega bevoegd voor Sport zoek ik samenwerking, zo kan bijvoorbeeld de link met het actieplan 'Sport op het Werk' versterkt worden.

We stimuleren ook de werkgevers om de fiets te zien als een volwaardig vervoersmiddel. De huidige, (12^e) oproep van het Pendelfonds staat volledig in het teken van de fiets als aantrekkelijk alternatief voor duurzaam woon-werkverkeer. Ik trek € 2,2 miljoen uit om fietsen naar het werk aantrekkelijker te maken en mik daarbij op 1000den extra bedrijfsfietsen en een hogere fietsvergoeding. We bieden de werkgevers de mogelijkheid om zelf een aantrekkelijk fietsaanbod uit te bouwen. Vele werkgevers doen dit al, maar ik hoop dat álle kleine en grote ondernemingen hun werknemers nu gaan aanmoedigen om de stap naar de fiets te zetten.

De elektrische fiets wint aan populariteit, zeker als fietsmodel bij fietsleasing. Ik ben sterk overtuigd van het grote potentieel van de elektrische fiets in het woon-werk verkeer over langere afstand en ik geef dit vervoermiddel daarom alle kansen. We verruimende toegang op jaagpaden die deel uitmaken van het fietssnelwegennetwerk.

Stads- en streekvervoer Vlaanderen

Het ontwerp van decreet basisbereikbaarheid voorziet een grondig vernieuwde aanpak van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen. We stappen definitief af van de aanbodpolitiek zoals die bestond onder basismobiliteit en zetten de beschikbare middelen maximaal vraaggestuurd en in functie van een gelaagd net in. De lokale besturen krijgen via de 15 vervoerregio's voor het eerst concrete inspraak in de opbouw van het OV-net in hun regio.

De afstemming van het aanbod tussen stads- en streekvervoer en het spooraanbod van de NMBS, ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen blijft gegarandeerd.

De NMBS wordt in alle vervoerregioraden opgenomen voor de gezamenlijke opmaak van het regionale mobiliteitsplan. Na goedkeuring van het mobiliteitsplan door de Vervoerregioraad is het immers cruciaal dat er een goede afstemming en samenwerking is tussen alle partners.

Doorstroming van het openbaar vervoer

We blijven investeren in een betere doorstroming. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) koppelt een hoog comfort aan een hoge capaciteit en een commerciële snelheid. HOV is afhankelijk van een betrouwbare doorkomsttijd. Stiptheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening zijn belangrijke kwaliteitscriteria voor een aantrekkelijk openbaar vervoer.

De Lijn investeert samen met de gewestelijke en lokale wegbeheerders in de optimale doorstroming van het openbaar vervoer. Investeren in een betere doorstroming leidt tot een hogere commerciële snelheid, een belangrijk kwaliteitscriterium voor de reiziger. Doorstromingsknelpunten kunnen worden geremedieerd door infrastructuurinterventies of verkeerslichtenbeïnvloeding, maar ook door bijsturing van een route of halteplaats of de verbetering van de dienstregeling.

Op de meeste Vlaamse lichtengeregelde kruispunten zijn de verkeerslichten voorzien van een systeem voor beïnvloeding door openbaar vervoer. In Vlaanderen maken traditionele installaties, gebruik van selectieve lussen in het wegdek. Dit betekent dat de positie van een voertuig wordt doorgegeven aan de hand van een in- en uitmeldlus in het wegdek.

Naast de technologie met selectieve lussen, zien we de opmars van andere technologieën die meer mogelijkheden bieden om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren via verkeerslichtenbeïnvloeding. Het AWW heeft ervaring opgedaan met de KAR technologie. KAR staat voor korte afstandsradio. 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. Daarnaast werd op initiatief van de Taskforce Doorstroming een Request For Information gelanceerd om een zicht te krijgen op de beschikbare technologieën die gebruikt kunnen worden om een OV voertuig aan te melden bij het kruispunt.

Ik maak 10 miljoen euro extra vrij om tramlijnen uit te rusten met deze nieuwe technologieën die de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren via slimmere verkeerslichtenbeïnvloeding te. Hiervoor wordt dit jaar een plan van aanpak opgemaakt.

In een eerste uitrolfase zullen prioritair alle trams en tramlijnen in Vlaanderen (inclusief de ringtrambus) uitgerust worden met het KAR systeem..

De mogelijkheden van de C-ITS technologie worden verder opgevolgd via het C-ITS initiatief dat momenteel opgestart wordt met mijn collega minister van Innovatie. De opgedane ervaringen zullen meegenomen worden in het plan van aanpak voor de busvoertuigen in een volgende fase.

Bovenop de inspanningen voor de upgrade van de verkeerslichtenbeïnvloeding investeert de Vlaamse Overheid elk jaar een stevig bedrag in infrastructuurmaatregelen voor een vlotter openbaar vervoer. Deze investeringen worden geprioriteerd en opgevolgd binnen de Task Force Doorstroming.

Het budget van de Taskforce Doorstroming is tijdens deze bestuursperiode fors opgetrokken. Voor 2018 gaat het over een totaalbedrag van 51 miljoen euro – een quasi verdrievoudiging van het budget aan het begin van de legislatuur. 13 mio € gaat verspreid naar verschillende, relatief kleinere doorstromingsmaatregelen. In dat bedrag zitten bijvoorbeeld de diverse maatregelen op de geselecteerde assen van 2015. Deze maatregelen vormden het resultaat van de corridorstudies die in 2015 opgestart zijn: meerdere knelpunten op hetzelfde tracé die samen onderzocht worden. Na een lang aanlooptraject komen de meeste van deze dossiers geleidelijk in aanbesteding. Voor elk dossier wordt na uitvoering een inschatting gemaakt wat de impact op de rijtijden is, zodat eventuele bijsturing mogelijk is. Ook in 2019 zullen de nodige budgetten voorzien worden.

Het budget van de Taskforce Doorstroming wordt ook geïnvesteerd in twee grotere grote dossiers: 20 mio € voor de infrastructurele doorstromingsmaatregelen voor de Ringtrambus (Heizel – Vilvoorde – Luchthaven) en 18 mio € voor een verbetering van de doorstroming op de verbinding Hasselt – Maasmechelen.

De volgende HOV-dossiers zijn in voorbereiding:

- West-Vlaanderen: onderzoek naar de kosten-baten voor de invoering van HOV op de N50. Kortrijk;
- Oost-Vlaanderen: verkennend onderzoek naar HOV-project dat Gent-Sint-Pieters moet verbinden met enkele grote attractiepolen.. De piste van een HOV-project met een elektrische bus op de lus nabij The Loop werd intussen verlaten op vraag van het stadsbestuur;
- Antwerpen: het dossier voor de invoering van een HOV-as Kontich-Berchem werd gekoppeld aan de AWW-studies voor LIVAN 2; zo wordt een overlap tussen beide dossiers vermeden.

Er werd een evaluatie opgemaakt van alle significante doorstromingsmaatregelen uit de periode 2015-2016: per maatregel werden de voor- en nametingen met elkaar vergeleken en werd de effectiviteit van de ingreep besproken. De conclusie uit dit onderzoek was duidelijk: elke maatregel heeft minstens enig effect teweeggebracht; vaak tot minuten tijdswinst per doortocht. Helaas wordt het effect van sommige maatregelen ook deels teniet gedaan door andere evoluties (bv. aanpassingen elders op het traject, langere reismwegen, exogene verhoging van de reistijd op de Vlaamse wegen, ...). Vaststelling is dus dat elke maatregel maatwerk is en een doorgedreven samenwerking met lokale overheden vergt.

Ten slotte is uit die analyse ook gebleken dat verschillende gelijktijdige maatregelen op hetzelfde traject ("corridoraanpak") meestal een groter effect hebben op de betrouwbaarheid van de reistijd dan individuele, geïsoleerde maatregelen. Een evenwichtige mix tussen beide types maatregelen (geïsoleerde maatregelen en corridormaatregelen) blijft evenwel belangrijk.

De doorstroming van het openbaar vervoer op de door de lokale besturen beheerde wegen wordt een belangrijk aandachtspunt bij de opmaak van de mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. De Lijn maakt in het najaar van 2018 een doorstromingsnota per vervoerregio, waarin de belangrijkste knelpunten worden opgesomd. Op basis van de shortlist van OV-knelpunten zullen de vervoerregio's hun prioriteiten voor de OV-corridors en andere doorstromingsmaatregelen kunnen aanduiden. Voor de gewestelijke investeringen zal de Task Force Doorstroming opnieuw de prioriteiten stellen. We zullen daarbij focussen op de drukste openbaar-vervoerassen, en ook op het oplossen van zoveel mogelijk knelpunten op dezelfde lijn.

Promoten van alternatieve transportmodi

Mobiliteitscampagnes

Om duurzame mobiliteit te promoten bij alle Vlamingen ondersteun ik ook in 2018 de mobiliteitscampagne, georganiseerd door het Netwerk Duurzame Mobiliteit. Net als vorig jaar werd er geopteerd voor een driedelige campagne-aanpak. Ten eerste is er het campagneluik 'experiment' waarbij nieuwe vormen van campagne voeren onder de loep genomen worden. In 2018 zijn dit Dag van de Reiziger, Laboratoria Mobiele Alternatieven (LaMA) en Delende Buurten. Het tweede campagneonderdeel 'continu' bestaat uit onderdelen die permanent actief zijn: Cycle Chic en het inspiratieluik op de nieuwe website www.duurzame-mobiliteit.be (het vroegere SMOVE). Tenslotte is er ook nog de Week van de Mobiliteit (cfr. 'Festival') met onder andere Car Free Day, Autovrije Zondag en Strapdag, die de Vlaming wil doen stilstaan bij de dagdagelijkse verplaatsingen en hen de voordelen van het stappen, trappen, trein/tram/bus of autodelen wil laten ervaren.

Mobiele Maandag is een oproep aan heel Vlaanderen om na te denken of de auto echt steeds de beste manier is om naar het werk, de school of die afspraak te gaan. De campagne moedigt de Vlaming aan om minstens 1 dag in de week alternatieven voor de wagen of combinaties met de wagen uit te proberen. Via de website www.mobielemaandag.be kan iedereen zich hiervoor engageren en worden heel wat tips aangereikt.

De eerste resultaten van de Mobiele Maandag-campagne bevestigen de mobilisatie voor een combimobiele gedragsverandering in Vlaanderen.

Volgens een onderzoek in opdracht van De Lijn geeft 93 procent van de Vlamingen aan dat het mobiliteitsprobleem erger wordt en dat er dringend oplossingen moeten komen. Toch voelt 74 procent zichzelf niet verantwoordelijk voor de files. Nochtans is een oplossing enkel binnen bereik door een collectieve inspanning.

De eerste golf van de campagne werd eind juni afgerond. Uit een posttest blijkt dat de campagne zowel bij reizigers als niet-reizigers positief onthaald werd. 43% van de bevroegden is vertrouwd met de campagne en het gebruik van 'bus en tram' steeg van 10 naar 18% ten opzichte van de nulmeting. Dit effect op vlak van gebruiksintentie was merkbaar hoger bij wie de campagne Mobiele Maandag had gezien. De Lijn consolideert nu de resultaten en bekijkt in hoeverre een tweede golf van de campagne kan worden aangevat in het najaar.

Collectief werknemersvervoer

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. Ik wil ook soortgelijke initiatieven in de Vlaamse Rand stimuleren. Vlaanderen investeert in de komende jaren miljarden in de mobiliteit rond Brussel en daarbij wordt sterk ingezet op de alternatieven voor de auto.

Ik heb middelen vrijgemaakt om in de schoot van De Werkvennootschap twee mobiliteitscoaches aan te stellen. Hun specifieke opdracht zal zijn om een aanpak op maat uit te tekenen voor bedrijven, waarbij meer werknemers verleid worden om de auto te ruilen voor een van de alternatieven.

Actieprogramma monitoring trage wegen beleid

Ook in 2018-2019 steun ik het driejarige actieprogramma "Monitoring Tragewegenbeleid": het opzetten van een Vlaams monitoringssysteem dat de lokale, provinciale en Vlaamse beleidsinspanningen voor trage wegen koppelt aan de ontwikkeling van het tragewegennet zelf. In het derde en laatste actiejaar is een opvolgingsmeting gepland.

Pendelfonds

Met de 12^{de} oproep lanceerde ik een campagne specifiek gericht op de fiets, om bedrijven zo veel mogelijk te stimuleren om volop in te zetten op de fiets.

In de toekomst zal ik steeds met een bepaalde focus werken. Zo wil ik het Pendelfonds gebruiken om telkens een ander aspect onder de aandacht te brengen.

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

Openbaar vervoer

De GEN-zones Brussel/Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent blijven onder de aandacht. Vlaanderen werkt in de Stuurgroep Gen samen met de andere openbare vervoersoperatoren aan een stelsel van tariefintegratie. We blijven openbaar vervoer, zowel bus als trein, op elkaar afstemmen en we zorgen voor een nuttige en kwaliteitsvolle overstap met P&R.

De City Pass veroverd gestaag een plaats bij de gebruikers van het doelpubliek. Zowel De Lijn als de NMBS zetten in op B2B-verkoop van de City Pass. De NMBS startte in april ook een nieuwe promotiecampagne voor de doelgroep.

De Lijn en de MIVB hebben een gemeenschappelijk voorstel uitgewerkt over een uitbreiding - op korte termijn - van de bestaande tariefintegratie voor het GEN Brussel. De gezamenlijke suggestie werd voorgesteld op de GEN stuurgroep en wordt momenteel bestudeerd.

De Lijn heeft alles in kaart gebracht om het trialaanbod bij De Lijn en de NMBS beter te integreren. Nieuw overleg met de NMBS zal worden ingepland.

P&R

De afgeronde P&R studie in de Vlaamse Rand heeft een aantal Quick Wins Opgeleverd. De Werkvennootschap is ondertussen aan de slag gegaan om deze combiparkings aan te leggen. Het doel is om kwalitatieve en duurzame overstapmogelijkheden aan te bieden nabij openbaar vervoersknooppunten. De combiparkings moeten het voor de verschillende gebruikers aantrekkelijk maken om auto/fiets vlot en veilig achter te laten en makkelijk over te stappen op de trein/(tram)bus.

Ik neem ook een aantal combiparkings in de GEN-zone op binnen de gewestelijke cofinanciering van de Vlaamse spoorprioriteiten (zie OD 5) Zo wil ik in samenwerking met de NMBS versneld nieuwe infrastructuur voor openbaar vervoer realiseren.

In 2019 wordt er gewerkt aan de eerste combiparkings in Erps-Kwerps, Haacht, Burst en Merelbeke.

Fiets- en auto deelsystemen

De gedeelde mobiliteit heeft een volwaardige plek binnen basisbereikbaarheid en vormt een belangrijke schakel in de combimobiliteit.

In het eerste jaar van de Green Deal Gedeelde Mobiliteit werd een evaluatie en stand van zaken opgemaakt. Uit deze evaluatie blijkt dat het aantal autodelers is gestegen van 28.000 naar 37.276, het aantal fietsdelers van 200.000 naar 271.830 en het aantal elektrisch gedeelde wagens van 40 naar 280.

Momenteel zijn er 7 werkgroepen actief onder de noemer van de Green Deal (o.a. verzekeringsvraagstukken, elektrisch gedeelde mobiliteit, ...) die elk een aantal korte en middellange termijn doelstellingen vooropstellen, knelpunten in kaart brengen, waar mogelijk zoeken naar oplossingen of beleidsaanbevelingen formuleren en communiceren naar de bevoegde partijen.

Deelfietsen en deelauto's spelen hun specifieke rol vooral in de zogenaamde first and last mile. Binnen het concept basisbereikbaarheid en vervoer op maat zal de fiets dan ook een belangrijke schakel vormen. Om een volledig aanbod te bieden aan de reiziger zal in de regionale mobiliteitsplannen bepaald worden op welke mobiliteitsknooppunten fietsenstallingen, maar eventueel ook deelfietssystemen opportuun zijn.

Vlaanderen neemt de succesvolle Blue-bike-deelfietsen over. De Lijn heeftde aandelen van NMBS in Blue-Mobility in 2018 overgenomen en is zo met 84% van de aandelen de hoofdaandeelhouder van het deelfietsenbedrijf. Er is een principeakkoord gesloten met de NMBS bereikt om voor de reizigers (extra) deelfietsen te blijven voorzien aan de grote treinstations. Waar nodig worden nieuwe fietsen voorzien. De Lijn zal daarnaast ook extra locaties voorzien, niet alleen aan een aantal bijkomende grote NMBS-stations, maar ook aan grote bushaltes en combipunten. De inplanting van deze locaties zal onderdeel zijn van besprekingen/beslissingen in de vervoerregioraden. Op 13 juli 2018 opende er alvast nog een Blue-Bikepunt op de Veermarkt in Mechelen.

Het vervoersbewijs van Blue-bike zal geïntegreerd worden in het abonnement van De Lijn, zodat de overstap van bus of tram op deelfiets nog makkelijker wordt.

Cambio, met als hoofdaandeelhouder evenzeer De Lijn, is ondertussen actief in 30 Vlaamse steden en gemeenten, het aantal gebruikers van Cambio steeg in 2017 tot boven de 15.600 (+26% t.a.v. 2016). In een aantal stadszones (Gent, Leuven en Antwerpen) werd via een app de mogelijkheid geboden tot free floating carsharing.

De komende maanden zal verder onderzocht worden hoe de samenwerking tussen de deelsystemen van fietsen en wagens kan leiden tot synergiën. Dit zowel in functie van een geïntegreerd aanbod naar de reiziger toe, maar evenzeer in functie van een efficiënt management en gezamenlijke onderliggende hard- en software.

OD 3	We voeren een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoeken een slimme kilometerheffing voor personenvervoer
------	--

Vrachtwagens

De kilometerheffing voor vrachtwagens > 3,5 ton is sinds 1 april 2016 van kracht. Het is een performant en interoperabel systeem dat ervoor zorgt dat iedereen een eerlijke bijdrage levert voor het gebruik van de weginfrastructuur. Ook buitenlandse gebruikers van onze wegen betalen nu mee, volgens het principe 'de gebruiker betaalt'. De kilometerheffing laat toe de infrastructuurkosten op een eerlijke manier in rekening te brengen en ook de milieueffecten mee in te rekenen.

We zijn vernieuwend met dit systeem , maar ook met de manier waarop we bemiddelen tussen de (kandidaat) dienstverleners (privé-ondernemingen) en de overheid. De marktwerking speelt volop en het aantal verschillende dienstverleners om een 'on board unit' (OBU, tolkastje) aan te vragen blijft toenemen. Via deze weg zorgen we er ook voor dat de gebruikers steeds meer terecht kunnen bij één dienstverlener voor heffingen in meerdere Europese lidstaten en dat ze op termijn met één tolkastje steeds meer Europese betolde wegen bestrijken.

De bruto ontvangsten uit de kilometerheffing bedroegen in 2017 430.394.000 euro. De netto ontvangsten bedragen 253.984.000 euro, dit zijn de bruto ontvangsten verminderd met de uitgaven (83.903.000 euro) en minderinkomsten (92.507.000 euro) die het gevolg zijn van de invoering van de kilometerheffing. We houden ons aan de maatregelen ter ondersteuning van de transportsector die afgesproken zijn bij de start van het systeem: een terugvloeit van een deel van de extra inkomsten naar infrastructuur (100 miljoen euro) en flankerende maatregelen (40 miljoen euro). Het

subsidiemechanisme (2017-2019) ecologisch en veilig transport is sinds eind 2017 in werking getreden en er is jaarlijks 36,3 miljoen euro voor voorzien. De voor deze subsidie voorziene budgetten worden momenteel echter nog niet volledig aangewend. We verhogen in 2019 het subsidiebedrag per voertuig en bekijken welke maatregelen bijkomend opgenomen kunnen worden in de subsidielijst.

Sinds de inwerkingtreding van de kilometerheffing voor vrachtwagens maak ik werk van strikte monitoring van eventueel ontwijkingsverkeer naar aanleiding van het tolnetwerk. In oktober 2017 concludeerden we reeds dat de verschuiving van snelwegen naar onderliggend wegennet slechts hier en daar werd vastgesteld, maar dat er in het algemeen geen verschuiving werd gemeten. Integendeel, er was een daling van het vrachtverkeer op het onbetolde wegennet en een stijging op het betolde wegennet. Er waren niettemin ook enkele telpunten waar een significante stijging van het aantal vrachtwagens werd vastgesteld. Op basis van de resultaten van dat onderzoek werden daarom op 1 januari 2018 zes wegsegmenten (tracés) toegevoegd aan het tolnetwerk. Voor een aantal locaties was verder onderzoek noodzakelijk. Deze telposten en de maatregelen die het rapport van 2017 hiervoor suggereerde vormden de focus van het vervolg van de monitoringsactiviteiten eind 2017 en tijdens het eerste semester van 2018.

Op basis van gesprekken met de lokale besturen en nieuwe analyses waarbij we deze keer gebruik maakten van de data van de on board units (obu) werd in kaart gebracht welke maatregel het meest aangewezen is voor elke verder te onderzoeken telpost. Dit kan gaan van herinrichting van een weg of netwerk, aangepaste handhaving, aanpassing van regelgeving, geen maatregel nodig, verder onderzoek vereist tot toevoeging van het wegsegment aan het tolnetwerk.

Op 28 juni 2018 werd over deze monitoringsactiviteiten opnieuw gerapporteerd in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse parlement.

Op 1 januari 2019 zullen de drie in de rapportering voorgestelde wegsegmenten toegevoegd worden aan het tolnetwerk.

We blijven de verkeerseffecten verder monitoren en maken daarbij maximaal gebruik van de obu-data. Hiervoor wordt in het najaar van 2018 een nieuwe opdracht gegund.

Personenwagens

Midden 2018 zijn we gestart met het diepgaande onderzoek naar de uitrol van een systeem van wegenheffing. De voornaamste doelstellingen van zo'n wegenheffing zijn het reduceren van de congestie, de toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt' en het internaliseren van externe kosten. Via een correcte prijs voor mobiliteit willen we komen tot veiliger, vlotter en duurzamer verkeer, waarbij ook de vele buitenlandse gebruikers van onze wegen bijdragen aan de kosten.

Het onderzoek moet duidelijk in beeld brengen hoe deze doelstellingen het best gehaald worden. Daarbij wordt o.a. gekeken naar de technische haalbaarheid, de betaalbaarheid, de maatschappelijke aanvaarding en dat het belastingneutraal doorgevoerd wordt. De noodzakelijke flankerende en corrigerende maatregelen worden eveneens in beeld gebracht. Ook de juridische context en de handhaving zijn belangrijke aspecten in het dossier. Om dit werk tot een goed eind te brengen voor het einde van de regeerperiode wordt het onderzoek intensief begeleid door een projectteam dat is samengesteld uit alle geledingen van het beleidsdomein MOW, versterkt met relevante kennis uit de beleidsdomeinen Omgeving en Financiën en Begroting. Daarnaast houden we ook de vinger aan pols bij experts en actoren op het terrein. Het participatieproces voor professionele stakeholders zit verweven in het onderzoeksproces.

Op Europees niveau zijn de –Eurovignetrichtlijn en de EETS-richtlijn momenteel in herziening. Vlaanderen bewaakt de repercussies van de voorgestelde aanpassingen op de bestaande kilometerheffing voor het vrachtverkeer en op een mogelijke uitrol van een wegenheffing. Vlaanderen is een pionier inzake elektronische tolheffing en onze ervaring wordt sterk gewaardeerd bij het ontwerp van de nieuwe richtlijn.

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

Vlaanderen beantwoordt de recordfiles met recordinvesteringen. Alleen al in 2018 gaat het om € 1,5 miljard investeringen in Mobiliteit. Op de R1 zijn de Oosterweelwerken (€ 3,5 miljard) geen dag te vroeg opgestart. De gestegen filezwaarte van 2017 kan in belangrijke mate toegeschreven worden aan het verkeersinfarct op de Ring rond Antwerpen: de ochtendfiles stegen met 14% en de avondfiles met 18%. Op de R0 stegen de ochtendfiles met 7% en de avondfiles met 5%. Intussen starten ook de eerste Werken aan de Ring rond Brussel: een recordinvestering in 20 km Ringweg, 60 km fietsinfrastructuur en 60 km nieuwe tramsporen (€ 3 miljard).

Het decreet Basisbereikbaarheid zal de hoognodige nieuwe wind doen waaien in het mobiliteitslandschap. Het is een grote en complexe uitdaging om Vlaanderen bereikbaar te houden. Er is een nieuwe aanpak nodig om ervoor te zorgen dat personen en goederen ook in de toekomst hun bestemming kunnen bereiken op een betrouwbare, veilige en duurzame manier. We moeten een slim en divers aanbod ontwikkelen op basis van de reële vraag.

We zetten al sinds het begin van deze bestuursperiode in op een integrale aanpak van de mobiliteit in Vlaanderen, op combimobiliteit en op een betere afstemming tussen alle modi, op meer participatie van de lokale besturen in het mobiliteitsbeleid, en op een efficiënt vervoersmodel.

Op vrijdag 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp decreet Basisbereikbaarheid goed. Tegelijk werd beslist om de vervoerregiowerking uit te rollen over heel Vlaanderen uit te rollen, werk te maken van de regionale mobiliteitsplannen en voorbereidingen te starten voor het kernnet en aanvullend net

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

Wegen: onderhouden en verbeteren

Het wegwerken van de historische achterstand in het onderhoud op de snelwegen werd deze legislatuur afgerond. De focus werd vervolgens gelegd op het wegwerken van de achterstand op de gewestwegen. Onderhoudswerken en verbeteringswerken gaan zoveel mogelijk samen. Bij onderhoudswerken wil ik ook telkens de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeteren. De ambitie is dat elke werf het wegsegment vlotter én veiliger achterlaat.

In 2016 en 2017 heb ik hiervoor er al een extra inspanningen geleverd. In 2014 was er een budget van 170 miljoen euro voor het onderhoud van de gewestwegen en autosnelwegen. Dit budget werd opgetrokken naar 230 miljoen euro in 2018. Door deze focus kunnen we de volgende jaren ook de historische onderhoudsachterstand op gewestwegen integraal wegwerken.

Een aantal voorbeelden van recente werven:

- Op de de E34 (t.h.v. Turnhout, thv. Ranst en thv. Maldegem), de E19 (t.h.v. Brecht) en op de E40 (t.h.v. Affligem) worden structurele onderhoudswerken uitgevoerd
- Er werd ook een fietsbrug gerealiseerd over de E314 ten zuiden van de campus Gasthuisberg van het UZ Leuven
- De herinrichting van de Langenberg en Turnhoutsebaan (N127) in Diest met gescheiden fietspaden, nieuwe bushaltes en de hertracering van een gevaarlijke bocht is eveneens gestart.
- In Roeselare wordt er dan weer gewerkt aan het nieuwe '3A-knooppunt' in het kader van de ontsluiting van het nieuwe AZ Delta ziekenhuis, het bedrijventerrein langs de N36 en het nog te ontwikkelen bedrijventerreinen Nieuwe Abele Oost, West en Zuid.
- ...

Ongevallen, defecte voertuigen, verloren lading, en andere calamiteiten creëren gevaarlijke situaties en lange files op de weg. Het F.A.S.T.-systeem moet ervoor zorgen dat dergelijke incidenten op autosnelwegen snel en doeltreffend aangepakt worden. AWW verzekert de continuïteit van het F.A.S.T.-systeem voor personenwagens en maakt verder werk van de uitrol van het F.A.S.T.-systeem voor vrachtwagens. De dienstverlening wordt nauw opgevolgd en bijgestuurd door de werkgroep F.A.S.T., die hierover ook terugkoppelt bij stakeholders, zoals pechhulpverleningsdiensten en verzekeraars. Er komt alvast een vereenvoudigde prijsstructuur en er worden bijkomende eisen opgelegd aan de takelaars betreffende de beveiliging van de incidentlocaties, het versturen van realtime info via een track and trace-systeem en het takelen van alle soorten nieuwe(re) voertuigen zoals hybride- en elektrische voertuigen.

Er is een Vlaamse regelgevend kader opgemaakt betreffende bedrijfsvoertuigen die onderworpen worden aan de technische controle langs de weg. Ook werd de ADR-regelgeving geactualiseerd. Hierbij is het aantal boetebedragen afgestemd op de risicocategorieën en worden de bedragen die betrekking hebben op de ladingzekering van gevaarlijke goederen in overeenstemming gebracht met de nieuwe tarieven voor onmiddellijke inningen bij de ladingzekering van bedrijfsvoertuigen.

Spits- en weefstroken

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

- E19 Wilrijk – Vilvoorde en E19 Machelen – Mechelen Noordoperationeel 2020
- Spitsstrook op de E313 voor het traject Lummen – Beringen in beide richtingen: operationeel begin 2019
- Spitsstrook op de E314 voor het traject Wilsele – Aarschot: operationeel in 2019
- Spitsstrook op de E40 voor het traject Groot-Bijgaarden – Affligem: voorzien voor 2021

Basisbereikbaarheid

Projectopvolging

Gelet op de ingrijpende systeemverandering, zowel naar interne organisatie en aansturing als naar externe dienstverlening en samenwerking wordt de voortgang van de verschillende deelprojecten opgevolgd door het managementcomité van het beleidsdomein. Het project Basisbereikbaarheid heeft zeven deelprojecten.

Implementatie vervoersregio's:

Om de Basisbereikbaarheid uit te testen en verder vorm te geven, werden er na de goedkeuring van de eerste conceptnota Basisbereikbaarheid in 2016 proefprojecten

opgestart in de regio's Aalst, Mechelen en de Westhoek. Later startte ook de vervoerregio Antwerpen op. Het resultaat van deze proefprojecten was veelbelovend: er werd ervaring opgedaan met de organisatie en de werking van een vervoerregioraad en het opstellen van een gelaagd vervoersplan.

Bij de principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet Basisbereikbaarheid op 20 juli 2018 besliste de Regering dan ook tot de globale uitrol van de vervoerregiowerking.

Met de goedkeuring van de tweede conceptnota 'Basisbereikbaarheid: stand van zaken' door de Vlaamse Regering op 27 oktober 2017 werd Vlaanderen ingedeeld in 15 vervoerregio's. De provinciegouverneurs kregen de coördinatieopdracht toegewezen voor de finale samenstelling van de vervoerregio's. Er werden per provincie informatiesessies georganiseerd voor de gemeenten, in samenwerking met het departement Mobiliteit en Openbare Werken, dat de presentaties verzorgde. Met de principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet Basisbereikbaarheid op 20 juli 2018 werd de finale samenstelling van de 15 vervoerregio's goedgekeurd.

De departementale voorzitters van de vervoerregioraden zijn tijdens de zomer van 2018 aangeduid en zij zijn van start gegaan op 1 september 2018. Intussen zijn ook bij De Lijn en AWV de vervoerregiomanagers gekend. Zo kunnen de vervoerregioraden vlot opgestart worden in het najaar 2018, te beginnen met informatiesessies voor alle gemeenten.

Het is de bedoeling om de ambtelijke vervoerregio's al samen te roepen in het najaar van 2018. Een eerste bestuurlijke vergadering met de mandatarissen van de nieuwe lokale besturen kan vervolgens doorgaan in maart 2019.

De raamovereenkomst voor de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen werd gepubliceerd in de zomer. Na de selectie van een aantal kandidaten zullen de minicompenties per vervoerregio eind dit jaar opgestart worden. Zo wordt er per vervoerregioraad een begeleidend studiebureau aangesteld om het regionaal mobiliteitsplan op te stellen.

Interne organisatie

Binnen dit luik worden in oktober 2018 de nieuwe organisatiestructuren van de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW vastgesteld en wordt er, binnen elke entiteit, gekeken welke processen een effect zullen ondervinden van basisbereikbaarheid.

Er wordt vorm gegeven aan de teams MOW en hun werking wordt verder uitgetekend. Tot slot worden de beleidsdomeinbrede processen uitgetekend in dezelfde periode.

Definiëren van de gelaagde netwerken en vervoerssysteem.

Er worden verschillende teams samengesteld om de verschillende netwerken uit te werken. Zo zijn er onder meer teams rond fiets- en waterwegen. Naast de opmaak van de netwerken, wordt er ook gekeken naar de minimum vereisten van ieder netwerk. De Lijn zal reeds tegen eind 2018 in elke vervoerregio zorgen voor een ontwerp van kern- en aanvullend net, dat voor advies en verdere besluitvorming wordt voorgelegd aan de vervoerregioraden.

Wat betreft het wegennetwerk wordt er momenteel werk gemaakt van een voorstel van (bijgesteld) netwerkconcept voor Vlaanderen. Met het bijgestelde voorstel van netwerkconcept willen we komen tot een verbeterde doorstroming op het wegennet (zowel hoofdwegennet als onderliggend wegennet), een efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen (personenverkeer, collectief vervoer, fiets, logistiek vrachtvervoer....), maar ook tot een veilig gebruik van het wegennet voor de

verschillende verkeersdeelnemers en een kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving. De conclusies hiervan krijgen een doorvertaling naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ook wordt er een overzicht opgemaakt van de mogelijke combipunten met hun bijhorende typologie en hun inrichtingsprincipes. Uitgangspunt is een uniforme, herkenbare uitrol over heel Vlaanderen.

Vervoer op maat

Samen met de goedkeuring van het voorontwerp van het decreet Basisbereikbaarheid werd er beslist om de Mobiliteitscentrale in de markt te zetten. Dit geeft de maximale garantie op een innovatieve organisatie. MaaS-aanbieders kunnen gebruik maken van de centrale, die louter als doel heeft de intermediair te zijn tussen reiziger en exploitanten.

Het globale visiedocument voor de mobiliteitscentrale en het Vervoer op Maat is in opmaak en zal de voorbereiding vormen voor het bestek voor de Mobiliteitscentrale. Dit bestek zal in de loop van 2018/begin 2019 uitgewerkt worden.

Regelgeving taxi

Het voorontwerp decreet ligt momenteel voor bij de Raad van State voor advies. Hierna kan het ontwerpdecreet verder afgewerkt en ter stemming voorgelegd worden aan het Vlaams Parlement. Tegelijk worden, in goed overleg met de stakeholders, de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten voorbereid.

Regelgeving basisbereikbaarheid

Het decreet Basisbereikbaarheid werd op 20 juli 2018 een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Ik wil het decreet voorleggen aan het Vlaams Parlement voor het einde van 2018. Ondertussen worden de verschillende uitvoeringsbesluiten door mijn administratie voorbereid.

Veranderingsbeheer en communicatie

Dit deelproject verzorgt de communicatie en het veranderingsbeheer naar de burgers en ondersteunt de communicatie en veranderingsbeheer naar de lokale besturen.

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

Geïntegreerd Investeringsprogramma

De noden van de reiziger en verlader werden in het verleden te vaak vergeten bij de uitbouw van infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer. De sturing beperkte zich te vaak tot de formulering van eenzijdige ambities, doorgaans gericht op slechts één modus.

Mobiliteitsbeleid werd met andere woorden onvoldoende benaderd vanuit de samenhang tussen de verschillende modi. Het gevolg is dat de verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en dat ze nog te vaak opereren als elkaars concurrent. In 2018 werd voor het eerst één investeringsprogramma opgemaakt voor het hele beleidsdomein. Dit GIP bevat alle investeringen in mijn beleidsdomein.

We zetten deze integratie oefening verder en stemmen van geplande investeringen op de beleidsprioriteiten af. Bovendien creëren we hiermee een basis voor een vroege projectgebonden afstemming van investeringen. 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 (5 jaar).

In het najaar van 2018 zal de werking en totstandkoming van het Geïntegreerd Investeringsprogramma verankeren worden in een omzendbrief.

Openbaar Vervoer

Tramnet Antwerpen

Met het project Noorderlijn wordt een vlotte tramverbinding gerealiseerd tussen het centrum van de stad, het Eilandje en het noorden van de stad. Onlangs werd met tram 70 een nieuwe verbinding gerealiseerd tussen de P+R Luchtbal en het MAS die tevens het toekomstige ziekenhuis ZNA Cadix zal ontsluiten.

De heropening van het volledig vernieuwde premetrostation Opera wordt verwacht tegen de zomer van 2019, omstreeks het moment waarop de tramlijn over de Italiëlei (Noord-Zuid, inclusief trambrug Kipdorp) klaar dient te zijn.

De definitieve herinrichting van het busgedeelte Rooseveltplaats sluit daarop aan, en is vermoedelijk afgewerkt begin 2020. Momenteel is reeds 1 kwadrant klaar en operationeel.

Op de tramlijn Mexicostraat / Havenhuis wordt de exploitatie momenteel voorzien tegen februari 2019 (timing louter gedeelte De Lijn en niet Stad noch AWW).

Naast het project Noorderlijn lopen in Antwerpen nog enkele projecten met weerslag op het tramnet:

- Herentalsebaan Deurne: dit project is in uitvoering en de uitvoering ligt op schema. Het einde van de werken is voorzien op 21/12/2018.
- Kioskplaats Hoboken: de werken zijn gestart op 13/8 en zullen uiterlijk eind 2019 afgerond worden. De Lijn investeert hier in een vernieuwing van de traminfrastructuur (sporen, bovenleidingen) en in de bijhorende halte-infrastructuur. Om de uitvoeringstermijn van de werken zo beperkt mogelijk te houden, worden de tramlijnen die normaal hun keerpunt kennen aan de Lelieplaats ingekort: tram 2 wordt ingekort tot de Zwaantjes en tram 4 draait ter hoogte van d'Urselstraat. Samen met de bestaande busverbindingen wordt op deze manier gestreefd naar een maximale openbaar vervoersontsluiting van het gebied tijdens de werken.
- Plantin-Moretuslei Borgerhout: het aanbestedingsdossier voor de heraanleg is momenteel in opmaak. Het is de bedoeling is om nog dit jaar een aannemer voor de werken aan te stellen. Ter hoogte van de kruising met de Rolwagenstraat – Provinciebaan investeren we in een geoptimaliseerde ligging van nieuwe traminfrastructuur en nieuwe tramhaltes.
- Boekenberglei Deurne: het heraanlegproject is momenteel stilgelegd na protest in Borgerhout. De herstart met een eerste overleg was voorzien voor september 2018.
- De vernieuwingswerken aan de traminfrastructuur in de Guldenvliesstraat zijn gestart in maart 2018 en worden normaliter beëindigd in het eerste kwartaal van 2019. De werken worden gefaseerd uitgevoerd, opdat tram 9 in de Guldenvliesstraat kan blijven rijden en de bereikbaarheid van het stadscentrum vanaf Berchem Station met het openbaar vervoer gegarandeerd blijft.

Er loopt een studieopdracht (LIVAN II) voor de voorbereiding van de tramverlengingen naar de Antwerpse Zuidrand. Betrokken actoren binnen deze studieopdracht zijn MOW, AWW, de betrokken steden en gemeenten en de Provincie Antwerpen. De startnota, met alle haalbare tracéalternatieven is klaar en momenteel wordt de projectnota opgemaakt

voor de eerste fase Jan De Voslei en Emiel Vloorstraat. De deadline voor deze projectnota is eind 2018 gezien de relevantie van deze projecten voor Minder Hinder in het kader van de toekomstige werken aan Knoop Zuid.

Tot slot loopt een haalbaarheidsstudie voor de realisatie van drie nieuwe tram- en busstelpplaatsen ter hoogte van de Havanasite, luchthaven Antwerpen en Hoboken-Kiel en zal een MKBA opgestart worden voor de ingebruikname van de metrokoker Kerkstraat-Pothoekstraat en de metrostations Stuivenberg, Willibrordus, Drink en College.

Tramnet Gent

Er wordt gewerkt aan de opmaak van een door alle stakeholders gedragen beeld van de toekomstige ontwikkelingsopties voor The Loop. In afwachting van deze toekomstvisie houdt De Lijn op vraag van het stadsbestuur haar huidig aanbod op de site ongewijzigd. In Gent zal De Lijn in de loop van 2019 experimenteren met enkele volledig elektrische bussen. De exacte route wordt nog onderzocht.

Voor lijn 7 voerde De Lijn een multicriteria-analyse uit om een afweging te kunnen maken tussen de inzet van een tramvoertuig en een trambus. In de loop van het najaar zal de voorkeursoptie bepaald kunnen worden. De Lijn zal het studiewerk verder zetten met deze voorkeursoptie, met het oog op afronding in de loop van 2019.

Om alle tramhaltes geschikt te maken voor de Albatrostrams, werden in een laatste fase ook de halten van tramlijn 2 en 4 aangepakt. De werkzaamheden zullen in de loop van 2019 beëindigd worden. Er wordt onderzocht of voor de nieuwe wijk rond de Oude Dokken een tramlijn- verlenging naar de Dampoort haalbaar is.

In de komende jaren zullen er in overleg met alle actoren renovatiewerken uitgevoerd worden op lijn 1 die de drukste tramverbinding is van het land. Een goede en vlotte samenwerking met de stadsdiensten en nutsmaatschappijen is echter cruciaal.

Kusttram

In Lombardsijde zal het nieuw spoortraject van de Kusttram einde 2019 in dienst worden genomen. Ter bevordering van de doorstroming tussen Lombardsijde en Nieuwpoort wordt het huidige tracé van de kusttram verplaatst van de N318-Nieuwpoortlaan en Zeelaan naar de N34 – Kustweg. Het nieuwe traject langs de N34 is korter en wordt, dankzij de volledig eigen bedding, evenzeer een stuk veiliger.

De werken op de bruggen over de Zeebrugse zeesluizen bevinden zich in gevorderde studiefase. De uitvoering van de werken is voorzien vanaf april 2019. In synergie met geplande herstellingswerken door de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ) worden de sporen op de bruggen 2, 3 en 4 aan de Isabellalaan ter hoogte van de zeesluis te Zeebrugge vervangen.

2,1 km spoorvernieuwing op de Kusttram tussen Blankenberge Duinsepolder en Zeebrugge Strandwijk wordt voorbereid voor uitvoering vanaf september 2019.

Vlaams-Brabant

De Vlaamse Regering besliste, na onderzoek in opdracht van de Task Force Doorstroming, om te zorgen voor een Hoogwaardig Openbaar-Vervoersysteem op de Ringverbinding Heizel - Vilvoorde - Zaventem Luchthaven: de ringtrambus.

Kenmerken van deze gloednieuwe HOV-verbinding zijn de unieke vormgeving van de comfortabele trambussen, de hoge capaciteit en frequentie en - door de grote aandacht voor de doorstroming - een hoge commerciële snelheid, betrouwbaarheid én reizigerstevredenheid.

Volgende projecten werden reeds opgestart:

- De bouw van een trambusstelpplaats;
- De bestelling van 14 trambussen;

- De opmaak van een uitvoeringsovereenkomst tussen De Lijn, de Werkvennootschap en de wegbeheerders in verband met de doorstromingsmaatregelen voor de Ringtrambus.

De ingebruikname van de allereerste Vlaamse trambussen is voorzien in maart 2019. Tegen dan zullen reeds enkele doorstromingsmaatregelen uitgevoerd zijn. De commerciële snelheid zal vervolgens stelselmatig toenemen naarmate steeds meer doorstromingsmaatregelen, waaronder het voorzien van volledig eigen beddingen, gerealiseerd worden.

Lightrail Limburg: Spartacus

Binnen het project Spartacus lijn 1 (Hasselt – Maastricht) werd er de afgelopen periode door de diverse werkgroepen uitvoering gegeven aan de kaderovereenkomst en het addendum I. Het addendum 2 werd in december 2017 door de 4 partijen ondertekend en bepaalt o.a. volgende thema's:

- gezamenlijke-aanbestedingsstrategie;
- onttrekken van het huidige goederenspoor aan de hoofdspoorweginfrastructuur;
- engagementen in verband met het aantonen van de compatibiliteit van het tramsysteem met de eisen van de Nederlandse wetgeving betreffende lokaal spoor;
- de impact van de gewijzigde verordening EG 1370/2007 ("PSO-verordening");
- de beslissing dat De Lijn de rol van vervoerder gaat vervullen inzake Verkeersleiding (Wet Lokaal Spoor);
- bepalingen over de eventuele impact op timing en aanbesteding van het nieuwe bestemmingsplan door de Gemeente Maastricht (wordt definitief in najaar 2018).

In de geïntegreerde planning vormen het bestemmingsplan aan Nederlandse zijde en de voorbereiding van de realisatie (trammaterieel en spoorinfrastructuur) de centrale thema's. Hieraan wordt gewerkt tot ongeveer 2020. Voor de uitvoering van de werken wordt 3 jaar uitgetrokken. De infrastructuur zal klaar zijn eind 2023 en in de loop van 2024 zal de tramlijn volledig in exploitatie worden genomen.

De onttrekking van het goederenverkeer op de bestaande spoorlijn in Nederland heeft ook in Vlaanderen gevolgen. Het goederenspoor loopt immers door tot in Lanaken. De vraag om het bestaande goederenspoor buiten dienst te stellen om het vervolgens te kunnen hergebruiken in het kader van het Spartacus-project werd voorgelegd aan mijn federale collega Bellot.

Met betrekking tot Spartacus lijn 2 (Hasselt-Maasmechelen) werd besloten om – als opstap naar de tramexploitatie – in te zetten op doorstromingsmaatregelen voor de bestaande buslijnen. Het AWV is reeds gestart met de realisatie van de ongelijkvloerse kruising van de R71 x N702 (de grote ring met de Boudewijnlaan / Universiteitslaan) in Hasselt. Andere, nuttig en noodzakelijke werken worden tegen 2020 uitgevoerd.

Met betrekking tot Spartacus lijn 3 (Hasselt-Neerpelt) wordt nog steeds gewerkt volgens de piste van een treinverbinding. Er worden worden gesprekken gevoerd met minister Bellot over de precieze inhoud en de financiering.

Vernieuwing voertuigenpark

Deze Vlaamse Regering kroont zich tot de grootste investeerder in nieuwe trams en (tram)bussen. Deze legislatuur worden maar liefst 860 bussen, 110 trams en (voor het eerst) 14 trambussen besteld. De vergroening en de geambieerde daling van de gemiddelde leeftijd van de busvloot wordt zo gevoelig versneld.

In 2018 werden in totaal 182 nieuwe bussen besteld.

Op 16 mei 2018 werd de gunning voor 36 hybride citybussen goedgekeurd. Ook werd beslist tot aankoop van 84 hybride 12m-bussen, die zo ontworpen worden dat ze later omgebouwd kunnen worden naar volledig elektrische bussen (mits tussenlading).

De laatste reeks van dieselmotoren (55 gelede streekbussen) werd goedgekeurd. Zoals vooropgesteld in de beheersovereenkomst zal De Lijn vanaf 2019 geen dieselmotoren meer bestellen.

Tenslotte werd op 16 mei 2018 ook de gunning verleend voor een opstartproject voor full-elektrische bussen. Er werden 7 12m-bussen en bijhorende laadinfrastructuur besteld. Deze worden ingezet in Gent en Leuven. Een uitbreiding met 6 bijkomende elektrische bussen is voorzien in 2019.

Al deze maatregelen kaderen in een toekomstplan dat strookt met het engagement van de Vlaamse Regering en De Lijn om tegen 2025 in stedelijke omgevingen enkel nog met groene voertuigen te rijden. De Lijn zal in het kader van het ZEB-platform (zero emissie busvervoer), dat samen met andere departementen een vervolg krijgt, samenwerken om mee vorm te geven aan de uitrol van elektrisch busvervoer. Om deze ambitieuze doelstelling te halen worden niet alleen de investeringsbudgetten van De Lijn verder opgetrokken, maar wordt er ook voorzien in een specifieke portefeuille binnen het VIF, ten belope van 35 miljoen euro.

Momenteel zijn 96% van de - regelmatig ingezette - bussen van De Lijn toegankelijk. Elke nieuwe bus is een toegankelijke bus. Rekening houdende met de indiensttreding van de nieuwe bussen uit de lopende leveringen en bestellingen zal de vooropgestelde ambitie van 100% toegankelijke bussen worden gehaald in 2020.

De instroom van de nieuwe trams en de uitdiensttreding van een aantal stilaan antieke PCC's (Presidents' Conference Committee-Car) zorgden recent niet alleen voor een wezenlijke uitbreiding van de capaciteit maar ook voor een verhoging van het percentage toegankelijke trams, dat momenteel 58 % bedraagt (meer dan 65% van de trams heeft op zijn minst een gedeeltelijke lage vloer).

Spoor

Na overleg tussen de federale regering en de gewesten binnen het Executief Comité van de Ministers voor Mobiliteit (ECMM) hechtte de Vlaamse Regering op 15 december 2017 haar principiële goedkeuring aan het Samenwerkingsakkoord (SAK) tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de financiering van spoorweginfrastructuren.

Om deze samenwerkingsovereenkomst uit te voeren worden er ook een aantal uitvoerende samenwerkingsovereenkomsten (USA) afgesloten. Deze akkoorden regelen de structurele samenwerking en de modaliteiten van uitvoering en opvolging van de strategische spoorwegprojecten, van de uitvoering en gedeeltelijke prefinanciering van de GEN-werken, en van uitvoering van de werken en bijkomende financiering inzake de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten.

De gewestelijke cofinanciering die met minister Bellot bilateraal onderhandeld werd, omvat een investering van 100 miljoen € bijkomend in de 11 Vlaamse spoorprioriteiten. Vlaanderen neemt haar verantwoordelijkheid op inzake spoorinvesteringen door met eigen middelen alle 11 gekozen Vlaamse spoorprioriteiten versneld te realiseren en wil tevens een betrouwbare partner zijn om samen deze projecten samen met de spoorbedrijven NMBS en Infrabel te realiseren. Dit is historisch: Vlaanderen gaat voor de eerste keer in de geschiedenis mee aan het stuur van het spoorbeleid zitten. Het gaat concreet om volgende projecten:

- Beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever (uitvoering)

- Optimalisatie spoorlijn 59 Antwerpen-Gent en het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 15 Antwerpen-Hasselt en het tweede spoor tussen Zonhoven en Balen (uitvoering),
- Spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 204 Gent-Zelzate (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde (studies)
- Spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde (studies)
- Spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont (uitvoering)
- Tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen (studies + vergunnings-procedure) + vertakking "Oude Landen" Ekeren (uitvoering)
- Bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent - park-and-rideparkings en de fietsenstallingen (uitvoering)

Voor deze 11 projecten is een gedetailleerd projectgebonden uitvoeringscontract (PUC) opgesteld dat wordt afgesloten tussen het Vlaamse Gewest, de federale overheid, de Werkvennootschap en Infrabel. De investeringen zullen aanvatten vanaf 2018.

Het samenwerkingsakkoord zal via een instemmingsdecreet nog in 2018 voorgelegd worden aan het Vlaamse Parlement .

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

De technologische vooruitgang in de mobiliteitssector maakt nog steeds grote sprongen. Er zijn tal van ondersteunende applicaties beschikbaar voor voetgangers, fietsers, automobilisten en openbaar vervoer. Bovendien wordt de digitale interactie tussen de weggebruikers en geconnecteerde wegkantinfrastuctuur (zoals verkeerslichten, rijstrook signaalgevers (matrixborden), etc.) met de dag groter. Wanneer geconnecteerde mobiliteitsdeelnemers of wegkantinfrastuctuur samenwerken of informatie uitwisselen, spreken we van Coöperatieve Intelligente Transport Systemen (C-ITS).

Actieplan intelligente transportsystemen

Het strategisch multimodaal ITS-actieplan met tijdshorizon 2030 en doorkijk tot 2050 wordt dit najaar gefinaliseerd.

Met het ITS-actieplan wens ik een versnelling hoger te schakelen inzake intelligente vervoerssystemen in Vlaanderen. Het besef dat middelen en ruimte beperkt zijn tegen de achtergrond van een steeds groter wordende mobiliteitsvraag noopt tot een globale ITS-strategie.

Met nieuwe technieken is het mogelijk om zowel de efficiëntie van ons vervoerssysteem naar een hoger niveau te brengen als om de ongewenste neveneffecten (verkeersongevallen, milieuvervuiling, congestie) in te dammen. Het plan bevat zowel een richtinggevend deel waarbij de klemtonen duidelijk naar voren komen als 6 strategische clusters die aangeven waar werk van wordt gemaakt.

Deze strategische clusters zijn

1. Multimodal traffic management 3.0
2. Connected Cooperative Automated Mobility
3. Mobility as a Service
4. Smart road charging
5. Physical Internet
6. Smart maintenance

Voor elke cluster werden roadmaps uitgewerkt, waarin gerichte acties beschreven worden. De meer dan 30 projecten die nu lopen (waaronder Citrus, Intercor,...) worden verder uitgevoerd.

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

Project mobildata

Technologie kan een enorme impuls geven aan het realiseren van de maatschappelijke mobiliteitsdoelstellingen. In verschillende andere Europese lidstaten wordt deze kaart al volop getrokken. Zo werken Noorwegen, Finland, Zweden en Denemarken nauw samen aan C-ITS technologie in de projecten NordicWay en NordicWay2. Spanje heeft recent een eigen C-ITS dienstverlening publiek aanbesteed onder de werktitel Plataforma DGT 3.0. Maar vooral het initiatief 'Talking Traffic' springt in Nederland in het oog.

De Nederlanders begonnen met een grondige studie binnen het programma 'Beter Benutten' waarbij alle beleidsdoelstellingen uitgelicht werden die doormiddel van technologie (versneld) gerealiseerd kunnen worden.

De desbetreffende C-ITS use cases werden vervolgens als kapstok gebruikt bij het oprichten van het "Innovation Partnership Talking Traffic" waarin de markt samen met de overheid toewerkt naar de realisatie van deze use cases. Deze realisatie richt zich uitdrukkelijk niet tot een pilot, maar tot een grootschalige commerciële uitrol. Als gevolg van deze keuze worden deze in Talking Traffic ontwikkelde C-ITS toepassingen vandaag reeds door meer dan een miljoen mensen actief gebruikt.

Ook in Vlaanderen zouden technologie en C-ITS stevig kunnen bijdragen aan het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen, wat trouwens bewezen wordt door de reeds aangehaalde pilootprojecten. De hoofddoelstelling van het project Mobili-Data is dan ook om dergelijke technologie uit te gaan rollen op grote schaal in Vlaanderen. Ik zal samen met mijn collega minister van Innovatie het project Mobilidata ter goedkeuring voorleggen aan de Vlaamse Regering.

MMTIS-project

De Vlaamse overheid, het Waals Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid werken samen in het Europese CEF project 'Programme Support Action for the implementation of Union-wide multimodal travel information services on the TEN-T network in Belgium'. Het totale project is van start gegaan in de eerste helft van 2018 en heeft een looptijd van 4 jaar. Het project heeft als doel het National Access Point (NAP) in België op te zetten en verder ook de ontwikkeling van multimodale reisinformatie te ondersteunen.

Tegen eind 2018 zal er een stakeholdermap opgesteld worden. In de loop van 2018 zal er een studie uitgevoerd worden over de gebruikersnoden, de architectuur en het beheer van het op te richten NAP.

We willen tegen eind 2019 een eerste versie van het NAP operationeel hebben. Deze eerste versie van het NAP zal worden opgezet als een eenvoudige (open) gegevensportal, met een selectie aan API-services.

Open data waterwegen

Er werd in 2018 een nieuwe app “VisuRIS” voorgesteld waarmee gebruikers van de Vlaamse waterwegen informatie kunnen raadplegen over het actueel verkeersbeeld, waterstanden en debieten, bedieningstijden van sluizen, scheepvaartberichten. Data met betrekking tot de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen worden in 2018 via webservices ook ter beschikking gesteld voor app-ontwikkelaars en hergebruikers, met het oog op de ontwikkeling van nieuwe toepassingen. In 2019 zal deze digitale data uitwisseling ook worden geborgd door structurele koppelingen met data platformen van de Vlaamse zeehavens zodat alle private partners in de logistieke keten en binnen de havengemeenschap hun logistiek planningsproces en hun economische rentabiliteit kunnen optimaliseren.

Verkeerslichten

In 2016 introduceerde ik het ‘Vlaamse Actieplan voor veiligere verkeerslichten’ om de veiligheid en doorstroming op lichtengeregelde kruispunten te verhogen door de kruispunten uit te rusten met ‘slimmere’ verkeerslichten die dynamischer en flexibeler inspelen op de actuele verkeerssituatie. Hiervoor wordt geïnvesteerd in bijkomende detectiemiddelen voor de diverse verkeersmodi en wordt gebruik gemaakt van uitgebreide verkeersdata voor opmaak van de lichtenregeling. Tegelijkertijd wordt de veiligheid verhoogd door de lichtenregeling maximaal conflictvrij te ontwerpen en in het bijzonder door zoveel mogelijk de conflicten tussen auto’s en zwakke weggebruikers te vermijden.

Ik lanceerde ook een gerichte uitdaging naar de private partners om de doorstroming op 3 welbepaalde, geïsoleerde kruispunten te optimaliseren door een gepaste lichtenregeling te ontwerpen voor het betreffende kruispunt. Het gaat om volgende kruispunten:

- Roeselare: R32 / N36 x N32 (Meensesteenweg)
- Nazareth: N60 (Nieuwe Steenweg) met N452 (Stationsstraat/Grenadierslaan)
- Diepenbeek: N76 (Nieuwstraat) x N702 (Boudewijnlaan)

De inschrijvers wedijverden voor het ontwerp van de meest optimale lichtenregeling. Voor elk van de kruispunten werd de beste de kandidaat weerhouden. Zij rollen nog dit jaar de door hen voorgestelde oplossing uit op het terrein. Uit de evaluatieperiode op het terrein moet blijken welke winsten op vlak van doorstroming zijn geboekt en in welke mate de aangeboden oplossingen toegepast kunnen worden op grotere schaal.

Safe & Secure Infrastructure in Flanders - Vrachtwagenparkings

Het strategisch netplan voor de dienstenzones langs autosnelwegen is opgemaakt, maar hield nog te weinig rekening met de beveiliging en was bovendien nog niet voorzien van een implementatieplan. Ik heb daarom aan mijn administratie gevraagd om het plan bij te werken zodat het nieuwe netplan in het najaar 2018 afgerond kan worden. Het netplan zal een handleiding zijn voor de (her)inrichting van de toekomstige en bestaande dienstenzones.

Huidige en toekomstige knelpunten werden in kaart gebracht waardoor ook de opportuniteiten aan het licht kwamen. Zo investeer ik in snelwegparking langs de E40 in Westkerke, waar de capaciteit wordt opgekrikt van 30 tot 107 parkeerplaatsen.

Momenteel bestaat er maar weinig interactie tussen het functioneren van de verschillende dienstenzones. Nieuwe technologieën maken het echter mogelijk om tussen verschillende dienstenzones informatie uit te wisselen (bv. Het aantal beschikbare vrije plaatsen) en deze info ook beschikbaar te maken voor de gebruikers. Een betere uitwisseling van informatie laat natuurlijk toe om de beschikbare ruimte efficiënter te benutten. In 2019 laat ik langs een piloot corridor testen of we de vastgestelde bezettingsgraad slim en snel kunnen communiceren aan de vrachtwagenbestuurders.

De transmigratieproblematiek laat zich voelen langs de hele oost-westas van de E40, maar breidt zich ook uit naar andere plekken. Dit betekent dat de aanpak om een beperkt aantal parkings beter te beveiligen wel degelijk werkt, maar dat men van de weeromstuit andere plekken zoekt waar men wel nog makkelijk kan inklimmen. Op verschillende parkings heb ik op basis van een risicoanalyse door AWW uiteenlopende maatregelen gepland of reeds uitgevoerd met het oog op het verbeteren van de infrastructuur en de veiligheid. Ik volg deze permanent op en stuur bij waar nodig. Het gaat bijvoorbeeld om het vernieuwen van het hekwerk, het verhogen van de parkeercapaciteit of de aanpassing van het parkeerregime. Met de federale minister van Binnenlandse Zaken heb ik in april 2018 een samenwerkingsprotocol afgesloten dat de mogelijkheid voorziet om private bewakingsagenten in te schakelen ter ondersteuning van de acties van de politie. Voor alle lopende en geplande maatregelen voorzie ik in 2019 een budget van minstens 3 miljoen euro wat een verdubbeling is van het budget in vorige jaren.

Slim openbaar vervoer

Digitaliseren van de vervoerbewijzen

Met meer dan een miljoen stuks per maand blijft ook de aankoop van mobiele tickets (sms-ticket en m-ticket) groeien. De Lijn heeft afgelopen jaar sterk ingezet op de digitalisering van haar vervoerbewijzen met groter gebruiksgemak (M-ticket, M-card, M-dagpas). Zo kunnen abonnementen in enkele muisklikken online verlengd worden en zijn quasi alle individuele ritten aan te kopen via verschillende apps.

De Lijn maakt daarnaast werk van de introductie van het project "contactloos EMV (Europay Mastercard Visa) om de verkoop van tickets (en dus het gebruik van cash) op de voertuigen verder te verminderen. Het betreft een systeem van ritbetaling aan de hand van 'tappen' met een contactloze bankkaart of de smartphone.

Op die manier kan worden geëvolueerd naar een volledig ticketloos systeem, dat niet alleen een laagdrempelige oplossing is voor occasionele reizigers maar bovendien zeer kosteneffectief is. Bovendien wordt zo de effectieve vervoersstroom in kaart gebracht wat niet het geval is met bijvoorbeeld het SMS- en m-ticket.

Een in het voorjaar van 2017 door De Lijn opgezette aanbestedingsprocedure voor een systeem, waarin vertrokken werd van de bestaande ReTiBo-validatoren, werd ondertussen stopgezet. De initieel gemaakte aanname dat die ReTiBo-validatoren vlot (snel en betaalbaar) aangepast zouden kunnen aan cEMV, bleek niet te kloppen.

Na het overwegen van alternatieven werd beslist het project te heroriënteren. Een alternatieve piste met een Account Based Ticketing (ABT)-oplossing én nieuwe voertuigterminals werd weerhouden. De implementatie van contactloos cEMV wordt op die manier uitgebreid met ABT en MaaS Readiness (API's).

Na de nieuwe oproep in november 2017 werden de kandidaten geselecteerd en werden onderhandelingen opgestart. Een gunningsbeslissing mag worden verwacht in het najaar van 2018.

De huidige planning voorziet de oplevering van de ABT-oplossing medio 2020 en het aanbieden van de MaaS API's eind 2020.

Accurate real-time reisinformatie

De realtime reisinfo over het aanbod van De Lijn maakte begin april 2018 een belangrijke kwaliteitssprong. De positie van de 3000 bussen en trams wordt nu elke 15 seconden doorgegeven, zonder onderbrekingen. De meer accurate realtime reisinfo is beschikbaar op de apps, de website, de informatieborden aan bijna 400 grote haltes in heel Vlaanderen en in een aantal Antwerpse premetrostations.

De kwaliteitssprong kon worden gerealiseerd dankzij nieuwe software op de boordcomputers, die toelaat om de GPS-locatie van het voertuig om de 15 seconden ter beschikking te stellen van de reisinformatiesystemen.

Bovendien worden de gegevens voortdurend en zonder onderbrekingen uitgewisseld via een 3G- of 4G-verbinding naar een cloudplatform. Vroeger gebeurde dit via een analoge radioverbinding met een veel beperktere capaciteit.

Een aankoopprocedure voor extra schermen aan belangrijke bus- en tramhaltes in Vlaanderen loopt. De uitrol van deze schermen, die niet meer moeten aangesloten worden op het stroomnet, is voorzien voor 2019.

Ook de overzichtsboards in 64 busstations krijgen realtime info. Ze gebruiken wel andere software, waarvoor momenteel een upgrade wordt ontwikkeld. De nieuwe software wordt momenteel getest in het labo. In het voorjaar van 2019 zal gestart worden met het uitrollen ervan in alle busstations. Dat gebeurt na de uitrol van de "Exploitatie release 1" van RETIBO, waarbij ook de nieuwe Dispatching in dienst genomen wordt.

De Lijn is ervan overtuigd dat de betrouwbaarheid van de realtime informatie opgetrokken kan worden tot 95 procent.

Op dit vlak werden in 2018 nog volgende acties ondernomen:

- Continue verbetering van de gebruiksvriendelijkheid van de apps en de website van De Lijn door aan de gebruikers/reizigers steeds meer relevante informatie te tonen (gepersonaliseerde marketing).
- Verderzetting van de studie voor een design system en een generisch campagneplatform
- De lancering van de nieuwe belevingspagina's op de website, die de customer journey ondersteunen en beter voldoen aan de informatiebehoefte van reizigers. Thematische voorbeelden: Kusttram, werfcommunicatie in grootsteden, Shoppen in Leuven, Zomerfestivals,...
- Verdere uitbouw van OmniChannel. Dit zorgt voor een verdere verruiming van de keuzemogelijkheden voor de klant
- Vooronderzoek multimodaal onderzoek voor de uitbreiding van de routeplanner naar andere modi
- Naar aanleiding van Mobility of The Future Hackaton werd in het voorjaar 2018 een open data platform gelanceerd, waardoor De Lijn evolueert naar een ecosysteem van open data en open ticketing
- We hebben in het kader van <https://www.smartmobilitybelgium.be/nederlands> twee succesvolle subsidie dossiers ingediend om samen met nmbs, TEC, MIVB en de open data foundation (okfn.be) tegen februari een nieuwe open source intermodale routeplanner te bouwen
- We hebben M-card10, M-ticket, M-dagpas digitale vervoerbewijzen in de app gelanceerd
- 65+ ers kunnen nu ook hun abonnement online aanvragen
- We werken samen met be-mobile in Antwerpen aan een Pilotproject voor het integreren van live verkeersdata in onze realtime data, zodat de accuraatheid van de reisinformatie verder kan verbeterd worden.

Projecten die nog op stapel staan en binnenkort zullen worden aangevat zijn de volgende:

- Real Time Info: verbetering van de ETA berekening door floating car data toe te voegen van Be-mobile.
- Real Time Info: doorkomsttijden ter beschikking stellen van 3e partij routeplanners
- Gepersonaliseerde reisinfo brengen zoals de waarschuwing dat een abonnement weldra gaat vervallen
- Gepersonaliseerde info over storingen en omleidingen in de context van de reiziger brengen Routeplanner: toevoegen fiets.

Autonoom rijden

De introductie van zelfrijdend vervoer zal de aantrekkelijkheid van verplaatsingen op termijn sterk doen stijgen. Om deze mobiliteits(r)evolutie in goede banen te leiden en te zorgen dat deze maatschappelijke voordelen oplevert, wordt het van steeds groter

belang om er voor te zorgen dat ook het gedeeld vervoer dankzij deze nieuwe technologie en de introductie van nieuwe vervoersconcepten aantrekkelijker wordt. Om ook de meest duurzame implementatie van de zelfrijdende technologie te stimuleren ondersteun ik verschillende projecten.

In 2015 sloot De Lijn een principesamenwerking met Brussels Airport Company om een proefproject te organiseren met een zelfrijdende bus voor het vervoer van passagiers, bezoekers en werknemers, dit tussen de Cargo-bedrijfszone en het bus- en treinstation op de luchthaven van Zaventem.

Deze autonome shuttle is een voertuig dat zich zelfstandig voortbeweegt met dezelfde technologie als die van zelfrijdende auto's. Het rijdt aan lage snelheid (gemiddeld 20km/u) over een kort, vast traject. Een dispatching houdt de shuttle vanop afstand in de gaten.

Voordeel is dat zo'n voertuig de weg kan delen met ander verkeer en er in de meeste gevallen geen aparte infrastructuur nodig is.

Nu het studiewerk en de keuze voor de constructeur (2GetThere) achter de rug is, zetten we samen met Brussels Airport onze schouders onder de volgende stap in het proefproject, waarbij een autonome shuttle effectief zal worden getest op het luchthaventerrein.

De eerste fase met testen en ontwikkelen van de zelfrijdende bus zal een kleine 2 jaar in beslag nemen. In deze periode kunnen De Lijn en Brussels Airport Company alle nodige veiligheidstesten uitvoeren in verschillende weersomstandigheden en verkeerssituaties.

De Lijn voert momenteel ook een haalbaarheidsstudie uit om te onderzoeken in welke mate dergelijke autonome-shuttleverbindingen ook inpasbaar zijn in een stedelijke context. Het is de bedoeling om deze studie nog dit jaar af te ronden. De steden die meedoen aan dit project zijn Antwerpen, Leuven, Genk en Mechelen.

Indien de resultaten van de lopende haalbaarheidsstudie positief zijn, kan besloten worden om analoog aan het pilootproject in Zaventem een aanbestedingsprocedure op te starten om een geschikte constructeur aan te duiden voor nieuwe stedelijke projecten.

Deze projecten sluiten perfect aan op het groene mobiliteitsbeleid van De Lijn. Door te kiezen voor stille, elektrische shuttles wordt de lucht- en leefkwaliteit in de omgeving niet aangetast.

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

Verkeer rond Antwerpen

Het Oosterweeldossier werd bezwaard door enkele molenstenen en bleef gecontesteerd in Antwerpen. Stap voor stap hebben we het dossier verlost van de verschillende molenstenen om de nek. Met veel geduld, diplomatie en vooral veel samenwerking hebben we in 2017 een Toekomstverbond afgesloten dat resoluut wil investeren in de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Antwerpse regio en van Vlaanderen.

Eind 2017 ging de schup in de grond voor de eerste werken. Op rechteroever zijn een reeks van voorbereidende werken gestart zoals de sanering van het Lobroekdok en de bouw van een leidingentunnel in uitvoering. De werken aan de IJzerlaan werden eind augustus 2018 beëindigd. Deze werken gaan vooraf aan de eigenlijke werken aan de Oosterweelverbinding en bereiden ook de overkapping van de Ringzone voor.

Begin 2018 werd begonnen met het sluiten en leefbaar maken van de Antwerpse ringzone tussen Zwijndrecht en Linkeroever. Na de voorbereidende werken is begin

oktober 2018 gestart met de bouw van de P+R Blancefloerlaan. In 2019 starten vervolgens de hoofdwerken aan de snelwegen.

Intussen wordt de laatste hand gelegd aan het vergunningstraject dat de BAM in het voorjaar van 2019 moet toelaten een bouwaanvraag in te dienen voor de hoofdwerken op Rechteroever.

Parallel wordt met Impact Management en 'Slim naar Antwerpen' een gecoördineerde aanpak opgezet om de onvermijdelijke impact van de infrastructuurwerken op de bereikbaarheid en mobiliteit in de regio zoveel mogelijk op te vangen, en personen en bedrijven te stimuleren om gebruik te maken van alternatieven. Minder hinder moet zorgen voor het management van de impact op het verkeer van de diverse werken, en ook voor het uitwerken van flankerende maatregelen. Gelet op de duur en de omvang van de projecten, richt Minder hinder zich onder meer op duurzame maatregelen met het oog op modal shift, zoals P&R, fietsvoorzieningen, gedragsgerichte maatregelen (Slim naar Antwerpen), versterking van het aanbod openbaar vervoer, e.d.m..

Eén van de engagementen in het Toekomstverbond is een modal shift naar 50/50 (maximaal 50% van alle verplaatsingen per auto). In de schoot van de Vervoerregio Antwerpen wordt momenteel een mobiliteitsplan opgemaakt (het Routeplan 2030) waarin deze ambitie uitgewerkt wordt in een concreet actieplan met een programma en prioriteiten. Op basis van de visienota die voor deze zomer werd goedgekeurd, wordt dit actieprogramma verder uitgewerkt tegen medio 2019. Het spreekt voor zich dat de Minder hinder-maatregelen in lijn moeten zijn met de maatregelen van Routeplan 2030. Een aantal als tijdelijk opgestarte maatregelen in het kader van impactmanagement en Minder hinder kunnen ingepast worden in het Routeplan 2030 en een permanent karakter krijgen.

Naast de Oosterweelverbinding en het Masterplan Antwerpen lopen andere belangrijke projecten ter bevordering van mobiliteit en leefbaarheid in de Antwerpse regio.

Zo bouwen we de A12 om tot een volwaardige autosnelweg. Daar wordt al langer over gepraat, maar nu worden de plannen voor het eerst concreet. We voorzien een totaalaanpak om de verschillende knelpunten weg te werken. Het knooppunt Londerzeel Zuid zal als eerste grondig heringericht worden in 2021, goed voor een investering van 60 miljoen euro. De A12 wordt aan het knooppunt over 800 meter ingesleufd en krijgt een apart op- en afrittencomplex. Fietzers en voetgangers krijgen een eigen brug zodat zij de A12 veilig kunnen oversteken. Ook ter hoogte van Aartselaar zal de A12 deels ingegraven worden en komen er nieuwe op- en afrittencomplexen ter vervanging van de gelijkgrondse kruispunten. De plannen voor de overige knelpunten op de A12 moeten nog verder vorm krijgen. Het nodige studiewerk loopt.

Op 15 december 2017 gaf minister Ben Weyts de opdracht aan Cathy Berx om samen met BAM en het departement MOW een draagvlak te vinden voor het haventracé op het vlak van mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij wordt specifiek naar draagvlakcreatie gezocht voor de A102, onder meer door randvoorwaarden te bepalen op basis van tunneltechnisch onderzoek dat uitgevoerd zal worden door AWW. Ook werd overleg gestart met Infrabel over een gecombineerde aanpak met de tweede spoorontsluiting na stopzetting van de lopende MER-procedure voor dat project.

De saneringswerken van de Jan De Vostunnel zijn afgerond, afgelopen zomer is de tunnelkoker richting Brussel aangepakt. Het asbesthoudend materiaal werd op een veilige manier vervangen en ook de verlichting en ventilatie zijn volledig vernieuwd. De tunnelkoker richting Antwerpen werd al in 2017 aangepakt. Vanaf dit najaar zal er ook gestart worden met de uitrol van volledig nieuwe verkeerstechnieken in de grote Vlaamse tunnels. Er zullen slagbomen en verkeerslichten t.h.v. de tunnels geplaatst worden om de tunnel op een snelle en veilige manier te sluiten bij een calamiteit.

Begin 2019 starten ook de moderniseringswerken aan de liften van de Sint-Annatunnel. Nadien volgen de roltrappen die dateren van 1933. Op die manier kan ik meer gebruiks zekerheid bieden aan voetgangers en fietsers. Er werd een veerdienst voorzien om de bereikbaarheid van linker- en rechteroever te garanderen tijdens de werken.

Verkeer in de Vlaamse Rand

Er beweegt heel wat in de Vlaamse Rand. In één van de belangrijkste knelpuntregio's, zet ik resoluut in op gerichte investeringen die de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van deze regio aanzienlijk moeten verbeteren. Deze aanpak spitst zich toe op een versterking van alle vervoersmodi: de fiets, het openbaar vervoer, de weg en de vlotte verknoping ervan.

In 2017 werd De Werkvennootschap opgericht: het vehikel dat een aantal sleutelprojecten in onze regio tot een goed einde moet brengen. De opdracht van De Werkvennootschap beperkt zich echter allesbehalve tot de herinrichting van de R0. Een volledig programma werd opgesteld met ingrepen op vlak van fietsinfrastructuur, openbaar vervoer (Brabantnet) en de eigenlijke herinrichting, waarvoor een aantal dringende ingrepen, zoals het aanpassen van te vervangen bruggen, reeds vroeger kunnen gebeuren. De Werken aan de Ring zijn ondertussen gestart met de werken aan de Ringtrambus en enkele fietssnelwegen. Het is allesbehalve toeval en symbolisch veelzeggend dat de Werken aan de Ring aanvatten met investeringen in de alternatieven.

Binnen het programma 'Werken aan de Ring' is voor de herinrichting van de R0 een geïntegreerd planningsproces aangevat om de nodige bestemmingswijzigingen voor de herinrichting van de R0 te verankeren. Het GRUP voor de sneltram van Willebroek naar Brussel werd definitief vastgesteld.

In het programma Werken aan de Ring wordt intensief samengewerkt met de lokale overheden en de administraties zowel langs Vlaamse als langs Brusselse zijde. Ook wordt een intensief participatietraject doorlopen met de bevolking.

Uit de afgeronde P&R studie voor de Vlaamse Rand volgden een aantal 'quick wins'. De Werkvennootschap is ondertussen aan de slag gegaan met (een aantal van) deze combiparkings. Het doel is om kwalitatieve en duurzame overstapmogelijkheden aan te bieden nabij openbaar vervoersknooppunten. De combiparkings moeten het voor de verschillende gebruikers aantrekkelijk maken om auto/fiets aan de kant te laten staan en op de trein/(tram)bus te stappen. Ook binnen de Vlaamse cofinanciering neem ik een aantal combiparkings in de GEN-zone actief op in samenwerking met de NMBS.

De N203a/A8 in Halle is een gevaarlijk wegvak, onder meer omdat er zich op korte afstand meerdere gevaarlijke kruispunten bevinden. In de voorbije jaren zijn er kleinere ingrepen genomen om de kruispunten veiliger te maken, zoals extra signalisatie, de installatie van roodlicht- en snelheidscamera's en het verlagen van de toegestane snelheid. Een grondige herinrichting blijft echter nodig en hiertoe is een nieuwe studie (waarin onder andere de ondertunneling van de kruispunten onderzocht wordt) quasi afgerond. Nu al staat vast dat het voorstel van een lange tunnel van aan het kanaal tot aan de aansluiting met de R0 ten opzichte van de baten te hoge kosten heeft. In afwachting van een grondige herinrichting laat ik de gelijkgrondse oversteekplaatsen verdwijnen. Fietsers en voetgangers zullen gebruik kunnen maken van (tijdelijke) fietsbruggen aan de Halleweg, de Nijvelsesteenweg en de Rodenemweg (enkel voetgangers). De bruggen zullen de verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren. De werken starten in de loop van volgend jaar.

Tot slot maakte ik middelen vrij voor een studie naar de optimalisatie van doorstroming op de R0 ter hoogte van het Vierarmenkruispunt, het Leonardkruispunt en de aansluiting

met de N275. De studieopdracht omvat ook het project om het op- en afrittencomplex van de E411 in Jezus-Eik (Overijse) te verplaatsen naar de Brabantlaan. Dit aanzienlijk project is mee opgenomen in de rapportering Stand van de Rand.

Binnen het programma Werken aan de Ring starten ook werken aan 5 fietssnelwegen, waaronder de lang verwachte brug over de R0, deel uitmakende van de HST-fietssnelweg. De voorbereidende werken voor de Ringtrambus worden verder gezet. Stapsgewijs zullen delen van het tracé aangepakt worden zodat de trambus steeds meer in eigen bedding kan rijden. De ringtrambus zelf moet operationeel zijn halfweg 2019. Het planningsproces voor zowel de werken aan de R0, de sneltram en de luchthaventram worden verder gezet. De eerste combiparkings worden eveneens aangepakt.

Het tweede deelproject aan de Woluwelaan (R22) gaat eveneens van start net als de tweede fase van Woluwedal. Beiden worden gecombineerd met de aanleg of verbetering van fietssnelwegen.

Inzake de omvorming van de N203a naar de A8, wordt in samenspraak met de stad Halle een beslissing genomen over hoe de lange termijnoplossing zal opgevat worden. Intussen wordt de voetgangersbrug aan de Rodenemweg aangelegd en worden verdere stappen gezet om ook de 2 andere kruispunten aan de Halleweg en Nijvelsesteenweg vlotter en veiliger te maken voor fietsers en voetgangers en om meteen ook de doorstroming te verbeteren.

In de Leonnardtunnel is tijdens een inspectie betonschade vastgesteld. Ik heb de studie voor de totale renovatie opgestart en in tussentijd laat ik bijkomende herstellingswerken uitvoeren om de veiligheid te garanderen.

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

Personen met een beperkte mobiliteit

Diensten Aangepast Vervoer

Momenteel worden een aantal diensten voor Aangepast Vervoer gefinancierd door middel van het decreet tot de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit.

In het kader van de Basisbereikbaarheid zullen de Vervoerregioraden instaan voor de invulling van het Vervoer op Maat waaronder ook het doelgroepenvervoer (zoals onder andere het aangepast vervoer, waaronder het vervoer van personen met beperkte mobiliteit,). Op basis van deze beslissingen zal begin 2020 het vervoer op maat worden uitgerold in de vervoerregio's. Om de continuïteit van het aangepast vervoer te waarborgen voorzien we ondertussen in de tijdelijke verlenging van aflopende DAV-contracten.

Openbaar Vervoer

We werken aan een permanente verbetering van de toegankelijkheid. De Lijn wil haar diensten op een zo functioneel mogelijke manier aanbieden voor een zo groot mogelijke groep van potentiële gebruikers, zonder dat hiervoor een aparte behandeling is vereist. Hiervoor werken we samen met Inter, het agentschap toegankelijk Vlaanderen, gebruikersorganisaties en een zelf samengestelde 'expertengroep' die we ook elk jaar op het kabinet samenbrengen. Toegankelijkheid is niet alleen van belang voor mensen met een handicap. Iedereen heeft baat bij een gebruiksvriendelijke, veilige en comfortabele leefomgeving.

Het concept Meer Mobiele Lijn (MML) maakt een koppeling tussen de inzet van toegankelijke voertuigen, toegankelijke reizigersinformatie en toegankelijke haltes. Na

een half jaar proefdraaien met één Meer Mobiele Lijn in elk van de vijf Vlaamse provincies werd het proefproject door alle betrokkenen en stakeholders positief geëvalueerd. Het concept Meer Mobiele Lijn wordt nu verder uitgerold over heel Vlaanderen. In een eerste stap wordt het MML-statuuat toegekend aan een meer uitgebreide set van lijnen, die vandaag op vlak van halte-infrastructuur reeds aan de voorwaarden voldoen. Een MML beschikt over min. 50% haltes toegankelijk mits assistentie en aan een minimum van 30% haltes, die autonoom toegankelijk zijn voor personen met een motorische beperking. De Lijn selecteerde op basis van deze heldere criteria 69 potentiële MML-lijnen.

Bijkomend wordt een halte-aanpak voorbereid voor het herwerkt OV-netwerk, die ook wordt voorgelegd aan de vervoerregioraden. Het is de bedoeling om de uitbouw van MML op te nemen als flankerende maatregel bij de uitwerking van het mobiliteitsplan van de verschillende vervoerregio's (zie verder, Toegankelijke halten).

Binnen De Lijn moet afstemming gezocht worden op het vlak van de inzet van toegankelijke voertuigen, het aanbrengen van de toegankelijkheidsstatus op de halteborden, aangepaste richtlijnen aan chauffeurs van deze lijnen, enz....

Met de inzet van de voorziene extra FFEU-middelen ten belope van 3 miljoen euro in 2019, wordt de halte-infrastructuur van bus- of tramhaltes in eigen beheer bij De Lijn verder toegankelijk aangelegd. Hiermee wordt het goede voorbeeld gegeven aan de gemeentelijke wegbeheerders, zodat meer en meer lijnen omgevormd kunnen worden tot 'Meer Mobiele Lijn'.

Toegankelijke halte-infrastructuur

Uit de halte-inventaris blijkt dat slechts 26% van de haltes toegankelijk is voor personen met een mobiliteitsbeperking, die hulp krijgen van een begeleider. Zonder assistentie is dit 10%.

Een toegankelijk netwerk volgens de MML-uitgangspunten vraagt om een planmatige halteaanpak.

Hierbij worden de belangrijkste lijnen en haltes als prioritair naar voor geschoven.

De Lijn heeft voor de vier piloot vervoerregio's, op basis van de data uit de halte-inventaris, rapporten opgesteld met de toegankelijkheidsstatus van de haltes. Deze rapporten bestaan zowel voor de gemeenten afzonderlijk als samenvattend voor de vervoerregio.

Ook voor de vervoerregio's zal zo'n haltenota opgesteld worden, en wel als onderdeel van het rapport met het voorstel van herwerkt netwerk. De haltenota op vervoerregioniveau vormt de basis voor de opmaak van een halteplan dat onderdeel uitmaakt van het regionaal mobiliteitsplan. Op die manier wordt bij de lokale besturen een planmatige aanpak gestimuleerd voor de verdere uitbouw van het aantal toegankelijke halten en de stelselmatige uitbreiding van het netwerk van 'meer mobiele lijnen'.

Toegankelijke voertuigen van het stads- en streekvervoer

Ik maak ook werk van de toegankelijkheid van het wagenpark. Elk nieuw voertuig is conform het reglement nr. 107 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE), toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Voor de beschrijving van een toegankelijk voertuig wordt uitgegaan van het voorzien van een lage vloer, een oprijplaat en een rolstoelplaats.

Momenteel zijn reeds 96% van de bussen van De Lijn toegankelijk. Rekening houdende met de bestelling en levering van de nieuwe bussen zal de vooropgestelde ambitie van 100% toegankelijke bussen worden gehaald in 2020.

De instroom van de nieuwe trams en de uitdiensttreding van een aantal PCC's zorgden recent voor een percentage van 58% toegankelijke trams.

De eerste versie van de Hermelijntram beschikt wel over een lage vloer, maar niet over een oprijplaat en rolstoelplaats. Er wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden van een retrofit aanpassing, zowel mechanisch als elektrisch als in de aansturing (veiligheid). Indien dit mogelijk blijkt en voor de ingreep financiering wordt gevonden zou het aandeel toegankelijke trams met nog ca. 10 procent kunnen toenemen.

In 2019 wordt een proefproject met elektrisch bediende oprijplaten voorzien op vijf nieuw in gebruik te nemen bussen. Daarmee wordt onderzocht of met dergelijke oprijplaten het operationele-zekerheidsniveau van de manuele oprijplaat bereikt kan worden.

Reserveren rolstoeltoegankelijke rit

Dankzij het steeds hogere aantal toegankelijke voertuigen en de betere beschikbaarheid van informatie over de toegankelijkheidsstatus van de haltes ontstond de mogelijkheid om de reservatieplicht te herbekijken. We hebben de mogelijkheid verkend om het vooraf reserveren van een rolstoelrit uit te schakelen. Op de vijf proefprojecten 'meer mobiele lijn' rijden rolstoelgebruikers sinds november 2017 mee zonder voorafgaandelijke reservatie. Op basis van de positieve evaluatie van het proefproject zal het afschaffen van de reservatieplicht doorgetrokken worden naar alle meer mobiele lijnen.

Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs

Samen met mijn collega bevoegd voor Onderwijs heb ik voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs een nieuw concept uitgewerkt dat zoveel mogelijk inspeelt op de zorgnood van de leerling zelf én op de lokale situatie. Dit nieuwe concept werd voor het eerst uitgetest naar aanleiding van de nieuwe inschrijvingen voor het schooljaar 2017-2018 in de proefgebieden Leuven en Roeselare-Hooglede-Izegem-Ingelmunster. In de deelnemende scholen wordt samen met de ouders en het CLB gezocht naar de beste vervoerskeuze voor elke individuele leerling. Omdat 1 pilootjaar weinig ruimte biedt om het project lokaal degelijk uit te testen, bij te sturen en gedegen gestalte te geven ik samen met mijn collega minister bevoegd voor Onderwijs beslist om het pilootproject te verlengen tot 30 juni 2019. Op deze manier is het ook mogelijk om een zinvolle en gedegen evaluatie van het pilootproject uit te voeren. In de loop van schooljaar 2017-2018 werd er een expertenpanel dat opgericht nagaat wat het effect is (op beperkte schaal) van de uitwerking van de centrale principes én of een organieke implementatie haalbaar en wenselijk is.

Ook het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs wordt ingekanteld in de werking van de vervoersregio's.

BlueAssist/OV-buddies/OV-poolen

We stimuleren verdere ontwikkelingen op het vlak van BlueAssist, een hulpmiddel voor mensen die moeilijk een hulpvraag kunnen stellen.

Het OV-buddy proefproject van TreinTramBus, IMOB en De Lijn, waarbij vrijwilligers personen met een beperking assisteren bij het (eerste) gebruik van de bus en tram, zal ingekanteld worden in de praktische werking van de mobiliteitscentrale.

De trainingssessies voor mensen met een visuele en motorische beperking in het gebruik van het openbaar vervoer, een proefproject van de reizigersbond, Inter en De Lijn, wordt verder geconsolideerd.

Verkeersveiligheid

SD 3 Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Algemene stand van zaken

Jonge bestuurders blijven oververtegenwoordigd in alle ongevallenstatistieken. We willen de dodentol lager en leggen de lat dus hoger. Om beginnende bestuurders beter voor te bereiden op de realiteit van het echte verkeer hebben we de rijopleiding voor categorie B stevig vertimmerd. We vragen meer kennis en kunde en gunnen beginnende bestuurders meer tijd om levensnoodzakelijke rijervaring op te doen in wisselende verkeersomstandigheden.

In januari 2017 werd de bijstand van een tolk beperkt tot vier talen (Frans, Duits, Engels en gebarentaal). Vervolgens werd er zowel aan het theoretische examen als aan het praktijkexamen categorie B gesleuteld.

Sinds 1 juni 2017 houdt het vernieuwde rijexamen voor de categorie B in dat:

- de overtredingen van de derde en vierde graad en overtredingen betreffende de maximumsnelheid, zwaarder doorwegen in de eindscore van het theoretische examen.
- zowel extra vaardigheden van lagere orde (door de invoering van extra manoeuvres) als vaardigheden van hogere orde (door de gevaarherkenningstest en het testen of de kandidaat in staat is zelfstandig te rijden) getest worden tijdens het praktijkexamen.

De app Rijbewijze werd ontwikkeld ter ondersteuning van het leer- en oefenproces voor de kandidaat-bestuurder, dat hij/zij al dan niet samen met een begeleider doorloopt, werd Rijbewijzer ontwikkeld. De app wordt volledig gratis ter beschikking gesteld maar bestaat ook in papieren vorm. Rijbewijzer is ook de naam van de website over (de hervorming van) de rijopleiding. We benaderen de kandidaat-bestuurder (en de eventuele begeleider) vooral via dit kanaal. Daarnaast communiceerden we in hoofdzaak via de gemeenten, via de Rijbewijs op School-kanalen en via de examencentra. Hiervoor werken we samen met VSV, GOCA, de ondernemingen van examencentra en de rijsscholen.

Op 1 oktober 2017 ging de tweede fase van de hervorming van start. De belangrijkste elementen van deze fase zijn:

- o de uitbreiding van de minimale oefenperiode van drie naar negen maanden;
- o het verplichte vormingsmoment voor begeleiders.

Ter voorbereiding van een derde fase van de hervorming van de rijopleiding, werd het decreet terugkommoment geschreven. In maart 2018 werd dit decreet definitief goedgekeurd en het trad in werking op 1 juli 2018. Om uitvoering te geven aan het decreet, werd een Besluit van de Vlaamse Regering dit najaar goedgekeurd.

De Werkgroep Rijopleiding (samengesteld uit vertegenwoordigers van o.m. het VHV, de VSV, Federdrive, GOCA, Gezinsbond, Vlaamse Jeugdraad, Assuralia, KU Leuven en Universiteit Hasselt) kwam op regelmatige basis samen om dit hele traject en de verschillende fases in de realisatie te bespreken en in goede banen te leiden.

Kordate handhaving is en blijft het sluitstuk van elk verkeersveiligheidsbeleid. Snelheid is nog steeds één van de grootste killers in het verkeer. Om een halt toe te roepen aan snelheidsovertreders werd het aantal trajectcontroles sterk uitgebreid.

In het begin van de legislatuur waren er vijf installaties operationeel op gewestwegen. Door een forse investering werd het netwerk tot op heden uitgebreid tot 54 tracés. Tegen het einde van de legislatuur plannen we er nog eens 66 extra operationeel te krijgen.

het gaat in minder dan de helft van de gevallen om de omvorming van traditionele flitscamera's tot een trajectcontrole. Alle andere tracés zijn geselecteerd op basis van de ongevallenstatistieken.

Op het einde van deze regeerperiode moeten er dus in totaal minstens 120 trajectcontroles actief zijn in Vlaanderen. Dit cijfer slaat alleen op de trajectcontroles die het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zelf bouwt en die Vlaanderen zelf betaalt. Daarbovenop werk ik samen met federaal minister van Binnenlandse Zaken Jan Jambon aan de installatie van ANPR-systemen op de autosnelwegen en dit zowel voor trajectcontrole voor als criminaliteitsbestrijding. Het gaat in een eerste fase over een 40-tal locaties.

We hebben de snelheidsregimes buiten de bebouwde kom geharmoniseerd. Sinds 1 januari 2017 is 70 kilometer per uur de norm buiten de bebouwde kom, 90 kilometer per uur de uitzondering. Met deze maatregel maken we de gewestwegen beter leesbaar en dus veiliger. De weggebruikers werden geïnformeerd via een brede informatiecampagne. Dankzij deze ingreep zijn 15 000 snelheidsborden voorgoed verdwenen.

Bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2015 werd artikel 11 m.b.t. de snelheidsbeperkingen in het wegverkeersreglement aangepast. Op autosnelwegen en 2x2-wegen gescheiden door een middenberm blijft de maximumsnelheid algemeen behouden op 120 km/u. Buiten de bebouwde kom was vaak al een 70 km/u-limiet van toepassing, aangeduid door verkeersborden. De aanpassing van de algemene regel betekende in vele gevallen dan ook geen aanpassing van de snelheid, maar wel van de borden. Die borden werden verwijderd op wegen waar 70 km/u geldt. De Vlaamse Overheid zorgde voor de handleiding "Snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom" met duidelijke richtlijnen rond snelheidsbeperkingen. Dit richtlijnenkader werd gepubliceerd op 13 september 2016.

De richtlijnen in dit document bieden een houvast bij beslissingen omtrent snelheidsregimes. Ze beschrijven meer specifiek wanneer wegbeheerders toch nog kunnen afwijken van de standaard snelheidslimiet van 70 km/u op lokale en secundaire wegen en in welke uitzonderlijke gevallen er dus een hoger of lager snelheidsregime ingevoerd kan worden.

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

Een volledig overzicht van de werkzaamheden van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid vindt u in het voortgangsrapport van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2017-2018, dat werd besproken in het Vlaams Parlement.

Zoals afgesproken met de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid focusten we in het tweede werkjaar (medio 2017-2018) van het verkeersveiligheidsplan op de volgende maatregelfiches:

Pijler 1: Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag

- Fiche 6: Kwalitatieve rijopleiding
- Fiche 7: Vakbekwaamheid & nascholing
- Fiche 17: Dode hoek

Pijler 2: Verkeersveilig ontwerpen en gebruik van verkeersveilige technologieën

- Fiche 9: Vergevingsgezinde wegen
- Fiche 11: Zichtbaarheid
- Fiche 13: Veiligere verkeerslichten / verkeerslichtenregeling

Pijler 3: Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

- Fiche 19: Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles
- Fiche 21: ANPR – trajectcontrole

Pijler 4: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

- Fiche 22: Beleidsrelevant onderzoek
- Fiche 23: Evaluatie & monitoring

Pijler 5: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

- Fiche 24: Engagement
- Fiche 25: Verkeersveiligheidscultuur bij bedrijven

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

Consistente snelheidsregimes/bevordering leesbaarheid weg

In het kader van de Werkgroep Weg & Omgeving wordt werk gemaakt van een verbetering van de leesbaarheid van de weg, met bundeling van de infrastructurele mogelijkheden op vlak van weg en omgeving (hoe wegbeeld, -omgeving en -functie meer op elkaar afstellen?). Afhankelijk van het snelheidsregime van de weg zal bekeken worden welke wegaanhoorigheden wenselijk zijn en welke niet. Het doel is om te komen tot een in de praktijk toepasbare matrix.

De werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden maakt verder werk van de herziening van de huidige plaatsingsvoorwaarden. Daarbij willen we onder meer aandacht schenken aan de logica en de duidelijkheid van de bebording en de herinneringen in (snelheids-)zones.

Bij dit alles blijven overleg en samenwerking met wegbeheerders en politie essentieel. Deze vinden plaats in de schoot van de Werkgroepen Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden en Weg & Omgeving.

Veiliger verkeerslichten/verkeerslichtenregeling

We maken verder werk van de uitvoering van het Vlaams Actieplan voor veiligere verkeerslichten. Per jaar worden 350 lichtengeregelde kruispunten in beheer van het Vlaamse gewest gescreend om na te gaan of deze maximaal conflictvrij gemaakt kunnen worden. Ondertussen werden op basis van deze screening al 389 lichtengeregelde kruispunten aangepast.

In het advies van de Vlaamse Regering op het federale ontwerp van wegcode heb ik de federale minister van Mobiliteit gevraagd om het principe van 'vierkant groen' sneller doorgang te laten vinden en een goede wettelijke basis te voorzien. Anticiperend op deze aanpassing in de wegcode liet ik op een aantal verkeerslichtengeregelde kruispunten reeds experimenten toe met deze regeling waarbij de kwetsbare weggebruiker in één fase conflictvrij groen krijgt.

Op basis van meldingen en ervaringen van weggebruikers en aan de hand van een evaluatie van dit regelprincipe op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid, geef ik het Agentschap Wegen en Verkeer de opdracht om heldere criteria te 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 Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Op deze manier wordt aan de diverse betrokken partijen, waaronder het VIAS Institute en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG), de mogelijkheid geboden om inspraak te hebben.

Veilige wegen en kruispunten

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert voluit in de veiligheid en de kwaliteit van de weg en hun aanhorigheden. We laten ons hierbij leiden door het STOP-principe. De dynamische lijst van gevaarlijke punten langs gewestwegen wordt verder gescreend op zoek naar quick wins. Deze gerichte korte termijninterventies kunnen het verkeer op korte termijn veiliger maken op deze locaties. Er wordt parallel gewerkt aan oplossingen op lange termijn.

Het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid maakt een dynamische lijst van gevaarlijke punten op basis van de meest recente ongevallencijfers (2014-2016). Met deze nieuwe aanpak wil ik slimmer en sneller werken. Op basis van de dynamische lijst van 2018 werden quick wins gepland op 44 locaties, zoals verkeerslichtenregelingen conflictvrij maken of de plaatsing van een afschermdende constructie. Ik streef er naar om al deze kleine ingrepen uit te voeren tegen het eind van het jaar. Op 61 locaties was reeds een structurele ingreep gepland om de verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren. Deze ingrepen worden opgenomen in het meerjarig investeringsprogramma van AWV.

Dat geldt ook voor de resterende 22 historische zwarte punten die werden weerhouden uit de statische lijst van gevaarlijke punten van 2002. Ik financier deze ingrepen mede met middelen afkomstig uit het verkeersveiligheidsfonds. Ik stel hiervoor bijkomend een bedrag van 65 miljoen euro ter beschikking.

Zodra de nieuwe dynamische lijst op basis van de ongevallengegevens 2017 beschikbaar is, herhaalt zich dit proces van screening, met het oog op een korte én lange termijn aanpak. Het tweesporenbeleid (top-down én bottom-up) blijft evenzeer behouden. Het spoor "top-down" slaat op het werken met een dynamische lijst gevaarlijke punten en/of wegsegmenten, geordend naar prioriteit, die we jaarlijks updaten op basis van de ongevallengegevens. Het spoor "bottom-up" verwijst naar de feedback van anderen uit, van de mensen op het terrein (die met hun insteken vanuit de praktijk de informatie van de ongevallengegevens kunnen aanvullen). Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de Provinciale Commissies Verkeersveiligheid (PCV), waarbij men op lokaal niveau samenzit met de verschillende betrokken partijen, rond concrete vragen en/of verkeersveiligheidsproblemen. In het kader van de onderzoeksagenda maken we ruimte voor de uitwerking van een gestructureerde methodologie voor de bepaling van gevaarlijke wegsegmenten op het onderliggende wegennet, als aanvulling op de methodologie die uitgewerkt werd voor het hoofdwegennet.

Tenslotte voorzien we opnieuw trajectcontroles op twintig gevaarlijke wegsegmenten op Vlaamse gewestwegen, waar snelheidsovertredingen leiden tot hoge ongevallencijfers (zie ook Pijler Handhaving).

Specifiek voor schoolomgevingen voorzie ik vanaf 2019 nieuwe subsidies die gemeenten toelaten om met kleine ingrepen die snel uitgevoerd kunnen worden een schoolomgeving verkeersveiliger te maken. Ik voorzie hiervoor 10 miljoen euro uit het verkeersveiligheidsfonds die volgens het principe 'een euro voor een euro' toegewezen wordt. Op die manier geef ik een stimulans van 20 miljoen euro om schoolomgevingen verkeersveiliger te maken.

Vergevingsgezinde wegen

Het Vlaams Verkeerscentrum brengt de fileproblematiek op snelwegafritten in kaart. Er gaat bijzondere aandacht naar congestieproblemen die terugslaan (of dreigen terug te slaan) op de snelweg. AWV heeft reeds maatregelen getroffen op 18 probleemlocaties. Momenteel worden nog 6 locaties aangepakt. De ingrepen variëren naargelang de lokale

situatie. Zo worden er verkeerslichtenregelingen aangepast of gerealiseerd maar worden er ook afritten verlengd of verbreed. Op zeker 10 locaties dringt een grondige herinrichting zich op. De nodige studies worden opgestart en de infrastructurele ingrepen worden op het juiste moment opgenomen in het GIP.

We voeren verkeersveiligheidsinspecties uit op basis van een risico-inschatting van het hoofdwegennet, met het oog op een verdere verbetering van de bestaande weginfrastructuur. Het bestaande wegennet wordt gecontroleerd op gebreken van diverse aard (vb. gebreken met betrekking tot toestand van het wegdek, verticale signalisatie, afschermende constructies, verlichting...).

Zichtbaarheid

Om fiets- en voetgangersoversteken beter te beveiligen conform de nieuwe richtlijnen zijn extra middelen nodig. Ik maak hiervoor in 2019 dan ook 3 miljoen euro vrij. Daarnaast voorzie ik ook opnieuw een extra financiële injectie (€ 3.000.000) specifiek bedoeld voor de vernieuwing van de fietsgeleidingsmarkeringen, waarmee we de leesbaarheid van de weg verhogen

OD 11 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag

Informeren en sensibiliseren

In 2018 worden vier grootschalige Vlaamse sensibiliseringscampagnes gerealiseerd met affiches rond de volgende thema's: voldoende afstand houden, overdreven en onaangepaste snelheid, vermoeidheid en afleiding. Daarbovenop worden twee doelgroepgerichte sensibiliseringscampagnes gerealiseerd rond specifieke thema's die kwetsbare weggebruikers of specifieke leeftijds- of risicogroepen sterk aanbelangen: beginnende autobestuurders - snelheid en medische rijgeschiktheid oudere autobestuurders.

Ook het komende jaar wordt gewerkt met enerzijds campagnes gericht op het grote publiek en anderzijds campagnes gericht op specifieke doelgroepen. Een nieuw koepelconcept zag het levenslicht: 'beloofd'. Door middel van concrete beloftes – aan een naaste zoals een vriend of een familielid – willen we met deze campagnes persoonlijke een betrokkenheid realiseren, inclusief een actief en direct engagement. Zoals steeds stemmen we alles af met de handavingskalender van politie en ondersteunen waar mogelijk met terreinactiviteiten.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde start een samenwerking met verschillende partners uit de modesector. We mikken op meer "verkeersveilige kledij" in de Vlaamse winkels. Dit zou bijvoorbeeld gerealiseerd kunnen worden door meer fluo- en retroreflecterende elementen te laten verwerken in kledij. We werken in dat kader aan een engagementsverklaring en een label.

Kwalitatieve educatie en levenslang leren

Er wordt ingezet op continuering en optimalisering van het bestaande educatieve aanbod. De verticale leerlijn in het onderwijs wordt verder uitgebouwd. De verkeersweken worden georganiseerd volgens het beproefde en goed bevonden concept van de Mobibus. Deze verkeersweken omvatten een programma op maat van iedere graad van het secundair onderwijs.

De formule voor Rijbewijs Op School zal evolueren naar het aanbieden van een digitaal leerplatform. Dit moet het mogelijk maken om de kennis nodig voor het behalen van het voorlopig rijbewijs op een laagdrempelige manier te verwerven, ongeacht de leeftijd van de kandidaat. Het digitale leerplatform zal ruimere thema's aansnijden dan enkel de wegcode op maat van de automobilist. Voor leerlingen die extra ondersteuning nodig

hebben voor een basiskennis wegcode zullen aanvullende lessen op school worden aangeboden.

“Brevetten en actiepakketten” worden waar nodig hernieuwd en geactualiseerd, met de ontwikkeling van digitale materialen. We blijven leerkrachten ondersteunen in het aanbieden van verkeers- en mobiliteitseducatie. In 2018 zal er ook ingezet worden op de bekendmaking van het project Getuigen onderweg en het efficiënter maken van de nabespreking. De bedoeling is om een concrete gedragsverandering teweeg te brengen bij de leerlingen.

In het najaar van 2018 leggen we met een extra campagne de focus op de oudere bestuurder en het belang van het tijdig testen van de vaardigheden. Vanuit dit oogpunt zullen we ook werk maken van een nieuwe cursus op maat van oudere verkeersdeelnemers. In overleg met de partners in het Vlaams Huis bekijken we invulling en organisatie waarbij we naast het opfrissen van de kennis van de wegcode ook oog zullen hebben voor vaardigheden, de nodige feedback en interactie onder de deelnemers.

Kwalitatieve rijopleiding

De organisatie van het terugkommoment wordt volop voorbereid. Zo zal een toezichthouder en handhavingsinstantie aangesteld worden en wordt een informatiesysteem voorzien voor de opvolging van het terugkommoment.

Parallel aan de hervorming van de rijopleiding zijn we gestart met het hertekenen van de rijsschoolwereld. Deze hervorming is gebaseerd op volgende pijlers:

- Naar één statuut voor rijsschool en zelfstandige rijinstructeurs;
- Betere instroom van goed opgeleide rijinstructeurs;
- Fraude kortader kunnen aanpakken;
- De regelgeving moderniseren en toekomstgericht aanpassen.

Vakbekwaamheid voor houders van een rijbewijs C of D

We zetten verder in op efficiëntiewinsten in de administratieve processen en in het toezicht op de opleidingscentra. Een belangrijk aspect is het vervangen van de software. Deze moet niet alleen performanter en gebruiksvriendelijker, maar moet ook de processen ondersteunen en automatiseren in plaats van extra administratieve last te veroorzaken. In de eerste helft van 2018 werd de voorbereidende procesanalyse voltooid, waarna de opdracht voor de eigenlijke vervanging uitgeschreven is. We houden rekening met de risicofactor van de nog onzekere samenwerking met de andere gewesten.

De werkgroep die zich buigt over de verbetering van de nascholing vakbekwaamheid en waarin de sector vertegenwoordigd is, zet de werkzaamheden verder. Er wordt verder gesleuteld aan minimumeisen voor modules en de voorwaarden voor lesvoertuigen.

Ook de procedures voor inspectie worden verder verfijnd.

De verdere evolutie van de EU-richtlijn 2003/59/EG wordt opgevolgd. Zodra de wijziging van de richtlijn definitief is, starten we met de voorbereiding van de implementatie. Hierbij moeten we rekening houden met de nog steeds lopende bevoegdheidsdiscussie met de federale overheid.

Medische rijgeschiktheid

De werkgroep Rijgeschiktheid zal het logistieke probleem van aangepaste les- en examenvoertuigen verder in kaart brengen en concrete oplossingen voorstellen. Hierbij wordt zowel naar de korte als naar de langere termijn gekeken. Dit gebeurt in overleg

met de cel Homologatie en Technische keuring van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

In samenwerking met CARA/VIAS Institute wordt de werking van CARA beter gedocumenteerd. VIAS werkt aan een intern verbetertraject en het Departement MOW schrijft een opdracht uit voor een audit van CARA. We mikken op prestatiegerichte financiering, in plaats van een financiering via een vast bedrag.

De werkgroep werkt verder aan de ontwikkeling van een generieke procedure voor medisch en psychologisch rijgeschiktheidsonderzoek.

Dode hoek

We blijven investeren in informatie, educatie en sensibilisering omtrent de dode hoek. We zetten de samenwerking met Transport en Logistiek Vlaanderen verder en we blijven de virtual reality-brillen dode hoek inzetten tijdens de Verkeersweken. Ook de nieuwe leerlijn (vermijden van de dode hoek door achter het voertuig te blijven) blijven we promoten.

Parallel worden de ontwikkelingen inzake voertuigtechnologie en andere relevante innovaties van nabij opgevolgd en zo nodig ondersteund. Zo wordt ook het project "bluetooth" verder opgevolgd.

Via het subsidiemechanisme 'Ecologisch en Veilig Transport' (2017-2019) komen ondernemingen die beschikken over ten minste één voertuig van meer dan 3,5 ton voor goederentransport in aanmerking voor subsidie, als men kan aantonen dat de uitgaven bijdragen tot ecologisch en veilig transport. De voor deze subsidie voorziene budgetten worden momenteel nog niet volledig aangewend. We verhogen daarom in 2019 het subsidiebedrag per voertuig en bekijken welke maatregelen bijkomend opgenomen kunnen worden in de subsidielijst.

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

Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

Er blijft altijd nood aan controle op het naleven van de verkeersregels door middel van effectieve vaststellingen. Een goede samenwerking en een vlotte informatiedoorstroming zijn hierbij cruciaal.

De CBE-implementatie zal de efficiëntie verhogen. We gaan dit proces nauwgezet opvolgen, zeker in het licht van de voorziene inspanningen in handhavingsapparatuur. Op 28 maart 2018 is fase 2 in werking getreden, waardoor Justitie de regie van de afhandeling nu volledig in handen heeft. De afhandelingsprocedure kan voortaan efficiënter verlopen waardoor de pakkans (zowel objectief als subjectief) verder zal verhogen.

Leermaatregelen

We doen verder onderzoek naar de mogelijkheden van operationalisering van het plan van aanpak. Dit gebeurt binnen de Werkgroep Leermaatregelen, met het oog op uitvoering van een project. Door de inwerkingtreding van de CBE, met in een latere fase, de mogelijkheid om ook de problematiek van de "veelplegers" aan te pakken, werden de werkzaamheden van de werkgroep eind maart 2018 terug aangevat. Het doel is om selectiecriteria en een eerste inhoudsbepaling vast te leggen, om deze nadien ter bespreking voor te leggen aan Justitie.

ANPR en trajectcontrole

Ik blijf investeren in trajectcontrole. Op deze manier versterken we niet alleen de verkeersveiligheid, maar geven we ook vorm aan een vlottere en homogener verkeersstroom en realiseren we een rustiger wegbeeld.

Uitbreiding netwerk van trajectcontroles

Het aantal trajectcontrole werd reeds sterk uitgebreid. We zetten verder in op het vereenvoudigen van controles en het faciliteren van. ANPR-systemen laten toe om ook andere inbreuken te detecteren, waardoor er tijd en ruimte vrijkomt om meer te reageren op andere verkeersonveiligheidsfenomenen, die arbeidsintensiever maar niet minder gevaarlijk zijn. Voor snelheidshandhaving kunnen we steeds meer gebruik maken van om automatische controles. Zowel de subjectieve als de objectieve pakkans verhogen zo exponentieel.

Uitbreiding van het aantal trajectcontrole op autosnelwegen:

De uitbouw van een gebiedsdekkend ANPR-netwerk langs de snelwegen dient enerzijds onze Vlaamse strijd voor meer verkeersveiligheid en anderzijds ook in de terreur bestrijding door federaal minister Jambon ANPR is met andere woorden een win-win. Het federale ANPR-netwerk kan immers meteen ook trajectcontrole. Niettemin zijn er bepaalde wegvakken waar deze beoogde synergie niet mogelijk is. Vlaanderen zal op een aantal van deze wegvakken weloverwogen investeren in extra ANPR-installaties, zodat er toch nog extra snelwegkilometers uitgerust kunnen worden met trajectcontrole. Door een slimme lokalisatie van de sites kunnen we de gaten in het netwerk verder inperken. De gunning van het noodzakelijke contract werd in 2017 gefinaliseerd, zodat vanaf begin 2018 kan gestart worden met de realisaties op het terrein.

Als voorafname realiseerde AWW in 2017 alvast bijkomende trajectcontroles op de E313 en de E40. Meer bepaald op de E313 (van Antwerpen-oost tot Wommelgem en van Wommelgem tot Ranst) en op de E40 (van Sint-Stevens-Woluwe tot Heverlee).

Uitbreiding van trajectcontrole langs gewestwegen:

In 2017 hebben we de eerste 20 wegvakken op gewestwegen geselecteerd voor de plaatsing van trajectcontrole. Bij het selecteren van die 20 locaties houden we rekening met de ongevallencijfers, zodat er gericht ingezet kan worden op de meest gevaarlijke segmenten in Vlaanderen. We kijken ook naar de snelheidsgegevens, omdat we uiteraard wegen willen aanpakken waar zich ook effectief snelheidsproblemen voordoen. Op 20 juni 2017 werden de 20 locaties waar trajectcontrole zal geïnstalleerd worden bekend gemaakt. Aansluitend werden via de ANPR Opdrachtcentrale van AWW de nodige initiatieven genomen om deze investeringen te initialiseren.

Digitalisatie bestaande camera's

De bestaande snelheids- en roodlichtcamera's worden gedigitaliseerd. Hierbij krijgen ANPR en de functionaliteit trajectcontrole een prominente rol. Snelheidscamera's met natte film worden maximaal door trajectcontrole vervangen. Tegelijk blijven we sterk inzetten op het maximaal operationeel houden van de bestaande flitspalen.

Ook bij de digitalisering van de roodlichtcameras gaan we inzetten op ANPR-functionaliteiten met bijzondere interesse voor trajectcontrole.

Ik volg nieuwe technologische evoluties om handhavingsacties verder te ondersteunen. Ik denk bijvoorbeeld aan geautomatiseerde controle op gordeldracht en smartphonegebruik.

Mobiele trajectcontroles

Eind 2017 realiseerde AWW met behulp van de opdrachtcentrale een eerste proefinstallatie voor een mobiele trajectcontrole. In het voorjaar 2018 werd diezelfde installatie een eerste keer effectief ingezet.

We voorzien in 2019 de aankoop van meerdere mobiele trajectcontroles.

In de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid wordt overleg opgestart met de lokale en/of federale politie en het parket voor de afhandeling en opvolging van de verkeersinbreuken.

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

Beleidsrelevant onderzoek

We geven in het komende jaar voorrang aan de meest prioritaire onderzoeken uit de goedgekeurde onderzoeksagenda:

- Evaluatie vernieuwde rijopleiding
- Diepte-onderzoek oversteekplaatsen
- Elektrische fietsen
- Bepaling gevaarlijke wegsegmenten onderliggend wegennetwerk
- Evaluatie snelheidsregime 90-70
- Evaluatie actieplan verkeerslichten

Evaluatie en monitoring

Binnen het luik "Evaluatie en monitoring" wordt gefocust op de verdere uitvoering van structurele ongevalanalyses (met jaarrapportering van de recentste verkeersongevallencijfers), de inhoudelijke interpretatie van de NSR-resultaten en het uitwerken van de verkeersveiligheidsmonitor, zodat de vooruitgang in de streefcijfers uit het verkeersveiligheidsplan vanuit verschillende indicatoren en invalshoeken. In dit kader wordt ook het voornemen om de vooruitgang op vlak van verkeersveiligheid op EU-niveau te monitoren aan de hand van een beperkte set van "key performance indicators" opgevolgd.

OD 14	Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering
-------	---

Engagement

We werken verder aan het vergroten van het positieve engagement bij alle verkeersveiligheidspartners én alle weggebruikers.

De werkzaamheden worden onverdroten verdergezet in het kader van het bevorderen van de veiligheidscultuur in het lokaal beleid (SAVE-charter en aanvullende coaching), in het bedrijfsleven (Safe2work, enz.) en in de afstemming met andere overheden (vereenvoudiging en modernisering wegcode). Initiatieven zoals de Dag van de Motorrijder worden opnieuw georganiseerd (4^e editie is voorzien op zondag 31 maart 2019). Aan de coaching in verband met het SAVE-charter wordt in 2018 een vervolgtraject gekoppeld voor 16 gemeentebesturen uit de provincie Antwerpen. In samenwerking met de provincie Antwerpen bekijkt een expert, vanuit een analyse van het huidige verkeersveiligheidsbeleid, hoe voorgestelde acties en maatregelen uitgevoerd kunnen worden op het terrein. Na 2018 zullen opnieuw 10 à 15 nieuwe gemeenten dit traject starten. Deze coaching kadert in een samenwerking tussen OVK-SAVE – de VSV en provincie Antwerpen.

De campagne 'Fiets Wijs!' wil de sportieve en recreatieve fietsers in Vlaanderen sensibiliseren om mee gestalte te geven aan een verkeersveilig Vlaanderen. Naast een publiekscampagne en de aanwezigheid op evenementen zal de vzw een eventlabel ontwikkelen voor organisatoren van fietsevenementen. Organisatoren mogen dit dragen

wanneer zij aantonen dat alle facetten van 'wijs fietsen' vervat zitten in het DNA van hun organisatie.

Verkeersveiligheidscultuur bedrijven

We vernieuwen Truckveilig, dat al sinds 2012 loopt. We bekijken samen met de transportsector hoe we de sector inhoudelijk kunnen ondersteunen via het Beloofd! -concept. De laatste Truckveilig-labels worden uitgereikt in 2019. Om die reden zullen we niet inzetten op een Verkeersveilig charter.

Met Safe2Work zetten we in 2019 verder in op de opleiding en sensibilisering van werknemers. Hiervoor werken we voortdurend aan een uitbreiding en update van het aanbod.

Gezien de matige interesse bij bedrijven wordt de coaching verkeersveiligheid bij bedrijven stopgezet. We merken echter dat steeds meer preventieadviseurs deelnemen aan onze opleiding verkeersveiligheid in samenwerking met PREBES. Hierop zullen we dan ook sterker inzetten in 2019.

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

De forse investeringen binnen het beleidsveld Mobiliteit en Openbare Werken komen vaak ten goede van mens en leefomgeving. Denk bijvoorbeeld aan de investeringen in waterkwaliteit en waterbeheersing. Bij infrastructuurinvesteringen voorzien we telkens flankerende of milderende maatregelen.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken neemt zijn verantwoordelijkheid in het kader van het Vlaamse luchtkwaliteitsplan en het Vlaamse klimaatbeleidsplan, beiden goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 20 juli 2018.

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

Integraal waterbeleid

Het beleidsdomein MOW werkt in de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) mee aan de opmaak van de 3e waterbeleidsnota. Deze 3e waterbeleidsnota zal de visie voor de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 bepalen. Ondertussen worden ook de ontwerp teksten van de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 geschreven.

We houden bij watergebonden projecten altijd rekening met de effecten op het water. Op In het zogenaamde Wezer-arrest (1 juli 2015) heeft het Europese Hof van Justitie de regels aangescherpt voor de vergunningen van grootschalige watergebonden projecten. In de CIW heeft een ad hoc werkgroep onder voorzitterschap van het departement MOW gewerkt aan een gerichte aanpak in de lijn van het Wezer-arrest.

De Vlaamse waterbeheerders willen in de periode 2018-2020 voor de eerste keer samen een allesomvattend sedimentbeheerconcept ontwikkelen en zo de beheersplanning van het sediment in het hele stroomgebied van de Schelde ondersteunen. Dit beheersconcept zal ook een basis voorzien voor het thema sediment in de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027.

Waterbeheersing

Met het oog op het beheersen van overstromingsrisico's wordt er conform de Europees Overstromingsrichtlijn werk gemaakt van de volgende overstromingsrisicobeheerplannen: Dender, Leie, Boven-Schelde, Gentse Kanalen, Maas en IJzer.

De hydrodynamische modellen worden verder verbeterd. In 2018 werd er werk gemaakt van de actualisatie van de overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten. Voorts werd de kostentool verfijnd en werd de multi-criteria analyse uitgebreid met nieuwe criteria (naast de reeds gebruikte criteria van economische en sociale baten).

In 2018 werkten we verder aan de communicatieproducten rond meerlaagse waterveiligheid. Zo wordt o.a. verder werk gemaakt van de professionalisering van het spel "hoog water zonder kater".

In 2019 herzien we de overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten in uitvoering van de Europese overstromingsrichtlijn.

Er gaat niet alleen toenemende aandacht naar het beheersen van de wateroverlast, maar ook naar de problematiek van watertekorten. Om de negatieve effecten op de scheepvaart te beperken en om de waterbeschikbaarheid optimaal te beheren, wordt in de periode 2018-2020 een waterschaarste- en droogterisicobeheerplan uitgewerkt binnen de structuren van het CIW.

In 2018 heeft de CIW ook de Vlaamse Droogtecommissie opgericht. Het beleidsdomein MOW is als beheerder van de waterwegen vertegenwoordigd via één van de co-secretarissen en via leden van het departement MOW en De Vlaamse Waterweg. Tijdens de waterschaarste in de zomer van 2018 namen de betrokken diensten van MOW heel wat eigen maatregelen en gaven ze heel wat adviezen binnen de Vlaamse Droogtecommissie om zo de hinder en de impact van de waterschaarste maximaal te beperken. Net zoals in 2017 zal er ook eind 2018 een grondige evaluatie van het waterschaarstebeheer gebeuren binnen MOW en ruimer binnen de CIW. In 2019 gaat men aan de slag Met de aanbevelingen die voortkomen uit deze evaluatie, met de bedoelingom het waterschaarste- en droogterisicobeheer verder te verbeteren.

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan wordt verdergezet. Zo is bvb. de opstart voorzien van de ontpolderingswerken in Hedwigepolder (op Nederlands grondgebied). In de Maasvallei wordt o.a. de de zomerbedverbreding en dijkterugtrekking ter hoogte van Geistingen (Kinrooi) gerealiseerd. Eind 2019 zal de grindwinning ten behoeve van de rivierverruiming stoppen in dit gebied zodat de laatste deelgebieden begin 2020 afgewerkt kunnen worden. Ik heb mijn collega bevoegd voor Omgeving gevraagd het planningsinitiatief op te starten voor de werken ter hoogte van Zeeschelde Gentbrugge-Melle en Bastenakkers-Ham.

Kustveiligheid

Er wordt in 2019 verder gewerkt aan de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid. Bij de zandsuppletie in Knokke-Heist zal specie gebruikt worden van de uitgravingen voor de Nieuwe Sluis Terneuzen.

De werken voor de zeedijken in Middelkerke en Oostende (Wellington-Raversijde) zullen van start gaan in 2019. Tegelijk lopen nog andere studies voor de aanpassing van de dijken. Er wordt ook verder gewerkt aan de voorbereiding van overstromingsmaatregelen in de achterhaven van Oostende, in de zone Station-Demeysluis en in zone Montgomerydok.

We investeren verder in kustmorfologisch onderzoek naar het efficiënt in standhouden van de zachte zeewering. De (huidige en nog te realiseren) zeewering én de lopende onderzoeksprojecten worden geëvalueerd in het kader van de herziening van het Marien Ruimtelijk Plan. Voor de kaderrichtlijn water en de noodplanning bij verwachte stormvloed worden de actuele veiligheids- en overstromingsrisico's voortdurend opgevolgd.

In het kader van het Masterplan Kustveiligheid worden maatregelen genomen om de veiligheid te garanderen tot 2050. Onder wetenschappers is er echter steeds meer consensus dat de gevolgen van de klimaatverandering ernstiger zullen zijn dan tot nu toe werd aangenomen. Mogelijk volstaat de huidige aanpak niet en is er nood aan bijkomende maatregelen om hogere waterstanden en golven, zwaardere overstromingen en stormschade tegen te gaan.

Binnen het Complex Project 'Kustvisie' ontwikkelen we een langetermijnaanpak voor de bescherming van de Vlaamse Kust. De Vlaamse Regering heeft de startbeslissing

genomen op 22 december 2017 en daarmee werd de onderzoeksfase in gang gezet. Het complex project richt de blik op 2100 en onderzoekt welke maatregelen nodig zijn om onze kust te beschermen tegen zwaardere klimaatscenario's.

Met het nemen van de startbeslissing van 22 december 2017 heeft de Vlaamse Regering het eerste van 3 procedurele beslismomenten genomen. De te onderzoeken alternatieven werden verder uitgewerkt in de loop van 2018. Het participatief onderzoek over de planalternatieven kan in het voorjaar van 2019 formeel opgestart worden met de publicatie van de Alternatieven Onderzoeksnota. .

OD 16	Investeren met aandacht voor de leefomgeving
-------	---

Klimaatbeleid

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken heeft meegewerkt aan het Vlaamse Klimaatbeleidsplan. De ambities stroken met de doelstellingen van het voorontwerp van het Luchtbeleidsplan 2030.

Het Klimaatbeleidsplan wil de emissies ten opzichte van 2005 doen dalen met 27%. Deze doelstelling wordt afgestemd met de ontwerp teksten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waar de voorgestelde maatregelen werden doorgerekend om deze reductiedoelstelling te kunnen realiseren.

Deze ambitieuze doelstellingen vergen een ingrijpende systeemverandering in mobiliteit en transport

- Afvlakking groei gemotoriseerd wegverkeer
- Modale verschuiving naar duurzame modi
- Verregaande vergroening wagenpark

Het Klimaatbeleidsplan hanteert volgende doelstellingen

- broeikasdoelstelling: daling emissies met minstens 27% tot 2005
- een Ruimtelijke Ordening die klimaatvriendelijke mobiliteit en duurzame bereikbaarheid ondersteunt
- sturen van de mobiliteitsontwikkeling
- koolstofarme en zero-emissievoertuigen

Deze doelstellingen kunnen worden vertaald in volgende beleidsmaatregelen:

- Vraaggericht investeren in bereikbaarheid
- Ruimtelijke condities voor klimaatvriendelijke mobiliteit en duurzame bereikbaarheid
- Sturen van de mobiliteitsontwikkeling
- Zorgen voor daling reële emissies van voertuigen
- Meer bereiken door samen te werken

In het kader van het klimaatbeleid wil de Vlaamse Regering een voorbeeldrol vervullen door tegen eind 2030 de CO₂-emissies met minstens 40% te reduceren en het primair energieverbruik met minstens 27% in haar eigen mobiliteit, patrimonium en organisatiecultuur. De Vlaamse Regering heeft in juli 2016 daarvoor concrete actieplannen goedgekeurd: het actieplan Mobiliteit, het actieplan Energie-efficiëntie, het actieplan Gebouwenbeheer Het Facilitair Bedrijf en de conceptnota Actieplan Gedrag en Klimaataanpak.

Het beleidsdomein MOW zal een substantiële bijdrage leveren om deze actieplannen te realiseren, zowel ten aanzien van mobiliteit, als ten aanzien van energie-efficiëntie. Op het vlak van energieverbruik en op het vlak van het wagenpark en gebouwenbeheer behoren de entiteiten van het beleidsdomein MOW tot de belangrijkste spelers. Het VEB

lanceerde ondertussen een call for projects in het kader van het Actieplan Energie-efficiëntie. Projecten met een duidelijke klimaatwinst konden rekenen op subsidies uit het Klimaatfonds. 9 entiteiten kregen subsidies. AWW, De Lijn en De Vlaamse Waterweg konden in 2017 samen rekenen op 965.000 euro.

Luchtkwaliteitsplannen

Het beleidsdomein MOW werkte mee aan de voorbereiding van het Vlaamse Luchtbeleidsplan dat op 20/07/2018 goedgekeurd werd door de Vlaamse Regering. Voor de transportsector gaat de meeste aandacht naar het wegverkeer, dat het personenvervoer en het vrachtvervoer omvat en dat het grootste aandeel in de emissies heeft.

In het mobiliteitsbeleid zetten we concreet in op drie aspecten. Ten eerste beperken we het aantal gereden voertuigkilometers. Dit kan door ruimtelijk en maatschappelijk sturend op te treden. We maken bijvoorbeeld weloverwogen keuzes rond de inplanting van verkeersgenererende projecten en milderen waar nodig de impact.

Ten tweede zetten we in op het verduurzamen van de mobiliteit. We investeren in de uitbouw van een robuust, slim, multimodaal geïntegreerd mobiliteitsstelsel met voldoende capaciteit wat vlotter verkeer en een intensiever gebruik van de alternatieven mogelijk maakt en wat ook de luchtkwaliteit ten goede komt. We streven naar de budgetneutrale invoering van een slimme kilometerheffing voor alle lichte voertuigen en we hanteren daarbij volgende doelstellingen: het reduceren van de congestie op de wegen, de toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt' en het internaliseren van externe kosten. Bij de tariefstelling houden we rekening met de milieuprestatie van de voertuigen. We realiseren goede (mobiliteits)alternatieven, zodat de burger desgewenst zijn gedrag kan aanpassen.

Ten derde vergroenen we het wagenpark. Op korte termijn zetten we in op het terugdringen van de werkelijke emissies van diesellootjes die ook na 2030 nog zullen rondrijden. We werken hiertoe actief mee aan de totstandkoming van nieuwe Europese voertuignormen. Binnen de Vlaamse bevoegdheden versterken we de homologatieprocedure en de daaraan verbonden testprocedures. We bestrijden ook emissiefraude van sommige eigenaars door in te zetten op de versterking van de periodieke technische keuring en op controles langs de weg. We onderzoeken hierbij het potentieel van nieuwe technieken (remote sensing, sniffer car, ...) die de werkelijke emissies van individuele voertuigen kunnen bepalen.

We stimuleren alternatieve voertuigtechnologieën (elektriciteit, aardgas of waterstof), bouwen de laad- en tankinfrastructuur verder uit, stimuleren het gebruik van lichte elektrische voertuigen en maken van nichevloeden en bedrijfsvloeden koplopers in de transitie naar zero-emissie voertuigen.

We zetten verder in op fiscale en financiële stimuli en hebben aandacht voor nichevloeden met een voorbeeldfunctie. De Vlaamse Overheid ondersteunt gemeenten die beslissen om een LEZ in te voeren. We sensibiliseren de overige knelpuntgemeenten en monitoren de impact van een LEZ op de roet- en NO₂-concentraties.

We hebben in dit plan ook aandacht voor een mildering bij bestaande infrastructuurwerken. Bij de (her)inrichting van grote infrastructuur in en rond stedelijke gebieden, in het bijzonder Antwerpen en de Vlaamse Rand rond Brussel, bevorderen de vlotte doorstroming van het verkeer en verminderen dus de blootstelling aan luchtverontreiniging. We optimaliseren het ontwerp van geluidschermen en onderzoeken de mogelijkheden om de blootstelling aan tunnelmonden verder te verminderen van technische oplossingen.

We mikken ook op een vergroening van de overige mobiele bronnen (spoor, scheepvaart, luchtverkeer en machines).

Daarnaast creëren we via de uitvoering van het ruimtelijke beleid de condities om de blootstelling aan luchtverontreiniging verder terug te dringen.

Clean Power for Transport

De Vlaamse Regering hechtte op 20 juli 2018 haar goedkeuring aan het ontwerp van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030. In dit plan staan de doelstellingen over de vergroening van het Vlaamse wagenpark. De Vlaamse Regering hechtte ook haar goedkeuring aan het voorontwerp van het Luchtbeleidsplan 2030, dat wel nog een publieke consultatieronde doorloopt. Het nieuwe Vlaamse CPT-actieplan voor de periode van 2021 tot 2030 moet verdere invulling geven aan beide beleidsdocumenten. Dit actieplan zal verder bouwen op het huidige CPT-actieplan dat nog loopt tot 2020.

Het wagenpark wordt vergroend door in te zetten op meer duurzame voertuigen. Zo werd het steunpercentage voor vrachtvervoer op aardgas verhoogd in de Ecologiepremie Plus. Omdat het verminderen van de klimaat-uitstoot van zwaar vrachtvervoer een aparte en moeilijke uitdaging is, zetten we verder in op het uitwerken van een aantal geschikte strategieën.

Alternatieve energie en laadpalen langs snelwegen en gewestwegen

Ik wil Vlamingen verleiden om in de toekomst elektrisch te gaan rijden. Ik wil de e-rijder op hoofdwegen om de 50 kilometer een laadpunt aan bieden. Hiertoe heb ik al concessies van de tankstations langsheen autosnelwegen bijgestuurd. Zo zijn er op vandaag reeds op 23 locaties langs of in de nabije omgeving van een autosnelweg oplaadpunten voorzien. Ik lanceer een tweede oproep aan private uitbaters om bijkomende laadinfrastructuur te realiseren op autosnelwegen, carpoolparkings en P&R. Op die manier willen we circa 30 bijkomende vergunnen. Er werden vorig jaar al 5 locaties vergund. Ik voorzie alvast een financiële ondersteuning ter realisatie van de installaties.

In overleg het departement Omgeving worden de Europese subsidies voor snelladers langs TEN-T autosnelwegen optimaal ingepast in Vlaanderen. 2 subsidiesystemen worden op elkaar afgestemd om de beoogde doelstelling "binnen de 50 km een laadpunt" te kunnen realiseren.

Samen met de administratie van het departement Omgeving, het Brussels Hoofdstedelijk gewest en Nederland heeft mijn administratie Europese subsidies verworven onder de projectnaam BENEFIC. BENEFIC is onderdeel van het EU programma 'Connecting Europe Facility', en wordt gefinancierd door de Europese Commissie. Deze subsidie wordt aangewend om kleinschalige projecten te cofinancieren. Op het Vlaamse grondgebied worden er subsidies verleend voor 454 laders voor elektrische personenwagens, 69 snelladers en 10 ultra snelladers, 2 CNG-stations en 2 L-CNG stations, 13 snelladers voor taxi's. Met het oog op de elektrificatie van het openbaar vervoer worden 8 (opportunity) snelladers en 50 'nachtladers' mee gefinancierd. Daarnaast zijn er ook subsidies voor 18 walstroominstallaties voor binnenvaartschepen. In totaal wordt er voor 5.657.755 euro subsidies toegekend, waarvan 3.341.201 euro in Vlaanderen.

Er wordt vanaf 2019 werk gemaakt van laadinfrastructuur voor bussen van De Lijn en deze infrastructuur kan ook ter beschikking gesteld worden aan derden tijdens de momenten waarop De Lijn de laadinstallaties niet zelf nodig heeft. De Lijn streeft hierbij naar het afsluiten van partnerships met leveranciers en gebruikers van dergelijke infrastructuur.

Vergroening voertuigenpark De Lijn

Gelijktijdig aan de sterke uitbreiding van de bestelling van de 12m hybride bussen werd een tweede deel van een gemengde bestelling van Euro VI dieselbussen en Euro VI hybride bussen geplaatst, nl. een bestelling van gelede bussen en hybride citybussen, .. Deze bussen zullen de verouderde Euro II en een deel van de Euro III bussen vervangen. Conform de door de Vlaamse regering in de zomer van 2016 vastgelegde doelstellingen, worden vanaf 2019 geen dieselbussen meer besteld.

Ook werden in 2018 de opstartprojecten met batterij-elektrische bussen en bijhorende laadinfrastructuur toegewezen, waarbij zeven elektrische bussen en laadinfrastructuur voor Gent en Leuven besteld werden. Deze opdracht kan nog uitgebreid worden met nog eens 6 elektrische bussen.

Deze projecten zijn de aanzet voor de uitbouw van buslijnen met elektrische bussen. De bestelde bussen van deze opstartprojecten zullen in de loop van 2019 in gebruik worden genomen.

Er werden in 2017 158 oude bussen uit dienst genomen terwijl er 192 nieuwe bussen in dienst kwamen. Wat de trams betreft werden 6 PCC's buiten dienst gesteld en kwamen er 26 nieuwe trams bij. Hierdoor is de gemiddelde leeftijd van het buspark gedaald van 9 jaar 5 maanden naar 8 jaar 11 maanden en van het trampark van 28 jaar 9 maanden naar 26 jaar 3 maanden. Nog dit jaar worden ca. 65 bussen in gebruik genomen. Deze bussen vervangen verouderde Euro II bussen.

Voor de periode 2019-2021 werden de nodige middelen voorzien voor aankoop van rollend materieel, dit in overeenstemming met de beheersovereenkomst van de VVM, die voorziet in het verder inzetten op het vergroenen van de busvloot.

In een eerste fase minimaal zullen 277 Euro III-bussen vervangen worden door hybride bussen. De vastleggingen daarvan kunnen gebeuren in 2019 (200 bussen) en in 2020 (77 bussen). Deze hybride bussen zullen in de toekomst volledig elektrisch kunnen rijden, van zodra de nodige laadinfrastructuur beschikbaar is.

Parallel met de aankoop van deze bussen wordt werk gemaakt van een grootschalige uitrol van de elektrificatie van de busvloot. De nodige budgetten hiervoor worden bij de begrotingsopmaak 2019 voorzien. Hierdoor kunnen we tegen 2024 maar liefst 925 vol elektrische bussen operationeel hebben en bedienen we op die manier de stadskernen volledig emissievrij .

Vergroening scheepvaart

We gaan onverminderd door met de uitbouw van een netwerk aan walstroomvoorzieningen voor binnenschepen.

Begin 2018 werd een samenwerkingsakkoord bekrachtigd tussen De Vlaamse Waterweg, Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en Port of Antwerp, met daarin de verantwoordelijkheden van de partners in de Stuurgroep Vergroeningsconsulent vastgelegd. Er werd een vergroeningsconsulent aangeworven, die sinds april 2018 binnenvaartondernemers informeert en adviseert over groener varen.

Naast de bouw van walstroomkasten wordt ook een achterliggend beheersysteem uitgerold, met inbrip van de organisatie van de helpdesk, technisch onderhoud en interventies. Met het oog op uniformiteit werd tijdens deze legislatuureen centraal beheersysteem voor walstroom ontwikkeld binnen het kader van het Trans-European Network Transport (TEN-T) project,. Het gaat om een gezamenlijk initiatief van het

departement MOW, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, De Vlaamse waterweg en het Havenbedrijf Gent.

Om dit systeem meer gebruikersvriendelijk te maken en om ook andere dienstverleningen zoals drinkwater, scheepvaartafval.... te integreren zullen de havens en waterwegbeheerder in 2019 onderzoeken op welke manier men kan komen tot een verbeterd CEBES dat meer tegemoet komt aan de verwachtingen van de klant. Hiervoor is een marktverkenning lopende. Op 29 september 2018 werd de eerste draft van de technische specificaties van het verbeterd CEBES besproken op het Vlaams Binnenvaartservicesplatform. Begin 2019 wordt de samenwerkingsovereenkomst voor een aanbesteding opgemaakt en ondertekend door alle betrokkenen

Stedelijke logistiek

Beleidskader

De Vlaamse Overheid heeft via het Vlaams beleidskader stedelijke logistiek de basis gelegd voor een horizontaal en geïntegreerd beleid. Dit beleidskader wordt gehanteerd om samen met steden en gemeenten en andere belanghebbenden werk te maken van acties rond stedelijke logistiek.

Waterweg in stadsbevoorrading

Samenwerking met het stadsdistributieplatform van de Stad Gent promoten we actief de binnenvaart om watergebonden bouwwerken te beleveren. Er werd een marktoproep gelanceerd gericht op watergebonden stadsdistributie, met focus op watergebonden werflogistiek. Ook met de Stad Brugge worden mogelijkheden onderzocht.

In 2019 wordt verder ingezet op het promoten en gebruiken van de waterweg voor stadsdistributie en stadsbevoorrading.

Hierbij zullen:

- mogelijke (proef)projecten onderzocht worden, met een focus op werflogistiek;
- mogelijke locaties voor stadsdistributie onderzocht worden;
- steden en gemeenten verder ingelicht worden over de mogelijkheden van de waterweg.

Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)

Te hoge stikstofdepositie vormt in veel gevallen een obstakel om de instandhoudingsdoelstellingen binnen het Europese Natura2000 netwerk te halen.

Mijn administratie werkt samen met het beleidsdomein Omgeving aan de opmaak van een programmadocument voor deze PAS. Transport levert immers een belangrijke bijdrage aan de stikstofuitstoot.

Hierbij onderzoeken we ook of een kader voor de toekenning van vergunningen voor infrastructuurprojecten voldoende doeltreffend en haalbaar is. Dit kader zal alleszins rekening houden met generieke inspanningen inzake de vermindering van de NOx-uitstoot en de prognoses inzake emissie door het verkeer.

De impact op de omgeving milderen

Ook bij investeringen in weginfrastructuur heb ik aandacht voor de omgeving. Zo blijf ik investeren in geluidsmilderende maatregelen zoals geluidsschermen, gronddammen en stille toplagen.

Ik heb bovendien de nodige aandacht voor dieren die onze wegen kruisen, in samenwerking met mijn college bevoegd voor Natuur. De werken aan het ecoduct Groenendaal zijn afgerond. De groene brug van 60 meter was noodzakelijk om de biodiversiteit van de verschillende diersoorten in het Zoniënwoud te blijven garanderen.

Andere ecoducten of eco-recreaduct (combinatie met een fietspad) worden momenteel voorbereid in Nevele over de E40 of over de N25 ter hoogte van het Meerdaalwoud. Daarnaast wordt het wilddetectiesysteem op de N73 ter hoogte van het Militair domein te Leopoldsborg en Hechtel-Eksel eind 2018 operationeel. Dit systeem kan in de toekomst ook geïnstalleerd worden op andere plaatsen in Vlaanderen, als de evaluatie ervan positief.

Ik zorg voor een versnelling in de ombouw naar LED-technologie. De ombouw van de autosnelwegverlichting naar LED is gestart in 2018 en loopt verder in de loop van de volgende jaren. Daarnaast wordt ook de signalisatie langs de waterwegen stelselmatig omgebouwd naar LED.

Ik zal ook de overheidsvaartuigen verder vergroenen. In 2019 zal Vloot tijdens de structurele onderhoudsbeurten van haar vaartuigen stapsgewijs modificaties doorvoeren die de exploitatie van deze vaartuigen duurzamer maakt. Ook bij de aanbesteding van een nieuwe veerboot voor de kust, kies ik resoluut voor een elektrisch vaartuig.

OD 17 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken

Waterrecreatie

We hechten veel belang aan afstemming met de waterrecreatiesector. Binnen het overlegplatform voor Waterrecreatie, - sport en -toerisme worden knelpunten aangehaald en op constructieve wijze opgevolgd. Er worden prioriteiten bepaald voor plezier- en passagiersvaart waar de waterwegbeheerder vervolgens mee aan de slag gaat.

In opdracht van het overlegplatform voor waterrecreatie werd een studie uitgevoerd om een beeld te krijgen van de economische betekenis van de Vlaamse waterrecreatiesector en haar toegevoegde waarde voor de Vlaamse toeristische sector. Deze studie toont aan dat de totale economische impact van de Vlaamse waterrecreatie op Vlaamse waterwegen geschat wordt op 825.781.117 euro omzet, 355.336.117 euro toegevoegde waarde en 7.007 voltijdsequivalenten tewerkstelling.

Riviercruisetoerisme vormt een specifieke vorm van passagiersvaart, die specifieke infrastructuur behoeft (steigers, in- en uitstapplaatsen,...). De Vlaamse Waterweg investeert verder in deze infrastructuur. Toekomstige mogelijkheden voor passagiersvaart worden volgens het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme voorzien aan toeristisch interessante locaties zoals de grote en/of kunststeden en aan toeristische transferlocaties (cfr. multimodale knooppunten).

De waterwegbeheerders zetten sterk in op het valoriseren van de economische en toeristische meerwaarde van de kanalen en waterwegen in onze (centrum)steden. Veel projecten zijn in ontwerp, uitvoering of werden recent opgeleverd. Ik verwijs onder meer naar het openleggen van de Reep in Gent, het boven water brengen van de Binnen-Dijle in Mechelen, de Leiewerken in Kortrijk en Menen, de Scheldekaaien in Antwerpen, werken aan het kanaal Brussel-Charleroi, de Brugse ringvaart, enzoverder.

Eind 2018 werd een nieuw structureel overleg opgestart voor afstemming tussen zowel de recreatieve als functionele gebruikers van het jaagpad. Binnen dit platform worden knelpunten voor functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden en oevers verder afgestemd. Zo werd er bijvoorbeeld een aangepast toegankelijkheidsbeleid uitgewerkt voor hengelaars met een handicap, die gebruik wensen te maken van het jaagpad.

Er werd ingezet op nieuwe communicatiemiddelen voor de waterrecreant. Via deelname aan de beurzen Boot Holland, Boot Düsseldorf en Nieuwpoort Boat Show werden de Vlaamse waterwegen gepromoot en werd informatie verspreid over geldende regelgeving en recreatiemogelijkheden. In 2018 werd tevens de nieuwe brochure 'Waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen' gepubliceerd en verspreid, een bundeling van enkele vorige publicaties met een overzichtelijker en gebruiksvriendelijker resultaat. Ten slotte kreeg de pleziervaarder via het gebruikersplatform 'VisuRIS' toegang tot een routeplanner.

SD 5 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

Algemene stand van zaken

De investeringsbudgetten zijn historisch hoog. De ESR-beleidskredieten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn gestegen van 3 miljard euro sinds het begrotingsjaar 2015 naar 3,7 miljard euro bij de begrotingsaanpassing 2018.

In 2018 werd maar liefst 1,5 miljard euro vrijgemaakt voor investeringsprojecten, een recordbedrag

De extra investering van 100 miljoen euro, die beloofd werd bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens, werd gehonoreerd vanaf 2017 en werd bovendien losgekoppeld van de reële ontvangsten uit de kilometerheffing. Op basis van deze reële ontvangsten is in er 2018 immers nog een bijkomend budget van 41 miljoen euro ingeschreven op een provisie, die nog toegewezen moet worden aan concrete investeringsprojecten.

De middelen binnen het doorstromingsfonds zijn in de loop van deze legislatuur bijna verdriedubbeld tot een bedrag van 51 miljoen euro. De toenemende middelen binnen het Verkeersveiligheidsfonds kunnen ook aangewend worden voor investeringen die bijdragen tot de verkeersveiligheid.

Deze legislatuur werd de nodige aandacht besteed aan kustveiligheid. Zo werd bij de begrotingsaanpassing 2017 eenmalig 7 miljoen euro aan bijkomende middelen voorzien voor het uitvoeren van herstelwerkzaamheden na de storm Dieter. In 2018 wordt dan weer eenmalig 10 miljoen euro ingeschreven om projecten in het kader van het masterplan Kustveiligheid te realiseren, in combinatie met het op peil houden van het noodzakelijke veiligheidsniveau tegen zware stormen. Deze bijkomende investeringsimpuls maakt het mogelijk ook andere maatregelen zonder vertraging uit te voeren.

De Vlaamse Waterweg heeft Europese subsidies verkregen voor de projecten "Bruggen Albertkanaal" en "Seine-Schelde".

Het investeringsbudget voor De Lijn is fors gestegen en was nog nooit eerder zo hoog als in deze bestuursperiode. Dankzij de extra investeringsmiddelen kan er volop geïnvesteerd worden in de toekomst van de Vlaamse vervoersmaatschappij, ondanks de stijgende budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen. Er wordt onder andere sterk ingezet op de vergroening van de vloot van De Lijn en de verbetering van de stationsomgevingen. 'De Werkvennootschap' (opgericht in 2017) beschikt in 2018 reeds over een investeringsbudget van 73 miljoen euro. Dit is een budget dat nog exponentieel zal toenemen in de komende jaren zodat De Werkvennootschap de aan haar toegewezen grote investeringsprojecten, o.a. in het kader van Werken aan de Ring, kan pakken.

De investeringsprojecten van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel komen stilaan op snelheid. In deze bestuursperiode zijn de ingeschreven investeringskredieten verdubbeld. Bovendien werd er in het kader van het akkoord rond Oosterweel afgesproken dat er een fonds gecreëerd zal worden waarop de onbenutte kredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken verzameld worden, zodat deze middelen geïnvesteerd kunnen worden in de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – Ring om Antwerpen. Eind 2017 werd reeds 54,3 miljoen euro toegevoegd aan dit fonds.

Ten slotte kan het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, naast de recurrent ingeschreven kredieten, ook gebruik maken van de FFEU-middelen. Deze middelen worden onder andere aangewend voor de investeringen in de Nieuwe Sluis Terneuzen. Hierdoor kan jaarlijks 59,5 miljoen euro voorzien worden voor dit project (naast de 120 miljoen euro die bij het begin van deze legislatuur reeds werd overgeschreven).

OD 18	Investerings	inpassen	in	het	Europese
	transportinfrastructuurnetwerk				

Infrastructuurwerken waterwegen

De Vlaamse binnenvaart stevent in 2018 af op een nieuw recordjaar. In de eerste helft van 2018 steeg de tonnage op onze waterwegen met twee procent en het aantal getransporteerde containers met zes procent. De Vlaamse Regering besloot op 13 juli hebben om de binnenvaart budgettair een extra duwtje in de rug te geven door het toekennen van 81,5 miljoen euro aan extra investeringen via het Financieringsfonds Eenmalige Uitgaven (FFEU). Via dit FFEU fonds wordt onder meer ingezet op de opwaardering van het Kanaal Brussel-Charleroi (8 miljoen), de aanleg van kaaimuren in publiek-private samenwerking (6 miljoen euro), de bouw van een grote Nieuwe Sluis in Terneuzen (59,5 miljoen), de Scheldekaaien (8 miljoen euro).

In Vlaanderen zetten we in op de verdere uitbouw van een sterk transportnetwerk over het water. Zo vormen onze waterwegen steeds meer de sterke hinterlandverbindingen langs waar de havens ontsloten worden.

Dit houdt onder meer in dat de vaarwegen op diepte gehouden worden. Het gaat hier zowel om verdiepingsbaggerwerken als om onderhoudsbaggerwerken.

Zo worden voor het Zeekanaal Brussel-Schelde de verdiepingswerken van de vaargeul tussen Wintam en Willebroek gefinaliseerd. Dit maakt de toegang voor 10.000 tonsschepen mogelijk. We voorzien dat de verdiepingsbaggerwerken boven de Rupeltunnel ter realisatie van het 10.000 tonsvak op het Zeekanaal Brussel-Schelde opgestart zullen worden in 2019.

Een deel van de belangrijke waterwegprojecten, zoals bijvoorbeeld de Seine-Schelde verbinding en de opwaardering van het Albertkanaal, worden ingepast in de corridor North Sea – Mediterraan. Vlaanderen zet dan ook volop in op het bekomen van maximale Europese cofinanciering.

In het kader van het project Seine-Schelde werd op de Leie de nieuwe klasse Vb-sluis in Harelbeke in het voorjaar in dienst genomen, de intake aan de Banmolens gerealiseerd en gestart met de bouw van de nieuwe stuw en vistrap.

Ook in Sint-Baafs-Vijve is de bouw van de nieuwe sluis volop bezig en werden de bijhorende voorhavens reeds afgewerkt. In 2019 voorzien we de finalisering van de werken in Harelbeke en in Sint-Baafs-Vijve worden.

De verlaging van de Leieboorden in Kortrijk en de inrichting van de Vlaamse oever in Wervik werden eveneens afgewerkt. Op het kanaal Roeselare-Leie werd de nieuwe Dorpsbrug in Ingelmunster aangevoerd en gemonteerd. Op de Boven-Schelde werden de werken aan de nieuwe stuw en visnevengeul in Kerkhove volop verdergezet.

Op het Albertkanaal werd in 2018 uitvoering gegeven aan het vervolgtraject voor de uitbreiding van de sluiscapaciteit Wijnegem. Tevens werden voorbereidende studies gestart voor de aanbesteding van de resterende oeverwerken in het kader van de opwaardering sectie Wijnegem-Antwerpen.

He project verhogen bruggen Albertkanaal is volop in uitvoering. De verhoging van de brug over de kolenhaven van Genk alsook de herbouw van de spoorbrug van Kuringen werden aanbesteed. De 2e cluster van het PPS-project is in volle voorbereiding. Tevens worden met Infrabel afspraken gemaakt voor de herbouw van de spoorbruggen van Genk en Herentals-Lier.

Infrastructuurwerken worden maximaal ingepast in de omgeving, zowel in de stedelijke als in de natuurlijk omgeving. Er is vanzelfsprekend overal waar mogelijk aandacht voor fietsinfrastructuur.

Op het Kanaal naar Charleroi werd het startschot gegeven voor de uitvoering van de projecten van de aanleg van de Zuidbrug en de Sint-Annabrug in Halle. De werkzaamheden voor de wegeniswerken rond de Drie Fonteinbrug werden gestart op 20/08/2018 en zullen normaliter voltooid zijn tegen oktober 2019. Het definitief ontwerp voor de 2de fase, namelijk de bouw van de Drie Fonteinbrug zelf, werd in september 2018 gefinaliseerd. De werkzaamheden voor fase 2 worden einde 2018 aanbesteed. Verdere uitvoering van het project en ook de start van de bouw van de Drie Fonteinbrug is voorzien voor 2019, na het bekomen van de omgevingsvergunning.

Op 1 september werd de nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Zeeschelde in Wetteren in gebruik genomen. De oude brug, de 'passerelle', werd eind september worden afgebroken.

De aanbestedingsdocumenten voor de werken aan het stuwsloiscomplex van Denderbelle worden opgemaakt. De documenten voor de aanvraag van de omgevingsvergunning worden voorbereid. De noodzakelijke aanpassingen aan de project-MER Opwaardering Dender (naar aanleiding van het arrest van Geraardsbergen) worden voorbereid.

Voor de vervanging van de drie 600tons-sluizen door een grotere sluis op het Kanaal Bocholt-Herentals werd in 2018 beslist de project MER te stoppen en over te gaan tot de opmaak van een plan MER.

Conform het decreet Complexe Projecten werd voor de modernisering van het kanaal Bossuit-Kortrijk op klasse Va een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgesteld. Ook de voorbereidende studies voor de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie werden verdergezet. Na de publieke raadpleging omtrent de alternatievenonderzoeksnota, wordt de onderzoeksfase opgestart en doorlopen. Hierna volgt de opmaak van een synthesenota en een eerste ontwerp van voorkeursbesluit. Het lopende studie- en onderzoekstraject voor de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie wordt verdergezet.

Infrastructuurwerken wegen

Ik investeer opnieuw ruim 40 miljoen euro om – rekening houdend met de onderhoudscyclus – de toestand op onze autosnelwegen op peil te houden zodat er geen nieuwe historische achterstand ontstaat.

Daarnaast zorg ik er voor dat de tunnels gelegen op het Trans Europese Netwerk (TERN) voldoen aan de Europese verkeersveiligheid eisen (Tunnelrichtlijn 2004/54/EG). Ik investeer hiervoor 20 miljoen euro in volgende ingrepen:

- Vierarmentunnel: het vernieuwen van de hoog- en laagspanning installaties, de bestaande verlichting vervangen door LED, de brandleiding vernieuwen;
- Beverentunnel: het aanpassen van het vlucht concept, het realiseren van de installatie om de tunnel af te sluiten in geval van een calamiteit;
- Tijsmanstunnel: het aanpassen van het vlucht concept, het vernieuwen van de hoog- en laagspanninginstallaties, het realiseren van de installatie om de tunnel af te sluiten in geval van een calamiteit.

In afwachting van deze grote infrastructurele ingrepen worden enkele tijdelijke risicobeperkende maatregelen uitgerold. Het gaat om snel te implementeren ingrepen die afgestemd zijn op de specifieke situatie in elke tunnel, bijvoorbeeld het invoeren van een inhaalverbod voor vrachtwagens, het verlagen van de ADR categorie of het installeren van een trajectcontrole.

Voor alle TERN-tunnels zijn ook noodplannen voor handen die worden gevolgd bij calamiteiten of incidenten. Op 29 september werd dit getest in de Tijsmanstunnel aan de hand van een grootschalige multidisciplinaire rampenoefening. De hulpdiensten, de Stad Antwerpen, de haven van Antwerpen en de verkeers- & tunneloperatoren testen zo in praktijk de gemaakte afspraken en procedures.

Overslagmogelijkheden

Ik wil bedrijven verleiden om bij het vervoer van goederen zo veel mogelijk te kiezen voor de binnenvaart als transportmiddel. Ondernemingen die de binnenvaart willen integreren in hun logistieke keten, kunnen via Multimodaal.Vlaanderen ook bij De Vlaamse Waterweg nv terecht voor alle informatie over de aanleg van een laad- en losinstallatie. Dat kan via een Publiek Private Samenwerking (PPS) tussen de waterwegbeheerder en een privépartner.

Deze samenwerking houdt concreet in dat De Vlaamse Waterweg nv 80% van de infrastructuur financiert en de onderneming 20%. Het bedrijf staat daarnaast ook in voor de uitrusting van de kaai en voor de laad- en losinstallaties. Tegenover die investering vanuit de Vlaamse Overheid staat het engagement van het bedrijf om over een periode van tien jaar een vastgelegde hoeveelheid goederen via de waterweg te transporteren.

De nieuwe regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties via een publiek-private samenwerking trad in werking in 2018. Ik heb in 2018 nog 11 nieuwe kaaimuur projecten goedgekeurd waarvan de publieke tussenkomst geraamd wordt op 16,5 miljoen euro.

Bedrijventerreinen

De Vlaamse Waterweg nv beheert heel wat watergebonden bedrijventerreinen. Ze worden in concessie gegeven aan bedrijven die de binnenvaart gebruiken voor de aan- en afvoer van grondstoffen en/of afgewerkte producten. Dat gebeurt vooral met langdurige overeenkomsten of met preciaire vergunningen die jaarlijks verlengd kunnen worden.

Voor het actief ontsluiten van bedrijventerreinen op intermodale wijze, wordt onder meer intens samengewerkt met Multimodaal.Vlaanderen en VOKA, en kan De Vlaamse Waterweg steunen op een slagkrachtig commercieel beleid vanuit de nieuwe fusievennootschap. Het kaaimuurprogramma vormt hierin een essentieel onderdeel van de investeringen in de binnenvaart.

In het kader van de herontwikkeling van de Ford-site werden de afbraakwerken op zone C eind 2018 afgerond. De saneringswerkzaamheden zullen toegewezen worden tegen eind 2018. De studieopdracht voor het ontwerp van de nieuwe infrastructuur in Zone A werd in 2018 toegewezen en de opdracht werd opgestart.

Op het ENA-terrein Ham-Zwartenhoek is de afwerking van het watergebonden perceel ten oosten van Nike in nu uitvoering. Het einde van de werken is voorzien in 2019.

Daarnaast lopen verschillende initiatieven tot opmaak GRUP voor de inrichting van bedrijventerreinen, zoals onder meer GRUP Zwaikom-Ranst en GRUP Genk-Zuid Ebema, waarvoor ik mijn collega bevoegd voor Omgeving zal vragen de planningsprocedure op te starten.

OD 19 Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen**Multimodaal.Vlaanderen**

Als modusneutraal en onafhankelijk platform staat 'Multimodaal.Vlaanderen' in voor het informeren, sensibiliseren en begeleiden van bedrijven. 'Multimodaal.Vlaanderen' wil een duidelijk waarneembare wijziging te realiseren in de mentaliteit bij verladers en logistieke dienstverleners. Deze 'mental shift' moet leiden tot een 'modal shift': het efficiënt(er) inzetten van de juiste modi voor het juiste bedrijf en de juiste stromen. Bij dit initiatief wordt de samenhang met de transportdeskundigen van DVW bewaakt en dubbelwerk vermeden.

Multimodaal.Vlaanderen is in oktober 2017 uit de startblokken geschoten en in het eerste werkjaar werden reeds ruim 260 bedrijfsbezoeken en 85 business cases uitgevoerd, over alle modi heen. Dit overtreft de vooropgestelde doelstellingen. Om een grotere maatschappelijke impact te realiseren ligt de focus op het creëren van communities, waardoor er een bedrijfsoverstijgende aanpak wordt gerealiseerd. Er werden al twee communities opgericht (afval en bouwmaterialen), andere zijn in oprichting.

Multimodaal.Vlaanderen zal verder inzetten op match-making tussen bedrijven onderling, zodat zij gemeenschappelijk kunnen inzetten op een innoverende multimodale aanpak van hun transportketen. Op deze manier wordt de economische rentabiliteit van de bedrijven ondersteund door de logistieke kost te optimaliseren en tegelijk in te zetten op, onder meer, binnenvaart als alternatieve modus binnen de transportketen.

Multimodaal.Vlaanderen zal de eigen verworven inzichten verder laten analyseren en onderbouwen, zowel wat betreft de kansen (opportuniteiten) als de knelpunten (uitdagingen) naar een duurzame modal shift in de logistiek. Deze analyse zal inzichten kunnen bevestigen maar zal wellicht ook leiden tot nuanceringen of nieuwe inzichten.

OD 20 Duurzame logistiek met oog voor innovatie**Autonoom varen**

Vlaanderen neemt het voortouw bij de ontwikkeling van autonoom varen. In 2018 werd een testzone geopend, met daarin alle waterwegen onder het beheer van De Vlaamse Waterweg nv. er werden procedures uitgeschreven voor het veilig gebruik van de testzone. Bedrijven die willen testen, moeten een aanvraagformulier indienen en hun case wordt in detail besproken met verschillende experts binnen de Vlaamse Overheid om ervoor te zorgen dat de testen op een veilige manier kunnen gebeuren. In de meetings wordt groot belang gehecht aan een risico-analyse. In 2019 zullen er testen plaatsvinden in de testzone. Daarnaast zal ook onderzoek plaatsvinden naar hoe men autonoom kan aanmeren en welke data nog nodig zijn om de scheepvaart efficiënter te laten verlopen.

Mijn diensten werken binnen INAS (international network for autonomous ships) actief mee aan het creëren van internationale standaarden voor autonome schepen en voor het monitoren van testzones. Andere landen willen werken naar ons voorbeeld. Binnen de UNECE en de CCR is de discussie over de aanpassing van de huidige internationale wet- en regelgeving gestart. Vlaanderen startte in samenwerking met Nederland een werkgroep binnen PIANC die de wisselwerking tussen slimme schepen en slimme

infrastructuur in kaart zal brengen. Het Vlaams forum voor autonome schepen (FLOAT) werd opgestart op 1 oktober 2018, de verdere uitwerking volgt in 2019.

Professionalisering binnenvaart

Eind 2018 wordt er een sectorconvenant afgesloten voor de binnenvaart, in samenwerking met ministers Muyters en Crevits. Via deze sectorconvenant werken we samen met de binnenvaartsector aan nieuwe initiatieven met betrekking tot de overgang van onderwijs naar de arbeidsmarkt, het levenslang leren en de werkgelegenheid binnen de binnenvaartsector. De toegang tot het beroep, de opleiding tot matroos en schipper, en de bijhorende beroepskwalificaties zijn immers essentieel om de instroom van voldoende en gekwalificeerd personeel in de sector te blijven garanderen. Ook de doorstroming van personeel van en naar andere sectoren (zoals de baggersector) is belangrijk. Het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen verleent advies over de mogelijkheden om een professionaliseringstraject te volgen. Hierbij wordt expliciet verwezen naar de ondersteuning door Multimodaal.Vlaanderen.

Mijn administratie werkt verder aan het implementeren van de Europese Richtlijn voor beroepskwalificaties. Deze richtlijn zal de arbeidsmobiliteit vergemakkelijken door ervoor te zorgen dat de kwalificaties van geschoolde werknemers erkend worden in de hele Europese Unie. De richtlijn moet uiterlijk tegen 17 januari 2022 omgezet worden.

OD 21	Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen
-------	---

Vlaamse Havenstrategie

De grote lijnen van de Vlaamse Havenstrategie zijn eind 2017 afgetoetst in een seminarie met de stakeholders.

Het Havendecreet blijft een belangrijke pijler en blijft het juridisch kader voor het beheer van het havengebied en de financiering van haveninfrastructuur. Het decreet moet werkbaar blijven en afgestemd worden op ontwikkelingen op Europees niveau.

Er wordt gestreefd naar verzakelijking. Er komt meer maatwerk in de relatie tussen de Vlaamse Overheid en de havens. Zo wordt het bestaande juridisch kader aangevuld met een duidelijk kader voor het vaststellen en opvolgen van de aanpak van de (gezamenlijke) doelstellingen. Ook de versterking van de samenwerking tussen de Vlaamse Havens onderling wordt hierin meegenomen. We mikken samen met de havenbedrijven is op een koepelovereenkomst, die nog deze regeerperiode wordt bezegeld. In deze koepelovereenkomst zullen werkafspraken en globale doelstellingen van de vernieuwde samenwerking vastgelegd worden.

Een concreet voorbeeld van de vernieuwde samenwerking is de subsidiëring van de havenkapiteinsdiensten. Beide partijen ervaren de huidige werkwijze administratief belastend. Daarom wordt in overleg met de havenbedrijven een vereenvoudigde subsidiëring uitgewerkt.

Een grensoverschrijdende bagger en stortstrategie

Eind 2018 zullen we voor het eerst een vergunningsaanvraag indienen in Nederland om toelating te krijgen om gedurende een proefperiode zandige onderhoudsbaggerspecie uit de vaarpassen van de Vlaamse Schelde, te storten in de Westerschelde. Zo zullen we ook in Vlaanderen niet langer specie te onttrekken aan het ganse morfologische systeem van de Schelde. Door gebrek aan stortcapaciteit in de Vlaamse Schelde kan onderhoud van

de vaarpassen enkel volledig in stand gehouden worden door een substantieel deel aan zandwinning toe te laten. De proefperiode zou kunnen ingaan vanaf zomer 2019.

Complex Project ECA

Begin 2018 werd het onderzoek naar acht mogelijke oplossingen voor extra containerbehandelingscapaciteit in de Haven van Antwerpen afgerond. Op basis van de onderzoeksresultaten kwam een nieuwe (negende) mogelijke oplossing tot stand. Dit negende alternatief voorziet extra containerbehandelingscapaciteit aan de Noordzeeterminal, de uitbouw van de capaciteit aan het Deurganckdok langs het Waaslandkanaal en het Doeldok in combinatie met capaciteit aan de zuidwestelijke zijde van een nieuw getijdendok dwars op Deurganckdok. Het alternatief omvat ook verschillende logistieke zones. Het gaat om het resterend deel van gedempt deel Doeldok en het gebied ten westen van Putten Weiden, aangevuld met de Vlake van Zwijndrecht. Tot slot omvat het alternatief ook wachtbundels voor spoorvervoer en de westelijke ontsluiting. Dit alternatief 9 wordt op dezelfde manier behandeld als de andere alternatieven. Na de verwerking van alle onderzoeken en adviezen zal ik in 2019 een voorkeursbeslissing voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Digitalisering

Er wordt verder werk gemaakt van de optimalisering van de uitwisseling van de informatie van scheepvaartverkeer (zowel zee- als binnenvaart) binnen de keten.

De denktank Havenneutraal Platform (HNP), onder voorzitterschap van het Havenbedrijf Gent, heeft in 2018 concrete resultaten uitgewerkt en borgt de governance structuur voor een efficiënte en kwalitatieve data uitwisseling tussen private en publieke partners in de keten. In 2019 wordt deze governance rol vanuit het HNP gemeenschappelijk over alle partners heen opgenomen.

De vzw Cargo Community System (CCS) blijft een belangrijke rol spelen als breed overlegplatform voor publieke en private havenpartners met als doel het identificeren van nieuwe toepassingen, het stellen van prioriteiten en het onderling afstemmen van IT-initiatieven en projecten met een lading gerelateerde informatie. De impact en de resultaten van de werking van de vzw CCS worden geëvalueerd op basis van een benchmark die eind 2018 wordt opgestart en waarvan de resultaten beschikbaar zullen zijn in 2019.

Er komt een verdere integratie van digitale toepassingen om een duurzame logistieke keten te garanderen. Er moet altijd gekozen worden voor de juiste modi en de verschillende schakels van de logistieke transportketen moeten beter op elkaar worden afgestemd. Concreet zal een integratie van het uniek meldpunt binnenvaart met nautische applicaties in de havenbedrijven en het Barge Traffic System er in 2019 voor zorgen dat slot planning voor barges bij de containerterminals efficiënter aangestuurd kan worden. Zo wordt de overslag op binnenvaart binnen de zeehavens geoptimaliseerd en worden de wachttijden voor de binnenvaart aanzienlijk teruggedrongen. Bovendien garandeert deze aanpak meer beschikbare capaciteit voor binnenschepen in de containerafhandeling. Hiervoor zal in 2019 een koppeling worden uitgevoerd tussen enerzijds het dataplatform NxtPort en anderzijds het "Central Broker Systeem" en RIS-systemen van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en De Vlaamse Waterweg nv.

Op basis van deze koppeling zal monitoring opgebouwd worden om patronen, trends en anomalieën te rapporteren over de keten heen zodat we de logistieke keten in en rond de

havengebieden verder kunnen optimaliseren, met in eerste instantie vooral aandacht voor de binnenvaart. Bijkomende toepassingen rond het verbeteren van de logistieke keten zullen opgebouwd kunnen worden door de verdere uitbouw van deze data platformen. Dit heeft een rechtstreekse positieve impact op de economische rentabiliteit van diverse spelers, op de duurzaamheid van de keten en op een verbeterde mobiliteit in de havengebieden.

Nautische keten en veiligheid

De Nautische keten op de Westerschelde wordt samen met Nederland beheerd vanuit de Permanente Commissie. We proberen om meer inzicht te krijgen in het huidige veiligheidsniveau, en we gaan ook op zoek naar verbeteringsmaatregelen. Experts hebben een aantal top-risico's benoemd die nu door middel van de bow-tie techniek gecounterd zullen worden met beheersmaatregelen. De nodige werkzaamheden worden uitgevoerd in 2019. Er komt ook een uitgebreidere en periodieke rapportage voor het hele gebied, met een stand van zaken voor de implementatie van de gekozen beheersmaatregelen. Dit moet ervoor zorgen dat het huidige veiligheidsniveau minstens behouden wordt bij een toekomstig complexer verkeersbeeld, maar liefst nog verbeterd.

Met het oog op de coördinatie van het scheepvaartverkeer vanaf de zee tot aan de aanlegplaats in de haven en omgekeerd, werden verschillende initiatieven genomen voor de optimalisatie van de nautische keten.

- Met de fusie van de Haven van Gent en Zeeland Seaports werden de eerste stappen gezet naar een geïntegreerd verkeersmanagement over de landsgrenzen heen.
- De finale functionele en operationele vereisten voor het Antwerp Coordination Center (ACC) zijn opgesteld.
- Er wordt in het kader van geïntegreerd verkeersmanagement Antwerpen bekeken hoe de planningshorizon voor de scheepvaart vergroot kan worden. Dit moet een betere en vooral betrouwbaardere planning mogelijk maken. Concrete stappen worden nu reeds gezet.
- Er is een verbetertraject ingezet voor de Gemeenschappelijke Nautische autoriteit, die het toelatingsbeleid voor de Scheldehavens opstelt en handhaaft.

We onderzoeken samen met de loodsen, het Waterbouwkundig Labo Antwerpen en de UGent of een overschakeling naar een dynamische kielspeling (DKS) mogelijk is. De kielspeling is de marge tussen de scheepskiel en de waterbodem. Ten opzichte van de huidige deterministische rekenmethode zou DKS meer rekening kunnen houden met de actuele weersomstandigheden en golfcondities om zo de maximaal toegelaten diepgang van schepen accurater te berekenen en te optimaliseren. Het lopende onderzoek moet uitwijzen of dit de veilige vaart al dan niet in het gedrang brengt.

Audit nautische keten – Nautische keten 2.0

In 2016 gaf ik Audit Vlaanderen de opdracht om een grondige audit van de nautische keten uit te voeren, samen met een aantal externe partners. Dit resulteerde in een syntheserapport met een lijst van 67 bevindingen, die door het uitvoeren van hieraan verbonden aanbevelingen moeten leiden tot een efficiëntere keten. Een werkgroep is aan de slag gegaan met het rapport en zorgt er nu voor dat alle aanbevelingen uitgevoerd worden. Hierover wordt periodiek gerapporteerd aan een stuurgroep met directieleden en het kabinet. Ondertussen zijn reeds een heel aantal zaken uitgevoerd. Een groot aantal aanbevelingen hebben te maken met het betrouwbaarder maken van de planning en dus het verminderen van oponthouden. Hiervoor is een grote oefening aan de gang waarbij registratie en definiëren van vertragingen moet leiden tot nieuwe inzichten. Aan de hand van KPI's zal de effectiviteit van de keten beoordeeld en gemonitord worden.

Nieuwe sluis Zeebrugge

De Vlaamse Regering hanteert in het project 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten. Het gaat om een aanpak die mikt op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een maximaal draagvlak. De Vlaamse Regering nam op 15 juli 2016 de startbeslissing voor de opstart van het planningsproces volgens deze nieuwe procesaanpak.

De verbetering van de nautische toegankelijkheid is van cruciaal belang voor de verdere groei en ontwikkeling van de haven van Zeebrugge. Het is de bedoeling om een nieuwe tweede toegang tot de achterhaven van Zeebrugge te realiseren op de meest aangewezen locatie. Binnen de onderzoeksfase werden verschillende alternatieven grondig bestudeerd op strategisch niveau met het oog op de latere besluitvorming omtrent de voorkeurslocatie (in het voorkeursbesluit). In het voorjaar van 2018 werd het voorontwerp van voorkeursbesluit opgemaakt en voorgelegd aan de adviesinstanties. De Vlaamse Regering zal een ontwerp van voorkeursbesluit vaststellen en in openbaar onderzoek leggen. Aansluitend zal er in de loop van 2019 een definitief voorkeursbesluit vastgesteld worden.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Op 13 november 2017 stak ik samen met mijn Nederlandse collega minister Cora van Nieuwenhuizen de eerste schop in de grond voor de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen. De bouw zal 5 jaar duren. Medio 2018 zijn de grote werkzaamheden gestart en die zullen in 2019 verder gezet worden. Alles wordt van nabij opgevolgd door mijn diensten, die onderdeel uitmaken van het Vlaams- Nederlandse projectteam van de Vlaamse Nederlandse Scheldecommissie dat het project begeleidt,.

Sluisproject Kieldrechtsluis

Eind 2016 werd de opdracht gepubliceerd voor de realisatie van de bijkomende wegbruggen op de Kieldrechtsluis. Na het doorlopen van een onderhandeling begin 2017 werd een opdrachtnemer gekozen. Momenteel is deze werf in uitvoering. Het is de bedoeling om in de eerste helft van 2019 de nieuwe bruggen in te varen en uiteindelijk in dienst te stellen.

Sluisproject Royersluis.

In 2018 heb ik een akkoord gesloten met het Havenbedrijf Antwerpen over de renovatie en financiering van de Royerssluis. De uitvoering van deze renovatie wordt nog eind 2018 operationeel opgestart in nauw overleg met Haven Antwerpen en BAM nv.

Ontwikkeling haven Oostende

In 2018 werden de werken voor de verbreding van de Halve Maandijk aanbesteed. Deze verbreding vormt het sluitstuk van het Openbare Werken plan (OW-plan) Oostende. De verbredingswerken zullen aanvangen in 2019 en duren 18 maand.

Hinterland – modal shift

Het departement MOW lanceerde vorig jaar, samen met het Gewestelijk Havencommissariaat en de Vlaamse havenbesturen van Antwerpen, Gent en Zeebrugge, een projectoproep rond hinterlandconnectiviteit. De bedoeling is om de efficiëntie van bestaande en nieuwe maritieme goederenstromen (containers) van, naar en in de haven te verbeteren en een modal shift te realiseren van wegvervoer naar spoor of binnenvaart. Dit initiatief moet ertoe leiden dat jaarlijks 350.000 vrachtwagenritten worden uitgespaard.

De oproep werd in het najaar van 2017 inhoudelijk uitgewerkt en gelanceerd. Van de 34 ingediende projectvoorstellen werden er uiteindelijk 16 geselecteerd. De Vlaamse Overheid zal samen met het/de betrokken havenbestuur/havenbesturen de projecten financieel ondersteunen. Voor elke euro die de havens betalen, legt Vlaanderen een euro bij. De Vlaamse Regering heeft hiervoor een budget van in totaal € 2.064.771 gereserveerd. Het gaat om zogenaamde de de-minimissteun. Dat betekent dat de toegekende subsidie beperkt is tot maximaal €200.000, over een looptijd van maximaal 3 jaar. Het project is gestart op 1 januari 2018 en loopt nog tot en met 31 december 2020.

Ik heb in 2019 opnieuw 8 miljoen euro voorzien voor de subsidiëring van projecten die de hinterlandconnectiviteit bevorderen, in samenwerking met de Vlaamse zeehavens.

OD 22	Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken
-------	---

Automatisatie en afstandsbediening

Doorgedreven automatisatie, digitale informatie uitwisseling en afstandsbediening van bruggen en sluizen creëren om een toegevoegde waarde voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers die gebruik maken van de binnenvaart .

Dankzij bedrijfszekere infrastructuur en kunstwerken kunnen we evolueren naar afstandsbedieningscentrales die inzetbaar zijn als verkeerscentrale . Zo zorgen we voor een doorgedreven verkeersbegeleiding en aangepaste bedieningstijden voor de vaarweggebruikers. We volgen de principes van een optimaal scheepvaart verkeersmanagement op de grote vaarassen (corridors) in Vlaanderen en we zorgen voor een optimale aansluiting op de internationale vaarwegen van en naar de Vlaamse zeehavens en onze buurlanden.

De Vlaamse Waterweg nv. heeft in 2018 gewerkt aan de afstandsbediening van bruggen en sluizen over 13 corridors van waterwegen, naar het voorbeeld van de nieuwe verkeerscentrale in Zemst die 24/7 instaat voor de afstandsbediening over de corridor van het Zeekanaal Brussel-Schelde. Er zijn nu afstandsbedieningscentrales operationeel voor de corridor Zeekanaal Brussel-Schelde (Zemst), Kanaal Leuven-Dijle (Kampenhout), Kanaal van Brussel naar Charleroi (Lembeek), Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (Rijkevorsel) .

In 2018 werd het contract gegund voor de afstandsbediening van alle bruggen en sluizen in de regio Gent vanuit Evergem, en in 2019 zal dit technisch opgeleverd worden. Dit omvat in 2019 onder meer de Scaldissluis, de keersluis Beernem, de Brusselsepoortsluis, Lousbergbrug, Sint-Jorissluis te Gent, Bataviabrug, Tolhuissluis, Muidebrug, Wondelgemstraatbrug, Tolpoortbrug en de sluis te Schipdonk. We investeren in de uitbreiding van de verkeerscentrale in Evergem, om in de toekomst alle kunstwerken in de regio groot Gent en Ringvaart Gent op afstand te bedienen.

De werken voor de andere corridors worden ingepland. In 2019 wordt onder meer een verkeerscentrale opgeleverd in Aalst, van waaruit alle kunstwerken op de Dender op afstand bediend zullen worden. Ook de realisatie van afstandsbediening op andere van de 13 corridors en verkeerscentrales krijgt verder vorm in 2019.

In 2018 hebben we een overeenkomst gesloten met Infrabel voor de modernisering en afstandsbediening van drie spoorwegbruggen over het Zeekanaal Brussel-Schelde. De contracten hiervoor werden gegund voor 10 miljoen euro. Deze vernieuwing zorgt voor een grotere betrouwbaarheid en stiptheid voor de spoorweg operatoren, een vlottere

verkeersafwikkeling voor de scheepvaart, en een grotere flexibiliteit in bedieningsuren dankzij een 24/7 afstandsbediening van deze spoorwegbruggen vanuit de verkeerscentrale te Zemst. De Nijverheidsspoorwegbrug (spoorlijn L52 Antwerpen-Puurs) op het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt in 2019 eerst gemoderniseerd met afstandsbediening vanaf 1 januari 2020, waarna in 2020 de Jan Bogaertsbruggen te Kapelle-op-den-Bos (spoorlijn L53 Mechelen – Dendermonde), en in 2021 de Schelde spoorwegbruggen te Temse (spoorlijn L54 Mechelen-Sint-Niklaas) gemoderniseerd worden.

RIS (River Information Services)

Met het oog op de ondersteuning van corridor management met aangrenzende waterwegbeheerders en havens zijn we gestart met de optimalisatie van objectplanning en het bijhorende verkeersmanagement. De objectplanning zal de nodige data capteren om drukteprognoses te simuleren zodat we de planningen veel accurater kunnen opstellen, waardoor de binnenvaart opnieuw een stuk transparanter wordt voor logistieke partners en aangrenzende beheerders.

We blijven innovatie in de binnenvaart stimuleren. Zo bieden we ondersteuning voor autonoom varen binnen het concept van Smart Shipping met aandacht voor de bijhorende infrastructuur en data-uitwisseling.

De administratieve afhandeling van vaarrechten en vignetten werd geoptimaliseerd door de introductie van online betalen.

We werken verder aan een unieke melding in de binnenvaart, in samenwerking met CCS (Cargo Community System vzw) en het HNP (Haven Neutraal Platform) waarin de havens mee vertegenwoordigd zijn. In 2019 zal deze unieke melding binnenvaart aangeboden worden aan de waterweggebruikers en de logistieke sector door het implementeren van digitale koppelingen met bestaande data platformen waar ook de Vlaamse zeehavens reeds gebruik van maken, waaronder NxtPort.

OD 23	Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken
-------	---

De spoorverbinding "Rhine-Ruhr-Rail" (3RX)

De haalbaarheidsstudie van de Rijn-Ruhr-spoorwegverbinding (3RX), een spoorweglijn tussen de Noordzeehavens en het Rijn-Ruhrgebied in Duitsland, werd begin 2018 opgeleverd. 3RX is een alternatief voor de revitalisering van de historische IJzeren Rijn-route en voor de eerder bestudeerde A52-route en maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande spoorweginfrastructuur op Vlaams, Nederlands en Duits grondgebied. De studie vergeleek 3RX met deze twee alternatieven. De Vlaamse Overheid was de opdrachtgever van de studie, die wel mede gefinancierd werd door de Europese Unie. Een stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de vijf betrokken regeringen (i.e. Nederland, Duitsland, België, Nordrhein-Westfalen en Vlaanderen) heeft de resultaten van de studie opgevolgd, overlegd en gevalideerd. Het 3RX-alternatief kwam uit de bus als een realistische oplossing op middellange termijn, met bovendien het laagste prijskaartje van de 3 alternatieven.

De financiering van de electrificatie en de verdubbeling van de spoorlijn 19 Hamont-Weert (die op het tracé 3RX gelegen is) wordt gerealiseerd door de Vlaamse cofinanciering en door een Europese financiering, die ik dankzij een steunbrief verkreeg voor dit project.

Na de voltooiing van de studie heb ik overlegd met de verschillende partners over het vervolgtraject. De Minister-President heeft in zijn diplomatieke contacten constructieve gedachtenwisselingen gehad met o.m. de zijn Nederlandse evenknie. Ik heb zelf ook constructieve gesprekken gehad over de volgende stappen, o.a. met de Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en met de minister van Mobiliteit van Noordrijn-Westfalen. Alle partners hebben eveneens deelgenomen aan een Ronde Tafel gesprek in Noordrijn-Westfalen waar geconcludeerd werd dat de Duitse federale overheid de leiding kan nemen om het ambtelijk en politiek overleg verder te zetten. De Duitse federale overheid heeft vervolgens initiatief genomen om deze leidende rol op te nemen in dit vervolgtraject. De Duitse Bundesminister Scheuer heeft het voorstel gelanceerd om een werkgroep op te richten om de trajectplanning voor 3RX en een mogelijk staatsverdrag gezamenlijk voor te bereiden. Doel van deze werkgroep is de concrete plannen en de realisatie van de uitbreiding van het spoortracé op zo kort mogelijke termijn en met maximale baten voor België, Nederland en Duitsland. Samen met federaal minister Bellot heb ik positief gereageerd op deze uitnodiging van minister Scheuer. Ik verwacht dat deze werkgroep in het najaar van 2018 een eerste keer bij elkaar kan komen.

We zijn betrokken bij de realisatie van de door de EU gesubsidieerde spoorstudie Gent-Terneuzen. In het kader van medefinanciering van spoorlijn 204, voorziet de Vlaamse regering in financiële middelen bestemd voor de afschaffing van overwegen langsheen deze spoorlijn, wat de veiligheid en de betrouwbaarheid ervan moet verhogen.

Voor het goederenspoorvervoer wordt er op basis van eerder uitgevoerde analyses, gewerkt aan

- Een studie businessmodel regionale overslagpunten spoorvervoer
- Het wegwerken van fysieke en organisatorische drempels voor het bundelen van goederenstromen per spoor
- State aid program for a sustainable modal shift between the Flemish ports and their hinterland.

Gewestelijk cofinanciering van de Vlaamse spoorprioriteiten

Vlaanderen gaat voor het eerst mee achter het stuur van het spoorbeleid zitten. Door middel van de co-financiering, een instrument dat voorzien is in de Bijzondere Wet van 8.8.1980 ingevolge de Zesde Staatshervorming worden volgende 11 Vlaamse spoorprioriteiten versneld gerealiseerd:

- Beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever (uitvoering)
- Optimalisatie spoorlijn 59 Antwerpen-Gent en het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 15 Antwerpen-Hasselt en het tweede spoor tussen Zonhoven en Balen (uitvoering),
- Spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 204 Gent-Zelzate (voorbereidende werken en studies)
- Spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde (studies)
- Spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde (studies)
- Spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont (uitvoering)
- Tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen (studies + vergunnings-procedure) + vertakking "Oude Landen" Ekeren (uitvoering)
- Bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent - park-and-rideparkings en de fietsenstallingen (uitvoering)

Nieuw is dat Vlaanderen voor wat betreft haar aandeel van 100 miljoen € cofinanciering accessoir en inherent aan deze financieringsbevoegdheid ook de bevoegdheid heeft om

toezicht te houden op het gebruik van de middelen van cofinanciering. Het Vlaams Gewest zal de spoorinvesteringen structureel kunnen overnemen en zelfs mee kunnen aansturen als co-financierder. De Werkvennootschap is samen met het Departement MOW belast met het toezicht op de uitvoering.

Goederenspoorvervoer

Mijn departement start een onderzoek naar het verlagen van organisatorische en fysieke drempels voor de bundeling van goederenstromen op het spoor. Deze opdracht heeft tot doel de haalbaarheid te onderzoeken van een subsidieregeling die toelaat fysieke en organisatorische drempels voor de bundeling van goederenstromen per spoor uit de weg te ruimen. Het onderzoek moet duidelijkheid bieden over de organisatorische en fysieke behoeften op het terrein en de juridisch-administratieve onderbouwing van een mogelijke subsidieregeling. Daarbij dient ook de impact van een mogelijke subsidieregeling, ex ante in beeld gebracht. De studieopdracht gaat op 1 september van start.

Daarnaast zal mijn departement de haalbaarheid van maatregelen onderzoeken die een versnelde modal shift in de spoorvervoersector mogelijk maken. Centraal staat de vraag wat het meest doelmatige maatregelenpakket is om een modal shift richting spoorvervoer te versnellen. Het bestek is gepubliceerd. Wellicht kan in november gestart worden met de uitvoering van de opdracht.

Ik zet Infrabel aan mee te werken aan de studie die de Haven van Antwerpen heeft opgestart teneinde meer goederenvervoer per spoor te vervoeren door het beheer van de fysieke spoorinfrastructuur te optimaliseren, duidelijke afspraken te maken tussen Infrabel en het Havenbedrijf over traffic management en het havenbedrijf en stakeholders een sturende rol te laten uitvoeren bij de operationele coördinatie van de logistieke keten.

Overeenkomst met Infrabel en de NMBS

Onze algemene overeenkomst met Infrabel en de NMBS dateert uit 1999. Er wordt een onderhandelingskader voorbereid voor het afsluiten van een nieuwe algemene overeenkomst met Infrabel en de NMBS met duidelijke afspraken over taken, operationele en financiële verantwoordelijkheden met betrekking tot sporen en spoorwegbruggen die wegen en waterwegen kruisen en overige spoor- en stationsinfrastructuur.

OD 24 Wegen als schakels in de logistieke netwerken
--

Lange Zware Vrachtwagens

Er werd een nieuw proefproject rond LZV's opgestart. Dit tweede proefproject onderscheidt zich van het eerste proefproject door de flexibiliteit. Er werd overgeschakeld op een netwerk voor LZV's. Aanvragen voor vergunningen voor trajecten, chauffeurs en voertuigen werden van elkaar losgekoppeld. Een vergunning is geldig voor het hele netwerk. 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.

Sinds juli 2018 kunnen vergunningen aangevraagd worden. Elke zes maanden kunnen bijkomende aantakkingstrajecten aangevraagd worden. Op die manier zal het LZV-netwerk stelselmatig uitgebreid worden en zullen er steeds meer LZV's in Vlaanderen kunnen rijden. Het proefproject loopt nog tot eind 2024.

Autonome voertuigen en platooning

Er werd in 2018 een high-level CAD-werkgroep (connected and automated driving) opgericht. Deze interdepartementale stuurgroep heeft volgende doelstellingen:

- Het opzetten van een Vlaams CAD-beleid met aandacht voor "learning by doing", de opvolging van Europese initiatieven op hoger niveau.
- Het nagaan van technologische opties en stapsgewijs realiseren van de nodige infrastructuur.
- Het uitwerken van een aangepast regelgevend kader, in overleg met de federale en Europese instanties.
- Het onderzoeken van het inschakelen van het aanwezige glasvezelnetwerk om als eerste Europese regio te komen tot de implementatie van een open 5G – netwerk.

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. Vlaanderen volgt Europese initiatieven mee op.

Uitzonderlijk Vervoer

De website betreffende uitzonderlijk vervoer wordt geactualiseerd en de vergunningsaanvraag en certificatieaanvraag voor begeleiders zal vereenvoudigd worden. Er komt onder meer een digitale kaart voor het uitzonderlijk vervoer die informatie over de netwerken, frequent gebruikte reismogelijkheden, hoogtebeperkingen en locaties van de verschillende bruggen omvat. Mijn administratie zet de nodige stappen voor de erkenning van firma's die uitzonderlijk transport begeleiden.

OD 25	De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid
-------	--

Vlaams luchthavenbeleid 2.0

Ik heb het departement MOW de opdracht gegeven om het Vlaams luchthavenbeleid te evalueren en te actualiseren in samenspraak met de sector. Hierbij wordt aandacht besteed aan de knelpunten inzake trainingsvluchten en general aviation, de beheersvorming van de regionale luchthavens, en de toekomstige ontwikkelingen. Belangrijk is dat er ook aandacht is voor de samenhang tussen de Vlaamse regionale luchthavens en Brussels Airport en het bredere logistieke beleid.

De eerste fase van de strategische visienota voor de Vlaamse luchthavens zal in het najaar 2018 gefinaliseerd worden. In een tweede (nog op te starten) fase zal een extern studiebureau ingeschakeld worden om deze visie aan te vullen aan de hand van onder meer een benchmarking met vergelijkbare luchthavens elders in EU. Op basis van de strategische visienota wordt er vervolgens een samenwerkingskader uitgewerkt, dat met de betrokken administraties en stakeholders wordt afgestemd. Als onderdeel van de strategische visienota van de Vlaamse luchthavens en als belangrijk element van samenwerking tussen de regionale luchthavens zal een alternatievenonderzoek en een kosten/baten analyse uitgewerkt worden die als basis voor de toekomstige keuze inzake de luchtverkeersleiding. Dit onderzoek zal worden begeleid door externe experts.

Naast het algemeen samenwerkingskader tussen de Vlaamse luchthavens zal er voor elk van de luchthavens een specifiek masterplan opgemaakt worden waarin de expertise en kennis van de lokale partners betrokken worden. Dit masterplan moet de toekomstige ontwikkeling van de luchthavens in beeld brengen, op vlak van trafiek, infrastructuur, mobiliteitsimpact en vergunningen. Maar er moet ook aandacht zijn voor de opportuniteiten qua innovatie, duurzaamheid, tewerkstelling in een luchthavengebonden omgeving.

In het onderzoek naar de noodzakelijke ruimte voor trainingsvluchten werd vastgesteld dat de militaire vliegvelden nagenoeg geen bijkomende ruimte bieden voor het uitvoeren van trainingsvluchten. Bovendien werd vastgesteld dat de beschikbare mogelijkheden voor trainingsvluchten op de Vlaamse regionale luchthavens gradueel wordt afgebouwd door de huidige milieuvergunningen. Vertrekkend van de globale visie op de Vlaamse luchthavens onderzoeken we hoe we voldoende capaciteit voor trainingsvluchten kunnen voorzien en verankeren binnen het exploitatiekader dat onder meer bepaald wordt door de milieuvergunning.

In het onderzoek naar de noodzakelijke ruimte voor 'general aviation' wordt onderzocht welke mogelijkheden er op de Vlaamse regionale luchthavens en vliegvelden bestaan voor de recreatieve luchtvaart. Vervolgens wordt onderzocht met welke problemen de recreatieve luchtvaart geconfronteerd wordt om vervolgens, in samenspraak met de stakeholders en de bevoegde overheden, te zoeken naar oplossingen voor deze problemen.

Regelgevend kader luchthavenspecifieke voertuigen

We hebben bij de federale overheid aangedrongen op een noodzakelijke wijziging van de Wegcode voor de invoering van signalisatie voor de afbakening van het luchthavengebied. In het najaar van 2018 zou een ontwerp KB hieromtrent overgemaakt worden aan de gewesten. Nadat de Wegcode is aangepast, kan vervolgens elke overheid, zowel federaal (waar het zwaartepunt ligt) als gewest en gemeente binnen zijn bevoegdheid de nodige maatregelen treffen om het verkeer van luchthavenspecifieke voertuigen toe te laten.

Luchthaven van Zaventem

We hebben deelgenomen aan het overleg georganiseerd door de federale overheid m.b.t. de vluchtroutes en de Brusselse geluidsnormen. Dit overleg staat momenteel echter 'on hold'. Vlaanderen zal verder actief deelnemen aan het overleg zodra het terug wordt opgestart door de federale overheid. Doel is te komen tot een samenwerkingsakkoord met de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot vaststelling van een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader waarbij de leefbaarheid van de luchthavenregio gegarandeerd wordt en de economische ontwikkeling van de nationale luchthaven gestimuleerd wordt.

Slagkrachtige overheid**SD 6 Een planmatige aanpak****OD 26 Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak****Mobiliteitsplan Vlaanderen**

Vlaanderen wordt geconfronteerd met een aantal belangrijke veranderingsprocessen op demografisch, maatschappelijk, economisch en technologisch vlak. Veel van deze ontwikkelingen hebben een impact op de mobiliteit. Zo zal alleen al als gevolg van de demografische ontwikkeling het totaal aantal verplaatsingen verder toenemen. Bovendien neemt ook het aantal werkgerelateerde verplaatsingen toe. Door de groei van de economie en de wereldhandel stijgt ook het aantal te vervoeren ton, zowel binnen Vlaanderen als bij de aan- en afvoer en de doorvoer van goederen. Bij ongewijzigd beleid zal de groei in personenmobiliteit én goederenvervoer leiden tot nog meer voertuigkilometers, zowel op het hoofdwegennet als op de onderliggende netwerken. Daardoor komt de bereikbaarheid steeds meer onder druk te staan, met daarbovenop negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit en het klimaat.

We hebben nood aan een krachtig mobiliteitsbeleid dat gericht is op de bereikbaarheid in Vlaanderen. We bouwen een multimodaal mobiliteitssysteem uit waarmee we de economie en de maatschappij ondersteunen. Dit systeem is toekomstbestendig, heeft een hoge gebruikerskwaliteit en biedt een breed aanbod van mobiliteitsalternatieven.

Een goede internationale connectiviteit met de economische polen en de kennis- en competentiecentra in het buitenland en het internationale economische weefsel is belangrijk voor het behoud van onze competitiviteit, de slagkracht van de gehele Vlaamse economie en dus onze welvaart. Tegelijk draagt een goede bereikbaarheid binnen Vlaanderen bij tot een hogere aantrekkelijkheid van de steden en regio's als leefomgeving en als vestigingslocatie.

Voor een goede bereikbaarheid van de verschillende locaties is een efficiënt mobiliteitsstelsel nodig. Mensen maken de combinatie met meerdere vervoermodi. Door een goed uitgebouwd, betrouwbaar vervoersnetwerk met sterke verknoping wordt dit mogelijk. De verschillende vervoersmodi worden niet afzonderlijk bekeken, combimobiliteit wordt vanzelfsprekend.

Het mobiliteitsplan Vlaanderen wordt afgewerkt, uitgaande van de missie en beleidsdoelstellingen uit het voorontwerp decreet basisbereikbaarheid:

- Vraaggericht investeren in bereikbaarheid
- Vervoersnetwerken klaar maken voor de toekomst
- Een multimodaal vervoersstelsel uitbouwen uitgaande van het STOP-principe
-
- Het realiseren van een slachtoffervrij vervoersstelsel
- Het verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering
- Vlaanderen een gangmaker maken innovatie
- Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken
- Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoermodus

Het mobiliteitsplan Vlaanderen bestaat uit een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling, operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn en een concreet actieplan.

Het mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van tien jaar en kan een doorkijkperiode van dertig jaar omvatten. De operationele beleidsdoelstellingen omschrijven hoe de gewenste mobiliteitsontwikkeling gerealiseerd wordt en wie daarvoor verantwoordelijk is. Het

actieplan vertaalt de operationele doelstellingen, omschrijft concrete maatregelen, middelen, verantwoordelijkheden en timing.

In het actieplan kunnen verschillende beleidsdoelstellingen doorvertaald worden naar doelstellingen voor de verschillende vervoersregio's zodat deze meegenomen kunnen worden bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen .

Wegencategorisering

Een hiërarchisch gestructureerd en helder gecategoriseerd wegennet is een van de voorwaarden om tot robuuste en multimodale vervoersnetwerken te komen. Het is daarbij belangrijk om in te zetten op maximale verknoping tussen de verschillende vervoersnetwerken, zodat de verschillende modi optimaal benut kunnen worden.

Het is belangrijk dat de vervoersnetwerken over de nodige capaciteit beschikken om de voorziene groei te kunnen opvangen. Ze dienen bovendien ook voldoende betrouwbaar te zijn om te komen tot de kwalitatieve serviceniveaus die nodig zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid.

Momenteel kampt het wegennet met een hoge graad van congestie, vooral op en rond de ringwegen rond de grote steden. Dit maakt deze netwerken wel incident- en storingsgevoeliger en dus minder betrouwbaar.

In Vlaanderen werd de wegcategorisering uitgetekend in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV - 1997). De wegen worden ingedeeld in categorieën. De categorisering van de wegen brengt een hiërarchie aan binnen het wegennet. De hiërarchische niveaus zijn gebaseerd op het belang van de wegen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire, secundaire en lokale wegen. Deze hiërarchie gaat samen met een aantal principes bij de opbouw van het wegennet. Voor elke categorie zijn principes geformuleerd voor tracering en ruimtelijke inrichting.

Wegen van primair, van secundair en van lokaal niveau vormen geen samenhangend netwerk op hun respectieve niveaus. Ze vormen een boomstructuur welke ten dele voorbijgaat aan de huidige inrichting en het potentieel van bestaande infrastructuur en welke volgens een aantal analisten eerder congestie (mede)veroorzaakt dan ze vermijdt. Ook is de relatie met andere netwerken (zoals het fietsroutenetwerk, het vrachtroutenetwerk, het netwerk van collectief vervoer (cfr principes basisbereikbaarheid) etc.) niet helder.

Er moet meer nadruk komen op een maximale verknoping van netwerken, dit zowel voor het personenverkeer als voor het logistiek vervoer.

20 jaar na de uittekening in het RSV wordt een evaluatie uitgevoerd over de bestaande wegcategorisering. Uitdagingen en kansen die ontstaan dankzij technologische innovaties (vb zelfrijdende voertuigen, real time data,..) moeten benut worden. Er is ook nood aan een beter theoretisch model waarbinnen beleidsontwikkelingen zoals wegbeprijzing, basisbereikbaarheid, combimobiliteit en ITS ingebed kunnen worden.

OD 27 Een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Cfr SD 3

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

Tijdens het voorbije jaar waren de belangrijkste transportdossiers voor Vlaanderen de sociale en marktpijler van het wegvervoerpakket, de tolheffingspijler (Eurovignet- en EETS-richtlijn), de CPC-richtlijn (vakbekwaamheid, opleiding en nascholing van professionele bestuurders), de richtlijn gecombineerd vervoer, de richtlijn schone en energiezuinige voertuigen en de richtlijn havenontvangstfaciliteiten. Daarnaast worden ook volgende prioritaire interdepartementale dossiers actief opgevolgd: Brexit, Meerjarig Financieel Kader (MFK), staatssteun (DAEB), Europees semester, de NIS-richtlijn, de European Accessibility Act en de verordening inzake CO2-normen voor lichte vrachtvoertuigen.

Het beleidsdomein MOW sterk in op het Europese TEN-T-beleid, dat ook interessante mogelijkheden biedt voor cofinanciering. Zo slaagden we er in om sinds het begin van deze legislatuur al 351 miljoen euro aan Europese TEN-T-steun naar Vlaanderen te halen. Het Vlaamse aandeel binnen het totale CEF-budget bedraagt daarmee 3,48%. Het belang van de Connecting Europe Facility (CEF) voor Vlaanderen kan moeilijk overschat worden. Daarom wordt er in de aanloop naar de onderhandelingen over het toekomstige Meerjarig Financieel Kader actief gepleit voor een ambitieuze opvolger voor CEF.

Met het oog op de Brexit hebben we de impact van een no-deal op vervoersinfrastructuur en -sectoren in kaart gebracht (wegvervoer, typegoedkeuring, maritieme samenwerking en havens en luchtvaart). Zo weten de onderhandelaars wat er op het spel staat. Er werden daarnaast ook gesprekken opgestart met Ierland voor een rechtstreekse maritieme verbinding tussen dat land en het Europese vasteland.

We overleggen geregeld met de buurlanden, want mobiliteit is grensoverschrijdend. Vooral met Nederland, Noordrijn-Westfalen, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk is er intensiever overleg.

OD 28	Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid
-------	--

Volgend jaar vinden er ook Europese verkiezingen plaats. Er zal dus ook een nieuwe Europese Commissie en vernieuwd Europees Parlement aantreden. Tot die tijd staan er nog een aantal Europese dossiers op de agenda die in de komende maanden opgestart of verder behandeld zullen worden. Enkele van deze dossiers werden hierboven reeds genoemd. Het gaat dan onder meer over de regelgevende initiatieven verbonden aan de verschillende mobiliteitspakketten (*Europe on the Move*) en het MFK. Binnen het MFK pleit ik ervoor – gezien de goede return voor Vlaanderen – dat het aandeel CEF-Transport niet verlaagd wordt. Verder kijk ik uit naar enkele nieuwe initiatieven die in de Raadswerkgroepen opgepikt zullen worden. Zo worden er besprekingen opgestart overbv. elektronische vrachtdocumenten (*eFreight*), de vereenvoudiging van procedures voor grote infrastructuurprojecten, raadsconclusies over de binnenvaart, het European Maritime Single Window en de richtlijn verkeersveilige weginfrastructuur.

Daarnaast volgt mijn administratie de projecten waarvoor er een Europese cofinanciering werd toegewezen. We grijpen opportuniteiten aan om voor Vlaamse transport- en infrastructuurprojecten bijkomende Europese financiering te bekomen binnen de huidige CEF-programmaperiode.

OD 29 Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid**Focus op de buurlanden**

In 2018 bekleedt België het voorzitterschap van het Comité van Ministers van de Benelux Unie. In lijn met het huidige Benelux-werkprogramma 2017-2020 en het Benelux Jaarplan 2018 plaatste Vlaanderen ook een beperkt aantal thema's inzake verkeer en vervoer hoger op de agenda. Er is daarbij aandacht voor het ontwikkelen van Intelligente Transportsystemen (ITS). In het kader van een Benelux ITS Corridor lopen enkele projecten die verder ondersteund worden. Daarnaast wordt in Benelux-verband het initiatief geïnitieerd om te werken aan een papierloze binnenvaart, en dit naar analogie met de werkzaamheden inzake de elektronisch vrachtbrief voor het wegvervoer. Ook het tweede proefproject 'Langere en zwaardere vrachtwagens' moet onder Belgisch Voorzitterschap van start gaan, waardoor de allereerste internationale LZV-zone ontstaat.

De samenwerking en kennisdeling tussen Vlaanderen en Nederland wordt actief verdergezet. De vaste samenwerking over het beheer en beleid van het Schelde-estuarium loopt verder in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie. Daarnaast vindt er geregeld overleg plaats rond belangrijke transport- en infrastructuurprojecten zoals de 3RX, de Nieuwe Sluis Terneuzen, het spoorproject Gent-Terneuzen, de aansluiting van de Tractaatweg op de R4, de kilometerheffing, de regelgeving inzake estuaire vaart, een unieke melding in de binnenvaart, ... Verschillende van deze dossiers staan ook geagendeerd tijdens de tweejaarlijkse Vlaams-Nederlandse Top die dit jaar op 5 november zal plaatsvinden.

Met Duitsland wordt actief samengewerkt rond dossiers als de 3RX en de binnenvaart. Daarnaast werkt het beleidsdomein MOWactief mee aan de opmaak van een geactualiseerde strategienota Vlaanderen-Duitsland. Tussen Vlaanderen en het Verkeersministerie van Noordrijn-Westfalen is een Letter of Intent (LOI) in voorbereiding waarin onder meer aandacht zal worden besteed aan havensamenwerking. Bedoeling is om deze LOI begin 2019 tijdens een gezamenlijke regeringszitting.

Internationale vertegenwoordiging

Het beleidsdomein MOW volgt internationale mobiliteitsdossiers actief op in samenwerking met het departement Buitenlandse Zaken. Vlaanderen is o.a. 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).

SD 8 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid**Algemene stand van zaken**

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werd hervormd in uitvoering van het Regeerakkoord, met het oog op een maximale benutting van synergiën en efficiëntiewinsten. Zo werden de waterwegbeheerders gefuseerd tot De Vlaamse Waterweg en zijn er verschillende reorganisaties lopende binnen de entiteiten om sterker te kunnen focussen op de kerntaken. Deze hervorming zal mijn administratie klaarmaken voor de volledige uitrol van Basisbereikbaarheid in Vlaanderen.

Ter versterking van de beleidsvoorbereiding werken de entiteiten van het beleidsdomein sinds 2018 nauwer samen in een netwerkorganisatie. Het departement MOW neemt hierin de regierol op. De strategische aansturing van deze netwerkorganisatie is de verantwoordelijkheid van het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW.

OD 30	Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken
-------	--

Beleidsdomein MOW klaarmaken voor Basisbereikbaarheid

De introductie van Basisbereikbaarheid en de werking op niveau van de vervoerregio's, impliceert een aanpassing in interne organisatie van het beleidsdomein. Deze interne transitie is momenteel volop lopende. De vervoerregio's worden in het najaar van 2018 opgestart en hebben eind 2019 de mobiliteitsplannen klaar. Het departement MOW neemt hier de regierol op en bereidt het Vlaamse standpunt voor met de andere actoren / entiteiten via team MOW.

Herschikking taken binnen het beleidsdomein

In uitvoering van het kerntakenplan werd de voorbije jaren onderzocht waar taken het beste ondergebracht konden worden om de grootste synergie en effectiviteit te genereren. Dit onderzoek is afgerond en de implementatie loopt.

De operationele processen van het Vlaams Verkeerscentrum zullen ingekanteld worden in AWW om zo tot een geïntegreerd verkeersmanagement te komen. Door deze inkanteling worden het verkeerscentrum en het Vlaams Tunnel en Controlecentrum samengevoegd en wordt de dienstverlening aan de weggebruikers geoptimaliseerd. Daarnaast worden de taken die AWW uitvoert voor andere entiteiten op het vlak van elektromechanica en telematica uit AWW gelicht: de operationele, watergebonden taken worden ondergebracht bij DVW, de studiec capaciteit wordt ingekanteld in het departement MOW bij de andere technisch ondersteunende diensten binnen Xperta.

Ik zal deze verschuiving van taken in het najaar 2018 voorleggen aan de Vlaamse regering zodat dit kan ingaan op 1 januari 2019.

Loodswezen

In 2017 werd een duurzaam optimalisatieplan opgesteld. De eerste acties werden in 2018 uitgevoerd. De resterende punten krijgen verder vorm.

In 2018 werd gestreefd naar nog betere evenwichten in de samenwerking met het Nederlands Loodswezen. De ingebrachte kosten langs Vlaamse zijde werden verder verijnd.

Het combivervoer, combinatie van vervoer over water en land, werd in 2018 geëvalueerd. Het project wordt in 2019 verder geoptimaliseerd om het vervoer van loodsen naar/van hun opdracht zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Fusie waterbeheerders

In 2018 werkte de fusievennootschap De Vlaamse Waterweg nv verder aan organisatieontwikkeling en haar interne integratie via optimalisatie- en afstemmingstrajecten rond processen en procedures. Het actieplan om te komen tot één gedragen bedrijfscultuur werd verdergezet. Dit actieplan is gebaseerd op de waarden, visie en missie van de vennootschap.

De waterwegbeheerder wordt meer slagkrachtig en klantvriendelijk voor zowel de gebruiker als de burger door de voordelen van de fusievennootschap op vlak van schaalvergroting & efficiëntie, herkenbaarheid & profilering, en een versterkte dienstverlening.

Hervorming strategische adviesraden

De Mobiliteitsraad Vlaanderen, de Vlaamse Havencommissie en de Vlaamse Luchthavencommissie worden geïntegreerd in één nieuwe structuur. De Vlaamse Regering heeft op 20 juli het voorontwerp van decreet principieel goedgekeurd om de drie adviesraden samen te voegen in één strategische adviesraad voor het beleidsdomein MOW. Er worden twee deelcommissies voorzien: een commissie Personenmobiliteit en een commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale knooppunten.

Jeugdbeleid

Ik werk i.s.m. met de minister bevoegd voor jeugd en kinderrechtenbeleid constructief mee aan het nieuwe jeugd- en kinderrechtenbeleidsplan (JKP)

Communicatie-initiatieven naar jeugd gebeuren zoveel als mogelijk via het nieuwe informatie- en communicatieplatform WAT WAT. Dit platform van momenteel meer dan 70 organisaties en overheidsdiensten informeert en leidt jongeren toe naar advies of hulp. Door de krachten te bundelen onder één merknaam wordt de versnippering aan initiatieven, websites en campagnes tegengegaan.

OD 31 Grondbeheer

Digitaal Platform Onteigeningen

Het uitvoeringsbesluit bij het nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet vermeldt in artikel 21 dat het Vlaams Gewest een digitaal uitwisselingsplatform voor onteigeningen (DPO) ter beschikking moet stellen. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken neemt de coördinatie van dit digitaal platform op zich, maar werkt hiervoor samen met andere actoren. Als dit platform operationeel is, moet dit ook bijdragen tot een snellere doorlooptijd van procedures aangezien alle informatie in een systeem beschikbaar zal zijn. Bedoeling is om in 2019, nadat de analyse volledig is afgerond, over te gaan tot de implementatie van deze nieuwe toepassing.

Optimalisatie onteigeningsproces

Verwervingen en onteigeningen vergen een zekere doorlooptijd. Het nieuwe onteigeningsdecreet uniformiseert de procedure en het onteigeningsproces zal in de toekomst ook ondersteund worden door een digitaal platform. Toch leert de praktijk vandaag dat ondanks de duidelijke regelgeving, het onteigeningsproces dikwijls aansleept en een flessenhals vormt voor de realisatie van projecten. Ik heb mijn

administratie daarom opdracht gegeven om het onteigeningsproces door te lichten en te kijken waar optimalisaties mogelijk zijn in nauwe samenwerking met de afdeling vastgoedtransacties van de Vlaamse Belastingdienst die de onteigeningen uitvoert. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar betere samenwerking, efficiëntere interne procedures, kortere doorlooptijden, maar ook of er voor bepaalde situaties aanpassingen aan de regelgeving wenselijk en mogelijk zijn.

OD 32	Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn
-------	--

Transitiebeheersovereenkomst

Sinds 1 januari 2017 is de nieuwe beheersovereenkomst in voege getreden - Transitie naar De Lijn 2.0. De Lijn en de Vlaamse Regering leggen hierin de principes voor samenwerking vast tijdens:

- de transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid;
- het intern operatorschap van De Lijn voor het kernnet en het aanvullend net van het Vlaams stads- en streekvervoer voor de periode van 1 juli 2017 tot 31 december 2020.

De Lijn gaat door een ingrijpende transitie (structuur/ processen). De nieuwe organisatiestructuur van De Lijn wordt uitgetekend en geïmplementeerd. Deze structuur is afgestemd op de specifieke noden en kenmerken van de vervoerregio's om tot een optimale werking te komen. Concreet houdt dit in dat de structuren van de kernactiviteiten van De Lijn (Techniek, Exploitatie en Stakeholdermanagement) grondig worden aangepast.

De nieuwe managementstructuur zet in op:

- een sterk stakeholdermanagement met impact in de vervoerregio's
- sterke centrale aansturing van processen en uitbouw van competenties,... gecombineerd met een lokale uitvoering dicht bij de klant
- een klein en wendbaar directiecomité
- maximaal benutten van schaalvoordelen en synergiën
- Optimale 'make or buy split'.

Kostendekkingsgraad

De combinatie van een stijgend aantal plaatskilometers in het aanbod van De Lijn, de groei van het aantal "betaalde reizigerstrips" en het onder controle houden van de kosten resulteerde in een stijging van de kostendekkingsgraad voor het zesde jaar op rij (van 20,1% in 2016 naar 20,7 % in 2017).

ReTiBo

Met ReTiBo implementeert De Lijn, zij het met vertraging door de software leveringen van de hoofdleverancier van de ReTiBo-opdracht, een accuraat en betrouwbaar registratiesysteem:

- Eén MOBIB- kaart voor de vier openbaarvervoernetten en op termijn andere mobiliteitsproducten
- Vervanging van de huidige, verouderde, magnetisch systeem op de voertuigen van De Lijn
- Betere en meer volledige beheersinformatie: gedetailleerde info over reizigersstromen en -aantallen waardoor het aanbod van De Lijn meer op maat van de vraag wordt afgestemd
- Eenmaal deze functionaliteiten zijn opgeleverd kan ReTiBo ook een platformfunctie hebben voor verdere ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld betere doorstroming door dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding, vernieuwd reizigersinformatiesysteem op basis van ReTiBo GPS-locatie en kwalitatieve data,...

De Lijn zorgde/zorgt in 2017-2018 voor de verdere uitrol van Retibo, d.w.z. de overschakeling van:

- alle jaarabonnementen op MOBIB: de onlineverkoop van abonnementen werd gelanceerd in september 2016; de pilootverkoop van abonnementen in Lijnwinkels startte in november 2016; de brede uitrol van de verkoop van jaarabonnementen via Lijnwinkels in gans Vlaanderen en de abonnementendienst in Oostende werd gelanceerd in juni 2017. Op 27/06/2018 waren 97% van de abonnementen bij De Lijn (incl. gecombineerde abonnementen) overgeschakeld op MOBIB. Een prognose voorziet 99,7 % overschakeling op 1/09/2018.
- PmH-abonnees op MOBIB: De uitrol hiervan werd gefinaliseerd in maart 2018, nadat de mobiguider software geleverd werd in het najaar 2017.
- Abonnementen met korte looptijd (1 maand - 3 maanden) op MOBIB: De mobiguider software werd geleverd in januari 2018 en kon in productie worden genomen in maart 2018. Een volledige uitrol werd gerealiseerd in de zomer.

Met het registratie van de reële reizigersaantallen nam De Lijn op 1/07/2018 een aanvang. Daarbij wordt gewerkt op basis van de percentages van de verschillende types abonnementen, in combinatie met tellingen van de (uitdovende) magnetische tickets, de SMS-tickets en de M-tickets.

OD 33	Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer
--------------	--

eDelta

Voor een correcte opvolging van de overheidsopdrachten wordt het gebruik van eDelta in 2018-19 verder uitgebreid binnen het beleidsdomein, o.a.:

- overheidsopdrachten voor leveringen en diensten kunnen nu opgevolgd worden;
- ook BAM en De Werkvennootschap zullen eDelta gebruiken; daarnaast wordt eDelta ook al gebruikt door andere entiteiten buiten het beleidsdomein;
- studie bureaus die in opdracht van de overheid werken verplicht gebruik te laten maken van eDelta
- volledige digitalisering van de interactie tussen overheid en opdrachtnemer door de uitbouw van een digitaal loket en de standaardisering van het volledige facturatieproces zodat heel het betalingsproces gedigitaliseerd kan verlopen. Midden 2018 was het aantal ontvangen e-facturen binnen het beleidsdomein NOW reeds gestegen tot 60%.

Innovatieve aanbestedingstechnieken en duurzaamheidscriteria in de bestekken

In het kader van innovatieve aanbestedingstechnieken werkt men op volgende sporen:

- werken aan de hand van een beslissingsboom inzake gunningscriteria (voorheen 'matrix' genoemd): keuze voor louter prijs vs prijs/kwaliteit;
- het gebruik van het 'twee enveloppensysteem': de juridische en technische haalbaarheid ervan;
- inzake beoordelingswijzen: de goede en minder goede beoordelingswijzen (gunningscriteria) die momenteel gebruikt worden;
- het werken via een 'as a service' benadering bij overheidsopdrachten;
- praktijkvoorbeelden en mogelijke opportuniteiten;

In het kader van duurzaamheid werd in eDelta voorzien in een registratie van duurzame overheidsopdrachten voor werken en voor leveringen/diensten. Einde 2018 zal een monitoring uitgevoerd worden met het licht op het realiseren van 100% duurzame overheidsopdrachten te plaatsen tegen 2020. Het technische luik van de bestaande standaardbestekken werd gescreend met het oog op de duurzaamheidseisen en de bevindingen hieromtrent werden intern gecommuniceerd.

MEDIAAN

Het online platform over prijstechniek en cost engineering, MEDIAAN, werd in 2018 verder ontwikkeld zodat het ook gebruikt kan worden door actoren buiten het beleidsdomein MOW zoals advies- en ingenieursbureaus die optreden als aangestelde van aanbestedende overheden. Daarnaast wordt het volledige proces via deze applicatie verder gedigitaliseerd.

Verwijlintresten voorkomen

Verwijlintresten blijven een permanent aandachtspunt. Sinds het begin van deze legislatuur zijn de betaalde verwijlintresten binnen het beleidsdomein MOW gedaald van 5,7 miljoen euro in 2014 tot 3,6 miljoen euro in 2017. Op mijn vraag zijn de interne processen gescreend en waar nodig of mogelijk aangepast zodat ze efficiënter verlopen. Een werkgroep binnen het beleidsdomein analyseert periodiek ook de verwijlintresten en doet op basis daarvan verdere verbetervoorstellen. Daarnaast zal de verdere digitalisering van het betalingsproces (cfr. eDelta) ook bijdragen tot een verdere terugdringing van verwijlintresten.

Invoeren prestatiebegroting

Vanaf de begroting 2019 wordt ook voor het beleidsdomein MOW een prestatiebegroting ingevoerd, waardoor een betere afstemming tussen beleid en begroting mogelijk zal worden. Deze inhoudelijke oefening, met als resultaat inhoudelijke structuurelementen, zal er toe leiden dat de begrotingsstructuur binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken ingrijpend wijzigt in het kader van de begrotingsopmaak 2019. In een volgende fase van het project prestatiebegroting zal er werk gemaakt worden van een groeitraject om tot kwaliteitsvolle indicatoren te komen.

In het kader van deze nieuwe structuur ten gevolge van het project prestatiebegroting wordt er voor gekozen om binnen de DAB Vlaams Infrastructuurfonds terug strikter te focussen op infrastructuur (en de investeringen daarin). Dit brengt met zich mee dat een heel deel ontvangsten en uitgaven, die niet rechtstreeks gelinkt zijn aan infrastructuur, vanaf de begrotingsopmaak 2019 zullen opgenomen worden in de algemene middelen- en uitgavenbegroting en niet langer binnen de begroting van de DAB Vlaams Infrastructuurfonds

SD 9 Correcte, coherente en leesbare regelgeving

OD 34 **De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten**

Homologatie van voertuigen

Het eerste deel van de nieuwe homologatietoepassing (Fastlane) werd, na een testfase met interne en externe gebruikers, in februari 2018 in productie gesteld. De toepassing werd en wordt ondertussen verder uitgebreid met tal van functionaliteiten en dit steeds in nauw overleg met de externe gebruikers.

De volgende stap in de ontwikkeling van de toepassing, vanaf het najaar van 2018, betreft de uitbreiding naar homologatiedossiers ingediend via de technische keuring. In 2019 wordt de toepassing klaargemaakt voor het verwerken van nieuwe goedkeuringsaanvragen volgens Verordening 167/2013/EU.

Door de publicatie van een nieuwe Europese verordening 2018/858/EU werd het kader voor de EU-typegoedkeuring van voertuigen versterkt.

Deze verordening is van toepassing vanaf 1 september 2020. Zowel op reglementair vlak als op vlak van interne werking zal de impact van deze nieuwe verordening geëvalueerd en geïmplementeerd worden.

Technische controle (keuring) van voertuigen

Het afgelopen jaar werd opnieuw een deel van de regelgeving m.b.t. technische controle omgezet in Vlaamse regelgeving:

- Besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen werd richtlijn 2014/47/EU omgezet.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring werd richtlijn 2014/45/EU omgezet.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2017 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.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen inzake o.a. de controle op ladingzekering en de sanctionering van inbreuken m.b.t. ladingzekering.

Nieuwe regels met betrekking tot de periodieke technische controle van oldtimers werden ingevoerd: oldtimers worden sinds 20 mei 2018 onderworpen aan alle bepalingen die verband houden met de technische keuring.

De keuze om oldtimers aan een periodieke keuring te onderwerpen zal leiden tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

Verder werd te innen som bij technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen in geval van fraude aan het uitlaatemissieregelsysteem (bv. AdBlue-fraude) verhoogd naar 2500 euro. Deze aanpassing zal een extra ontradend effect hebben voor dit type fraude.

In 2018 werd daarnaast een subsidieoverkomst afgesloten tussen de gewesten en GOCA tot uitvoering van een studie over de detectie van roetfilterfraude.

De resultaten van de roetfilterstudie zullen in 2019 gebruikt worden om de controles bij periodieke keuring te versterken en roetfilterfraude te detecteren en te sanctioneren.

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

De bedoeling is om het KB van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt te herzien en daarmee een grotere categorie van binnenschepen toe te laten om het estuaire traject te kunnen bevaren. Hiervoor zijn gesprekken met Nederland lopende en wordt verder gewerkt aan de technisch-wetenschappelijke onderbouwing van het voorstel.

Het is de bedoeling om begin 2019 het (eventueel aangepaste en) technisch-wetenschappelijk onderbouwde ontwerp opnieuw met Nederland te bespreken en in het licht van deze gesprekken het ontwerp af te ronden en ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Binnenvaartinspectie

Bepaalde aspecten van het huidige dienstverleningsmodel werden uitgebreid en bijgestuurd, om aan de sector een kwalitatieve dienstverlening te garanderen.

Voor het uitvoeren van scheepsmetingen en scheepsonderzoeken werden in 2018 3 extra scheepsmeters en 2 extra scheepsauditors ingezet en opgeleid om een voldoende personeelsbezetting te garanderen en de wachttijden weg te werken.

Daarnaast werd ook voorzien in extra externe ondersteuning door samenwerking met experts en expertisebureaus uit de private sector.

In het kader van de geplande overdracht van het aspect bekwaamheidsbewijzen van het departement MOW naar de Vlaamse Waterweg, waarbij verschillende taken worden gebundeld in één dienstverleningspakket naar de sector toe, zullen ook in 2019 een aantal administratief-ondersteunende medewerkers extra worden ingezet. Deze medewerkers zullen ook deeltijds tewerk gesteld worden in het Binnenvaartloket, waardoor de openingsuren van het loket uitgebreid kunnen worden. Het Binnenvaartloket zal het unieke loket zijn naar de sector toe voor zowel de scheepscertificaten als voor de bekwaamheidsbewijzen. Deze transitie wordt afgerond in 2019.

OD 35	Vernieuwende regelgeving
-------	---------------------------------

Actualisering en consolidatie van het Mobiliteitsdecreet

Reeds in de vorige legislatuur was er aangedrongen op een vereenvoudiging en een administratieve lastenverlaging van het Mobiliteitsdecreet. Voorbeelden daarvan zijn de te uitgebreide bepalingen inzake gemeentelijke mobiliteitsplannen, de kwaliteitsadviseurs, de kwaliteitskamer, de regionale mobiliteitscommissie, enz. Ik heb van de gelegenheid gebruik gemaakt om de verschillende wetgevingen waaronder het decreet 'Personenvervoer' en het 'Mobiliteitsdecreet' te consolideren en te vereenvoudigen. Dit maakt onderdeel uit van de grotere oefening rond het decreet Basisbereikbaarheid.

Het voorontwerp van decreet werd op 20 juli 2018 principieel goedgekeurd met oog op adviesvragen. Na verwerking van de adviezen zal dit decreet voor definitieve goedkeuring worden voorgelegd aan de Regering en vervolgens ter stemming worden voorgelegd aan het Vlaams parlement.

Parallel aan dit proces loopt het voorbereidend werk aan de uitvoeringsbesluiten.

Individueel bezoldigd personenvervoer

Het voorontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer werd, na adviesverlening door de MORA, op 13 juli 2018 principieel goedgekeurd en voor advies opgestuurd naar de Raad van State.

Na verwerking van dit advies zal dit decreet met het oog op de definitieve goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd en nadien bezorgd worden aan het Vlaams Parlement. Simultaan aan dit proces wordt het uitvoeringsbesluit voorbereid.

Scheepvaartdecreet

In het najaar 2018 wordt het ontwerp-scheepvaartdecreet afgerond door de administratie nadat voor een aantal aspecten nog externe ondersteuning werd ingeschakeld. Dit scheepvaartdecreet zal de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen verankeren. Daarmee wordt een transparant, eenvoudig en duidelijk decretaal kader gecreëerd voor het gebruik van de waterwegen en de aanhorigheden, tot en met de regeling van de binnenscheepvaart. Het doel is een vooruitstrevende Vlaamse regelgeving die overeenstemt met de internationale aanbevelingen en het herstel van rechtszekerheid voor gebruiker en beheerder.

Tijdig omzetten EU-richtlijnen

Het voorbije jaar werden opnieuw een aantal Europese richtlijnen omgezet in Vlaamse regelgeving. Mijn administratie volgt de Europese agenda nauwgezet verder op. Het afgelopen jaar werden bvb. een aantal richtlijnen in het kader van *passenger ship safety package* gepubliceerd in het Publicatieblad van de EU. Uit een eerste analyse blijkt dat een aantal aspecten hiervan (meldingsformaliteiten) omgezet dienen te worden in Vlaamse regelgeving. De voorbereidingen hiervoor zijn lopende.

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

Titel	Decreet bezoldigd personenvervoer (taxi's)
Link met SD	SD 2
Stand van zaken	Lopend
Timing	Najaar 2018 definitieve goedkeuring en indiening parlement

Titel	Decreet Basisbereikbaarheid
Link met SD	SD 2
Stand van zaken	Lopend
Timing	Najaar 2018 definitieve goedkeuring en indiening parlement

Titel	Verzameldecreet MOW (diverse bepalingen inzake het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, het verkeersveiligheidsbeleid en VVM De Lijn)
Link met SD	SD 2, 3 en 5
Stand van zaken	Lopend
Timing	Najaar 2018 definitieve goedkeuring en indiening parlement

Titel	Scheepvaartdecreet
Link met SD	SD 5
Stand van zaken	Lopend
Timing	Najaar 2018 principiële goedkeuring

Titel	Decreet MORA
Link met SD	SD 8
Stand van zaken	Lopend
Timing	Najaar 2018 principiële goedkeuring en indiening parlement

Titel	Decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren
Link met SD	SD 5
Stand van zaken	Lopend
Timing	Najaar 2018 definitieve goedkeuring en indiening parlement

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het uitzonderlijk vervoer
Link met SD	SD 5
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Voorjaar 2019

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet bezoldigd personenvervoer (taxi's)
Link met SD	SD 2
Stand van zaken	In voorbereiding

zaken	
Timing	Voorjaar 2019

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid
Link met SD	SD 2
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Voorjaar 2019

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet MORA
Link met SD	SD 8
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Voorjaar 2019

Titel	Besluit van der Vlaamse Regering betreffende een eenvormig statuut voor rijsscholen en zelfstandig rijinstructeurs
Link met SD	SD 3
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Voorjaar 2019

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van het binnenvaartvervoer door het bundelen van volumes
Link met SD	SD 5
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Voorjaar 2019

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van het spoorvervoer door het bundelen van volumes
Link met SD	SD 5
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Voorjaar 2019

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de afbakening in het Linkerschelde-oevergebied van het havengebied en het gebied waarbinnen het voorkeopsrecht kan worden uitgeoefend door de Maatschappij en tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de voorlopige begrenzing van de havengebieden
Link met SD	SD 5
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Najaar 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	SD 9
Stand van zaken	Lopend
Timing	Eind 2018 definitieve goedkeuring

Titel	Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de registratie van de opvarenden (omzetting van RL 2017/2109)
Link met SD	SD 9
Stand van zaken	In voorbereiding
Timing	Omzetting tegen uiterlijk 21 december 2019

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

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 het 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 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 resolutie, verwijs ik naar OD 7

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 resolutie, verwijs ik naar OD 2, 5 en 7

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

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

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze resolutie, verwijs ik naar OD 4

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

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze resolutie, verwijs ik 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

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

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

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

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze resolutie, verwijs ik 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

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze resolutie, verwijs ik naar SD 5

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]

15. Resolutie betreffende het bevorderen van snel elektrisch fietsen als alternatief in het woon-werkverkeer

van Björn Rzoska, Lies Jans, Martine Fournier, Mathias De Clercq, Paul Van Miert en Dirk de Kort

1253 (2016-2017) – Nr. 4

19 oktober 2017

- De investeringen in fietsinfrastructuur bedroegen in 2017 meer dan 100 miljoen euro. In 2018 is het streefdoel 110 mio euro. In het kader van het GIP wordt gerapporteerd over de ligging van projecten op het BFF en op fietssnelwegen.
- In een MB van 15 maart 2018 worden de fietssnelwegen aangeduid. Voor de aanleg van fietssnelwegen werd een aantrekkelijk subsidiekader uitgetekend (BVR van 15 december 2017). De site www.fietssnelwegen.be bevat informatie over de projecten op fietssnelwegen. Deze fietssnelwegen vermijden autoverkeer en zorgen voor een ontvlechting van routes voor fietsers en auto's. Met EFRO-middelen worden ongelijkgrondse kruispunten gerealiseerd.
- De projecten voor de lopende oproep van het Pendelfonds moeten ingediend worden tegen 29 oktober 2018. Deze oproep heeft uitsluitend betrekking op projecten voor de stimulering van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Concreet kunnen voorstellen ingediend worden voor:
 - o Fietsinfrastructuur waaronder oplaadpunten
 - o Aankoop en leasing van bedrijfsfietsen
 - o Fietsvergoeding
- Het beleid m.b.t. de plaatsing van laadpalen is een bevoegdheid van de Minister van Energie. Publieke laadpalen voor elektrische fietsen worden weinig gebruikt omdat de batterijcapaciteit van elektrische fietsen voldoende groot is voor normale fietsverplaatsingen. Op de werkplek en bij (fietsvriendelijke) horecazaken zijn meestal oplaadmogelijkheden voorzien.
- De studie rond de uitrusting van combipunten wordt opgestart. Tegen januari 2019 is een typologie voor combipunten beschikbaar. Dit behoort tot de input voor de opmaak van de mobiliteitsplannen in de vervoerregio's, vanaf begin 2019 (uitrol project basisbereikbaarheid).
- In vergelijking met de omliggende landen heeft België één van de meest tolerante verkeersreglementeringen ten aanzien van speed pedelecs. Omdat de populariteit stijgende is loopt er momenteel onderzoek op o.a. jaagpaden. Het gedeeld gebruik van fietsinfrastructuur, ook tussen trage en snelle fietsers, vergt aandacht. De ontwerpsnelheid van fietssnelwegen bedraagt 30 km/u. Het Vademecum Fietsvoorzieningen werd nog niet aangepast in functie van de opkomst van speed pedelecs, maar dat is zeker een aandachtspunt, ook bij het lopende onderzoek naar vergevingsgezinde fietsinfrastructuur (AWV).
- O.a. op vraag van de Minister heeft de federale regering de fiscale voordelen m.b.t. de fietsvergoeding uitgebreid naar speed pedelecs.
- Het BVR van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten m.b.t. technische keuring bepaalt de voorwaarden voor de keuring van speed pedelecs

16. Resolutie betreffende een leefbare toekomst voor de omgeving van het E17-viaduct in Gent (Gentbrugge-Ledeberg)

van Joris Vandenbroucke, Mathias De Clercq, Elke Sleurs, Björn Rzoska en Valerie Taeldeman

1506 (2017-2018) nr. 1

29 maart 2018

Punt 1:

In 2020 en 2021 zal AWV het viaduct saneren, hiervoor is voorlopig is 20 miljoen euro voorzien.

In samenspraak met de buurtbewoners (Viakaduct) is er afgesproken om na te gaan of er bijkomende geluidswerende maatregelen kunnen getroffen worden tijdens de saneringswerken. Mogelijks pistes: (verhogen) geluidschermen plaatsen, stillere brugdekvoegen installeren, e.a. Hierover wordt momenteel technische en akoestisch advies ingewonnen.

Punt 2:

In het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal onderzoek worden gedaan over de toekomst van het viaduct E17 te Gentbrugge. Hiertoe zijn middelen voorzien in 2020, op het ontwerp GIP 2019-2023. Bedoeling is de verkeerstechnische problematiek in kaart brengen alsook mogelijk toekomstscenario's voor de verkeersstromen in kaart te brengen. Er zal bij dit onderzoek voldoende aandacht gaan naar participatie en betrokkenheid van de buurt en ruimere omgeving.

Punt 3:

Zie voorgaande.

Bijlage 3. Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof**Openstaande vorderingen bij de DAB Vlaams Infrastructuurfonds, rekeningenboek over 2013. – 36 (2014 – 2015) nr. 1**

Cfr OD 34

Laattijdige aanrekening van facturen en verwijlinteressen bij het ministerie MOW, rekeningenboek over 2013. 36 (2014 – 2015) nr. 1

Cfr OD 34

Baggerwerken in Vlaanderen. 37 (2015 – 2016) nr. 1

DVW heeft in 2017 een baggerplan opgesteld om tegemoet te komen aan de vraag van het Rekenhof. Dit plan is door het management van DVW goedgekeurd en wordt thans uitgevoerd.

Het plan is tweeledig. Het beschrijft enerzijds op welke manieren binnen de bestaande plannen uitgaven kunnen worden gedrukt, het baggerproces kan worden geoptimaliseerd en efficiëntiewinst kan worden geboekt. Anderzijds is de mogelijkheid onderzocht om inkomsten te genereren voor onderhoudsbaggerwerken.

Verder ging het departement MOW – Maritieme Toegang verder met het opvolgen van deze aanbevelingen als volgt.

Aanbeveling 1:

Er werd een dossier (in samenwerking van Juridisch dienst en externe raadgever) voorbereid voor eventuele afhandeling van deze overeenkomst (departement MOW).

Aanbeveling 5 – 7:

Bij de goedkeuring van het project Amoras werd door de Vlaamse regering een financieel engagement aangegaan voor meerdere jaren. Hiervoor was inderdaad een decretale machtiging vereist. In tegenstelling tot de opmerking van het Rekenhof voorziet het decreet tot begeleiding van de begroting sinds 2009 een machtiging die zowel slaat op de terugbetaling van de prefinanciering als op de exploitatiekosten. Het Rekenhof haalt evenwel correct aan dat aangezien het project Amoras gegund is door de Vlaamse regering op 18 juli 2008 deze machtiging weliswaar reeds in 2008 had moeten voorzien zijn (voorafgaand aan de gunning). Anderzijds was de decretale machtiging in 2009 beschikbaar zodra er uitgaven moesten gebeuren. In de toekomst gaat met de aanbeveling zeker rekening gehouden worden. De technische onzorgvuldigheden bij de totstandkoming van het dossier worden door de administratie niet betwist. Inzake de uitgevoerde werken uit het verleden (ZAS+ en het gewijzigde exploitatieregime) worden de dossiers afgewerkt ten einde verwijlinteressen te vermijden. Ook worden nu de hoeveelheden aanvoer na iedere baggercampagne niet enkel in situ geschat, maar er worden ook tussentijdse peilingen uitgevoerd als bijkomende aanvoercontrole. Op deze wijze wordt er maandelijks betere schatting gemaakt wat de geraamde uitgaven zijn zodat er binnen de budgetten gewerkt wordt. Op deze manier kunnen onverwachte meerkosten beter op voorhandesignaleerd worden. Er worden tevens per kwartaal rapporten overgemaakt met concrete cijfers (hoeveelheden, uitgaven, zandgehaltenes, ...). De doelstelling is om kosten beheersbaar te houden en de gedane investeringen nu te laten renderen. In dat licht kan verwezen worden naar het protocol inzake overheidsopdrachten dat werd geïmplementeerd op 1 april 2016, alsook de vermelde synergieprojecten die een verder professionalisering en optimalisering van baggerwerken binnen het beleidsdomein MOW nastreven.

Verrekeningen bij het agentschap De Scheepvaart. 37-B (2016 – 2017) nr. 1

Aanbeveling 1:

Onder andere om een betere voorbereiding te garanderen, is gestructureerd portfoliomanagement ingevoerd binnen de organisatie. Ook het projectenportaal, opgezet samen met W&Z in het kader van de fusie ihkv gemeenschappelijk en uniform projectmanagement, is operationeel en zal organisatiebreed gebruikt worden vanaf 2019. In het najaar van 2017 werd door de opdrachtnemers van de raamovereenkomst voor juridische ondersteuning overheidsopdrachten een opleiding georganiseerd omtrent de

nieuwe wetgeving overheidsopdrachten, en de wijzigingen t.o.v. de vorige wetgeving, en dit voor alle betrokken medewerkers van De Vlaamse Waterweg nv. Tijdens deze opleiding werd ook veel aandacht besteed aan het item 'wijzigingen van de opdracht' en de grote wijzigingen t.o.v. de vorige wetgeving. De regelgever heeft immers wat de 'wezenlijke wijzigingen van de opdracht' betreft een andere houding aangenomen dan in de vorige wetgeving. Op 15 januari 2018 werd dan ook nog een infosessie gegeven omtrent het dienstorder "Verwijlintresten - Wijzigingen aan de opdracht" door de afdeling ATO per provincie, waarin ook de verschillende mogelijkheden van artikel 38 van de AUR uitgebreid werden toegelicht.

Op departementsniveau werd dienstorder verwijlintresten – wijzigingen aan de opdracht - MOW/MIN/2017/03 d.d. 21/11/2017 afgevaardigd. Hierbij werd ook voorzien in een opleiding in 2018 waaraan alle betrokken ingenieurs/bestekmakers verplicht deelnamen. Dienstorder + presentatie opleiding staan ook op het intranet ("mijn overheidsopdrachten") van DVW.

De IKZ-procedure 'Uitvoering der werken' werd geuniformiseerd in het kader van de fusie met W&Z, maar dient nog formeel geactualiseerd te worden op basis van de nieuwe wetgeving overheidsopdrachten en de dienstorder "Verwijlintresten - Wijzigingen aan de opdracht". In het kader van deze actualisatie zal ook de meldingsprocedure herwerkt worden.

Meer operationeel kan nog toegevoegd worden dat er inmiddels raamcontracten bestaan voor baggerwerken en voor bestortingswerken aan oevers voor het volledige werkgebied van DVW. Hierdoor hoeven dergelijke werken, wanneer ze binnen het kader van een bepaalde OO onvoorzien moeten uitgevoerd worden, de voortgang van die opdracht niet te hypothekeren.

Aanbeveling 2:

Aan het eDelta-team werd de vraag gesteld om in eDelta een veld te voorzien waarin de projectingenieur verplicht moet motiveren waarom hij al dan niet een vraag tot prijsaanpassing stelt aan de opdrachtnemer bij 3-voudige overschrijding van de hoeveelheid. Deze wijzigingsaanvraag werd genoteerd, en zal in principe in de release van het najaar van 2019 worden meegenomen.

De cel investeringen komt zeer regelmatig samen en coördineert alle materie, relevant voor investeringsprojecten. Tijdens die briefings worden projectingenieurs herhaaldelijk gewezen op het belang van het vragen van een prijsaanpassing bij 3-voudige overschrijding van de hoeveelheden, alsook van het belang om goed te motiveren in het dossier waarom een dergelijke prijsaanpassing niet werd gevraagd. Op vraag van DVW werd in het dienstorder MOW/MIN/2017/03 - Verwijlintresten - Wijzigingen aan de opdracht, dat ook van toepassing werd verklaard door De Vlaamse Waterweg nv de volgende bepaling opgenomen: "Als de aanbesteder in bovenstaande gevallen toch geen aangepaste prijs wenst te vragen, moeten de motieven hiervoor expliciet worden vermeld in eDelta/het administratief dossier en aan de bevoegde delegatiehouder worden meegedeeld." De toepassing van deze verplichting wordt effectief afgedwongen bij de invoering van een verplicht in te vullen veld in eDelta (zie vorig punt).

Aanbeveling 3:

De mogelijkheid om het studiebureau alsnog in gebreke te stellen werd onderzocht door een onafhankelijk advocatenkantoor, en hun advies was dat dit in dit specifiek geval geen kans op slagen meer had. Het betreffende studiebureau wordt weliswaar zorgvuldig opgevolgd. In het kader van een andere studie-opdracht heeft de afdeling Albertkanaal datzelfde bureau in gebreke gesteld, hetgeen geleid heeft tot een in opmaak zijnde dading ten bedrage van ongeveer 50.000 euro.

De IKZ procedure rond oplevering werd herzien en gevalideerd door coördinatieteam investeringen. Hierin wordt verwezen naar de verschillende mogelijke types PV (o.a. in gebrekestelling)

Aanbeveling 4:

Alle werknemers die bezig zijn met overheidsopdrachten (OO) krijgen regelmatig - en zeker bij wijzigingen - de nodige opleiding en instructies. In kader van de fusie zijn binnen de organisatie 5 cellen OO opgericht die alle OO > 30.000 euro vermarkten, beheren en opvolgen. Hierbij wordt steeds de verantwoording/motivering getoetst

alvorens de markt wordt geconsulteerd. Daarnaast is er een werkinstructie inzake opdrachten met een beperkte waarde opgemaakt, juridisch gevalideerd en intern gepubliceerd. Deze twee maatregelen zorgen er, samen met continue opleiding, voor dat steeds de juiste procedure gevolgd wordt.

Aanbeveling 5:

De verrekeningsindex die bestond bij de fusiepartner, is overgenomen in het ondernemingsplan van de nieuwe organisatie. Daarnaast worden op kwartaalbasis overzichten gemaakt en besproken voor de Raad van Bestuur.

Tiende voortgangsrapportage Masterplan 2020. 63 (2014 – 2015) nr. 1

Cfr OD 7

Fietspaden in Vlaanderen. 37 (2017 – 2018) nr. 1

Aanbeveling 1:

In de onderzoeksagenda van het VHV krijgt deze aanbeveling aandacht voor wat betreft specifieke evaluatiestudies.

De lijst met gevaarlijke punten krijgt AWW via het Geoloket Ongevallen (<https://ong.vlaanderen.be>). De meest recente lijst wordt meegenomen bij de opmaak van het GIP. Er werd een nieuwe lijst opgemaakt van gevaarlijke punten, waar ook het aantal fietsongevallen in rekening wordt gebracht. Deze gevaarlijke punten krijgen prioriteit in aanpak en quick-wins worden gerealiseerd.

De gelokaliseerde ongevalgegevens kunnen gebruikt worden als gis-laag voor het uitvoeren van specifieke analyses en evaluaties van fietspadinfrastructuur. Momenteel worden de ongevalgegevens reeds opgevraagd en gebruikt bij specifieke projecten o.m. bij de opmaak van milieueffectrapporten (MER's), mobiliteitseffectenrapporten (MOBER's), verkeerskundige start- en projectnota's, Unieke Verantwoordingsnota's betreffende de heraanleg van fietspaden, opmaak van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA), evaluaties van infrastructurele maatregelen, verantwoording voor het al dan niet uitvoeren van bepaalde infrastructurele maatregelen vanuit verkeersveiligheid, nagaan fietsongevallen in de nabijheid van infrastructurenprojecten (vb. fietssnelweg), enz.

Een rechtstreekse koppeling tussen het Geoloket Fiets en het Geoloket Ongevallen is op vandaag nog niet mogelijk. Dit wordt wel voorzien. De beschikbare ongevalgegevens kunnen wel gebruikt worden als gis-laag om specifieke analyses en evaluaties uit te voeren.

Er werden geen specifieke doelstelling naar fietsers in het huidige Vlaams Verkeersveiligheidsplan geformuleerd, maar is deze meegenomen in het streefcijfer dodelijke en zwaargewonde niet-beschermde verkeersdeelnemers en lichtgewonde verkeersslachtoffers. Dit betekent echter geenszins dat de evolutie van de fietsslachtoffers niet van nabij opgevolgd wordt, want vooral om het streefcijfer voor D+ZG niet-beschermde verkeersdeelnemers te behalen, zal ook bij de fietsers verdere vooruitgang nodig zijn. Deze opvolging gebeurt specifiek in het Jaarrapport Verkeersveiligheid dat vanaf nu jaarlijks opgemaakt wordt en als bijlage integraal deel uitmaakt van de voortgangsrapportering van het verkeersveiligheidsplan. Bij een herziening/actualisering van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan kunnen evenwel specifieke doelstellingen worden voorzien.

Resultaten van de Fietstelweken in 2015 en 2016. Organisatie van de Fietstelweek in de 3e week van september 2018.

We zetten, in overleg met de provincies en Fietsberaad Vlaanderen in op de ontwikkeling van een Vlaams Fietstelplatform.

Het plaatsen van fietstelpalen op 20-25 locaties, gespreid over de 5 Vlaamse provincies door AWW.

Aanbeveling 2:

De samenwerking en afstemming tussen verschillende entiteiten binnen de Vlaams overheid enerzijds en tussen het Vlaamse en de andere beleidsniveaus wordt bewaakt binnen het Fietsteam.

Het Vlaamse Fietsbeleidsplan is een MCB-project. Hiertoe werd eveneens een projectteam samengesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van dMOW Beleid, AWW, DVW en De Lijn. Dit projectteam komt op maandelijkse basis samen. Ook met de andere entiteiten wordt maandelijks afgestemd (via e-mailverkeer) om de verschillende projecten op te volgen.

Vanaf 2018 is er het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) waar de verschillende entiteiten een planning opmaken van de verschillende investeringsprojecten. Binnen dit GIP werden eveneens de fietsinvesteringsprojecten geïdentificeerd, die een goede opvolging van de fietsinvesteringen toelaten. Hierover wordt maandelijks gerapporteerd in het MCB.

Nieuwe samenwerkingsovereenkomst Fietsberaad met een versterkte aansturing vanuit Vlaanderen door een Coördinatieteam.

Aanbeveling 3:

Provinciale BFF wijzigingscommissies behandelen voorstellen aanpassingen BFF met bindend advies dMOW.

Binnen de opmaak van de vervoerregioplannen (basisbereikbaarheid) zullen de uitgangspunten van het BFF bewaakt worden.

Inventarisatie fietssnelwegen: In de zomer van 2018 werd een bestek uitgeschreven voor de inventarisatie van de fietssnelwegen in Vlaanderen, de ruggengraat van het BFF. Verder zijn er inventarisatiegegevens van het BFF in de provincie Antwerpen (fietsbarometer) en conformiteit fietspaden gewestwegen (AWV) beschikbaar. Deze inventarisatiegegevens laten toe om de conformiteit van het BFF door te rekenen, belangrijke missing links te identificeren en investeringen te prioriteren.

Aanbeveling 4:

Het Vlaams Fietsbeleidsplan (2016) vormt de gecoördineerde meerjarenvisie voor het fietsbeleid door de Vlaamse overheid. De realisatie van het BFF en de fietssnelwegen in het bijzonder vormen nog steeds een speerpunt van het Vlaamse fietsbeleid. De ligging van projecten op het BFF en op fietssnelwegtracés (ruggengraat van het BFF) worden in het GIP expliciet vermeld.

Het Rekenhof ontvangt de rapporteringen voor het MCB. In deze rapporteringen wordt maandelijks de financiële uitvoering, zowel op vastleggingsniveau als op betaalniveau besproken.

Aanbeveling 5:

Bij projecten, waarbij de VO is betrokken, kan slechts van het vademecum Fietsvoorzieningen worden afgeweken mits degelijke motivatie.

De richtlijnen uit het Vademecum worden vandaag reeds actief toegepast in de GBC/RMC en maximaal nagestreefd en vormen dus een voorwaarde om een subsidie vanuit het Fietsfonds te ontvangen.

Aanbeveling 6:

Inventarisatie wordt vervolledigd zodat er een up-to-date status fietsinfrastructuur BFF voorhanden is.

AWV neemt de piste om fietspaden en bijhorende kosten te standaardiseren mee als suggestie aan DMOW-ATO, die voor verschillende projecten standaardberekeningen zal opstellen.

Transparante communicatie over fietsinvesteringen zal gebeuren via het GIP en voorlopig niet via de begroting. Zie ook maandelijkse rapportering in het kader van het MCB-project Vlaams Fietsbeleidsplan.

Elfde voortgangsrapportage Masterplan 2020. 63 (2014 – 2015) nr. 15

Cfr OD 7

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