Vlaams Parlement

stuk **152** (2014-2015) – Nr. 1
ingediend op 28 oktober 2014 (2014-2015)

Beleidsnota

Mobiliteit en Openbare Werken

2014-2019

ingediend door de heer Ben Weyts,
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

verzendcode: OPE

Een beleidsnota geeft de grote strategische keuzen en opties van het beleid voor de duur van de regeerperiode weer. De nota is de weergave van de visie van de functioneel bevoegde minister en vormt de basis van een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen de uitvoeringsmaatregelen, daar waar nodig, ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement worden voorgelegd.

INHOUD

Inhoudstafel 3
Lijst met afkortingen 6
Managementsamenvatting 7
I. Tijd van de mobiliteit 8
II. Focus op vlot en veilig 16
III. Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk 17
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 te benut en verknoopt 17
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 18
OD 3. Ik voer een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoek een slimme kilometerheffing voor personenvervoer 19
SD 2. Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing 19
OD 4. Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te bekomen 19
OD 5. Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken 21
OD 6. Slimme netwerken realiseren voor een vlotte en veilige doorstroming 24
OD 7. Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel 24
OD 8. Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) 25
IV. Verkeersveiligheid 26
SD 3. Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid 26
OD 9. Vlaams huis voor de verkeersveiligheid 26
OD 10. Verkeersveilig ontwerpen 27
OD 11. Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag 28

OD 12. Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid 29
OD 13. Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid..... 30
OD 14. Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering... 30
V. Investeringen voor mens en economie 31
SD 4. Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen 31
OD 15. Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie 31
OD 16. Investeren met aandacht voor de leefomgeving..... 33
OD 17. Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie..... 34
OD 18. Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken 35
SD 5. Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid..... 35
OD 19. Investeringen inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk..... 35
OD 20. Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen..... 36
OD 21. Duurzame logistiek met oog voor innovatie..... 37
OD 22. Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen..... 38
OD 23. Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken..... 40
OD 24. Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken..... 42
OD 25. Wegen als schakels in de logistieke netwerken 43
OD 26. De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid . 44
VI. Slagkrachtige overheid 44
SD 6. Ik zet daarbij ook in op praktische, transparante en doelgerichte regelgeving, een goed financieel beheer en een actieve inbreng in de Europese besluitvorming. Er wordt onderzocht hoe regelgeving kan worden herzien zodat ze waar nodig slechts op hoofdlijnen normeert tav. de lokale besturen. Een planmatige aanpak 45
OD 27. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak. 45
OD 28. Een nieuw verkeersveiligheidsplan Vlaanderen..... 45
SD 7. Wegen op internationaal beleid 45
OD 29. Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid..... 45
OD 30. Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid 47

SD 8. Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid 47
OD 31. Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken 47
OD 32. Grondbeheer 48
OD 33. Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn 48
OD 34. Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer 49
SD 9. Correcte, coherente en leesbare regelgeving 50
OD 35. De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten 50
OD 36. Vernieuwende regelgeving 51
Bijlagen 53
1. Regelgevingsagenda 53
2. Koppeling met de begroting 57

Lijst met afkortingen

ANPR	Automatische nummerplaatherkenning
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
dB(A)	afgeleid van de gewone decibel, maar corrigeert de geluidssterktes voor de gevoeligheid van het (menselijk) oor
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
FOD	Federale Overheidsdienst
GEN	Gewestelijk Expresnet (Brussel)
IHD	instandhoudingsdoelstellingen
IRG	Interactieve Reglement Generator
ITS	intelligente transportsystemen
LOM	Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij
LEM	Luchthaven Exploitatiemaatschappij
MICE	het segment de toeristische sector van vergaderingen (Meetings), motivatiereizen (Incentives), congressen (Conventions) en tentoonstellingen of beurzen (Exhibitions)
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MOW	Mobiliteit en Openbare werken
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PPS	Publiek Private Samenwerking
P+R	Park and Ride
ReTiBo	Registratie- en Ticketingsysteem met Boordcomputer
RSS	Rijstrook Signalisatie Systemen
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling
TEN-T	Trans European Transport Networks
VBSP	Vlaamse Binnenvaartservices Platform
VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel

Managementsamenvatting

De uitdagingen voor het mobiliteitsbeleid zijn enorm en budgettaire beperkingen dwingen tot keuzes. Daarom kies ik voor de zaken die de grootste hefboom vormen voor mens en maatschappij.

Een vlotte bereikbaarheid van school of het werk

In de eerste plaats leg ik de focus op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Jobbereikbaarheid en schoolbereikbaarheid is belangrijk, omdat mensen erop moeten kunnen vertrouwen dat ze hun traject op een vlotte, veilige en stipte manier kunnen afleggen. Ik wil werken aan een gedragsverandering waarbij men niet langer automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook - deels – gebruik maakt van andere vervoersmodi. Belangrijk is in te zetten op de maximale verknoping van netwerken en zo te komen tot een betere combimobiliteit. Daarnaast zal ik ook de kilometerheffing invoeren voor vrachtwagens en onderzoek ik een slimme kilometerheffing voor personenvervoer. De inkomsten die hieruit voortvloeien zullen ingezet worden ten voordele van het vervoersnetwerk.

Ik blijf investeren in goed onderhouden en geëxploïteerde netwerken zodat deze optimaal kunnen functioneren. Ik zet in op een programmatorische aanpak van het onderhoud van wegen, en dit op basis van objectieve criteria. Investeringen in structureel onderhoud worden gecombineerd met ingrepen ter bevordering van de leesbaarheid van de weg, de verkeersveiligheid, de verkeersdoorstroming en de (her)aanleg van fietspaden. Daarnaast zorg ik voor een gecoördineerde aanpak van hinderincidenten om de verkeershinder te beperken.

Het openbaar vervoer moet aantrekkelijk zijn ten opzichte van de auto. Ik streef dit na door het aanbod beter af te stemmen op de vraag, inzonderheid voor woon-werk- en woon-schoolverkeer. Daarnaast biedt de uitwerking van het concept basisbereikbaarheid de kans om het openbaar vervoernetwerk te herdenken. In functie hiervan zal het decreet Personenvervoer worden herzien.

Los van de goed onderhouden en geëxploïteerde netwerken blijf ik ook investeren in nieuwe projecten om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken efficiënter, performanter en meer samenhangend te maken. Hierbij zal ik in de eerste plaats focussen op die investeringen die de grootste hefboom creëren voor de jobbereikbaarheid en de schoolbereikbaarheid. Ik heb ook aandacht voor de uitbouw van innovatieve, intelligente transportsystemen.

Verkeersveiligheid

Ik zal alle partners die zich bezighouden met verkeersveiligheid samenbrengen in een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Het nieuwe Vlaamse verkeersveiligheidsplan zal inzetten op verkeersveilige wegen en hun aanhorigheden. Levenslang leren en doelgroepgerichte vorming en sensibilisering vormen de beste garantie voor een succesvolle loopbaan als verkeersdeelnemer. De rijopleiding zal hervormd worden en gekaderd worden in een levenslang traject van verkeersopvoeding en mobiliteitsbewustzijn. Met gerichte handhaving zorg ik voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid waarbij ik o.a. gebruik wens te maken van trajectcontrole, maar ook sterk geloof in het rijbewijs met punten. Tot slot zal ik het verkeersveiligheidsbeleid verder onderbouwen met een objectieve monitoring en evaluatie.

Investeringen voor mens en economie

Ondanks de besparingen blijf ik verder investeren. Ik objectiveer keuzes en ga voor de investeringen die voor het grootste hefboomeffect zorgen voor mens en economie. Ik investeer in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder Vlaanderen. Het gaat hierbij o.a. om investeringen in het kader van waterbeheersing, beperking van geluidshinder en een betere luchtkwaliteit.

Ik investeer ook in onze economische en logistieke netwerken door in te zetten op innovatie binnen de logistieke keten in al zijn aspecten en door een multimodaal Vlaams vervoersbeleid te ontwikkelen. Ik kader deze investeringen ook binnen het Europese infrastructuurnetwerk. Ik ontwikkel onze zeehavens verder en zet hier in op meer samenwerking tussen de Vlaamse havens. Daarnaast maak ik werk van een optimalisatie van de nautische ketenwerking om zo een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Vlaamse havens te garanderen.

De uitbouw en versterking van het waterwegennet en de binnenvaart krijgt vorm door een betrijfszekere waterweginfrastructuur, een gerichte uitbouw van het waterwegennet en het stimuleren en innoveren van de binnenvaart. Ook de wegen zijn schakels in onze logistieke netwerken en samen met de diverse private en publieke actoren zal ik een regionaal vrachtroutenetwerk uitbouwen. Daarnaast heb ik ook aandacht voor het goederenvervoer per spoor, dat immers enorm belangrijk is voor de hinterlandverbindingen van de Vlaamse zeehavens.

Slagkrachtige overheid

Binnen het beleidsdomein MOW herdenk ik de organisatie om tot een meer wendbare organisatie te komen. Ik zet in op een transparante werking en meer samenwerking over de grenzen van de entiteiten heen. Een sterk technisch en financieel beheer, gericht op innovatie en focus op digitalisering helpen om dit waar te maken. Daarnaast zet ik ook in op duidelijke en transparante regelgeving binnen het beleidsdomein MOW.

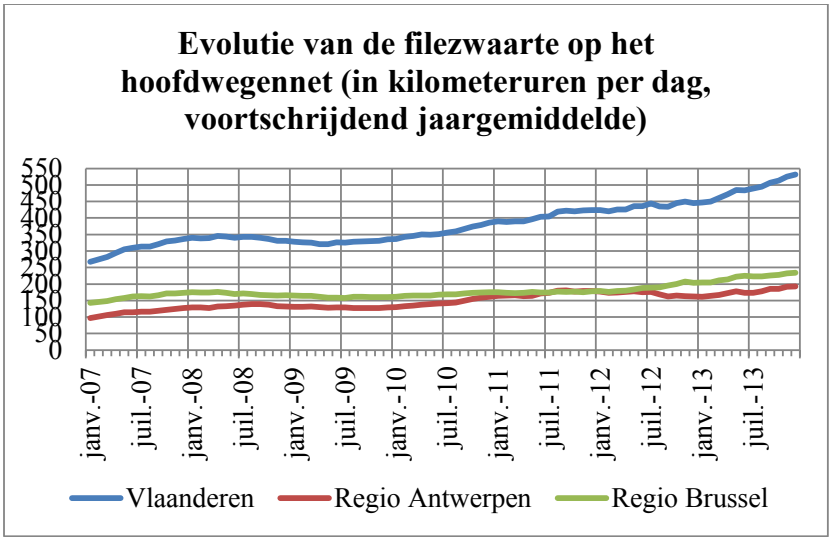
I. Tijd van de mobiliteit [1]

Vlaanderen staat (bijna) stil

Het aantal particuliere en bedrijfsvoertuigen in Vlaanderen blijft toenemen en dit leidt tot drukker verkeer op de wegen. Deze toename van de verkeersdrukte toont zich nog nadrukkelijker dan op de gewestwegen op de snelwegen.

Volgens cijfers van verkeersinformatieplatform Inrix was Brussel in 2013 de Europese stad met de meeste files, voor Londen en Antwerpen. Onderstaande grafiek laat zien dat we de afgelopen jaren met z'n allen meer in de file hebben gestaan en dat Vlaanderen aanspraak kan maken op de bedenkelijke titel van filehoofdstad van Europa. De directe economische schade van deze files, alleen nog maar voor de piekuren, bedraagt zo'n 500 miljoen euro per jaar of 2 miljoen euro per werkdag, zo becijferde Voka. Onderzoek door de OESO gaf aan dat een duurzaam mobiliteitsbeleid België 2 procentpunt extra groei kan opleveren.

[1] Tenzij anders vermeld komen de grafieken uit de VRIND 2014



Vooral binnen de Vlaamse Ruit zijn er hoge verkeersconcentraties. De ringwegen rond Antwerpen (R1) en Brussel (R0) behoren tot de wegvakken met het hoogste aantal voertuigen per dag. De vele weefbewegingen door kort opeenvolgende op- en afritten en de sterke interferentie van het bestemmings-, doorgaand en lokaal verkeer op die ringwegen heeft een congestieversterkend effect. De gerealiseerde spitsstroken hadden een positieve impact op de verzadigingsgraad van R0 en R1.

De ruimtelijke organisatie in Vlaanderen creëert een grote mobiliteitsvraag voor particuliere verplaatsingen en mobiliteitsstromen voor ondernemingen. De verspreide bebouwing, geclusterde bedrijventerreinen ver van bewoning, de concentratie van scholen, kantoren en dienstverlening in de grotere steden en nog enkele factoren zorgen ervoor dat veel Vlamingen dagelijks een aanzienlijke verplaatsing moeten maken naar school of werk

De staat van het wegennet

Op basis van de periodieke inspecties blijkt dat respectievelijk 11,9% en 20,9% van de autosnelwegen en gewestwegen nood heeft aan structureel onderhoud. Tijdens de twee vorige legislaturen werd een programma opgestart om het achterstallig structureel onderhoud van de autosnelwegen uit te voeren. Uit de laatste rapportering bleek dat de toestand van de snelwegen er voor het zesde jaar op rij op vooruit was gegaan.

De uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk werd gestart. Momenteel voldoet een belangrijk deel van dit fietsroutenetwerk niet aan minimale vereisten inzake breedte en/of inzake een minimale afstand tot het (er naast rijdend) gemotoriseerd verkeer . Bovendien bleek uit inspectie dat 9,5% van alle fietspaden in beheer van het Vlaamse Gewest een quotering 'onvoldoende' kreeg voor de staat van het wegdek.

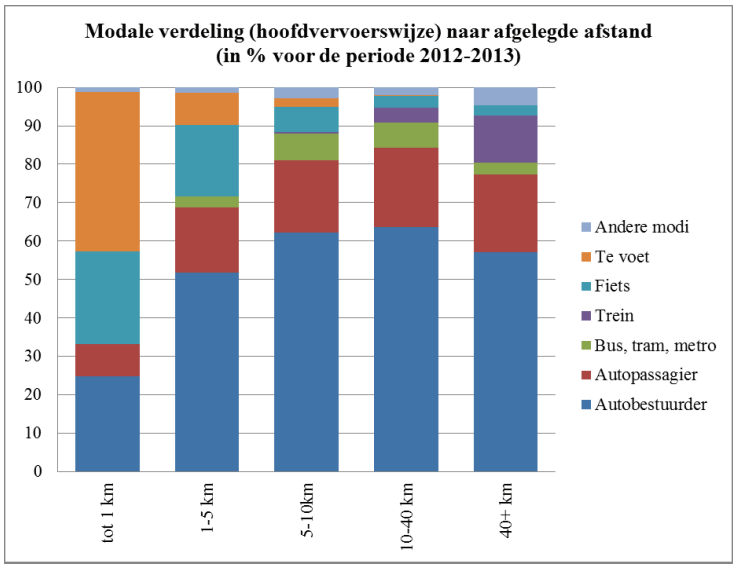
Personenvervoer

De personenmobiliteit in Vlaanderen nam in de periode 2000-2012 toe met bijna 16%. Volgens de meest recente cijfers neemt de wagen 81,4% van de personenkilometer voor zijn rekening.

Het is belangrijk om het autogebruik te optimaliseren, met het oog op een vlotter, veiliger en milieuvriendelijker verkeer. De mobiliteitsvraag wordt geoptimaliseerd binnen een multimodaal kader. In het kader van Pact 2020 en Vlaanderen in Actie werd de afgelopen jaren gestreefd naar een aandeel van 40%

voor meer woon-werkverplaatsingen te voet, met de fiets of met het collectief vervoer. Volgens het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013) gebeurt 72,2% van het woon-werkverkeer met de auto als hoofdvervoerwijze. De gestelde doelstelling werd met andere woorden nog niet bereikt. Het collectief vervoer en de fiets zijn goed voor respectievelijk 8,9% en 12,5% van de woon-werkverplaatsingen. Van het woon-schoolverkeer verlopen meer verplaatsingen met collectief vervoer (27,6%) en de fiets (27,4%) en minder met de auto (31,4%),.

Een belangrijk deel van de verplaatsingen in 2012-2013 speelt zich af op lokaal niveau. Voor meer dan de helft van de verplaatsingen is de afstand korter dan 5 km en amper een vijfde is langer dan 15 km. Toch blijkt uit onderstaande grafiek dat voor verplaatsingen van 1 tot 5 kilometer het aandeel van de voetgangers en fietsers beter kan. Voor verplaatsingen over grotere afstand is de auto het geprefereerde transportmiddel.



Openbaar vervoer

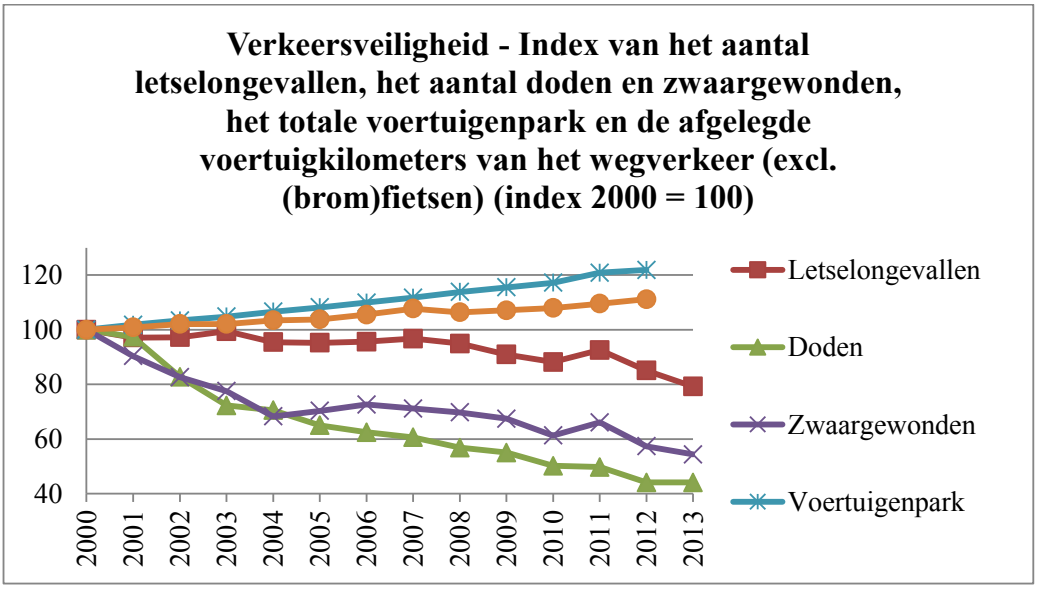
Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer, met een aandeel van respectievelijk 8,9% en 24,4 % in 2012-2013. In grootstedelijke en regionaal stedelijke gebieden heeft het openbaar vervoer een belangrijke rol te vervullen. In die gebieden verloopt respectievelijk 9,5% en 6,4% van alle verplaatsingen met het openbaar vervoer (2012-2013). Het gaat over voorspelbare vervoerstromen die zich bijgevolg uitstekend lenen tot collectieve systemen. Ook het autogebruik blijft in stedelijke gebieden hoog.

Door slechte doorstroming kan de gemiddelde verplaatsingssnelheid met bus, tram en metro de helft lager liggen dan met de auto of de trein. Bovendien verliezen openbaarvervoergebruikers dagelijks tijd door slechte afstemming tussen de verschillende vervoersmodi onderling. Tenslotte is betrouwbaarheid van reistijden een belangrijke kwaliteitsfactor.

Verkeersveiligheid

Het risico op ongevallen met geblesseerden of dodelijke slachtoffers ligt voor voetgangers, (brom)fietsers en motorrijders erg hoog. Brom- en motorfietsers, fietsers en voetgangers hebben respectievelijk 57, 23 en 8.1 keer zo veel kans om dodelijk of ernstig gewond te raken in het verkeer ten opzichte van automobilisten. Deze zijn wel vaak betrokken in ongevallen waarbij andere weggebruikers het slachtoffer zijn.

Het risico is het hoogst voor motorrijders (57,2 dodelijke slachtoffers per miljard reizigerskilometers in 2012), gevolgd door bromfietsers (42,4), voetgangers (36,0) en fietsers (20,9). Het risico ligt significant lager voor personenwagens (3,4). Personenwagens zijn wel vaak betrokken in ongevallen waarbij andere weggebruikers slachtoffer zijn. Het risico op ernstige verwondingen geeft ongeveer hetzelfde beeld.



In de periode 1999-2013 is het aantal verkeersslachtoffers in het wegverkeer significant gedaald. De daling is onder meer toe te schrijven aan beleidsmaatregelen en evoluties in de medische sector en voertuigveiligheid. De ambitieuze doelstellingen die vooropgesteld werden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2003 zijn evenwel niet allemaal gehaald. In tegenstelling tot de dalende trend van de afgelopen jaren wijzen recente ongevallencijfers (verkeersveiligheidsbarometer BIVV, 1ste semester 2014) terug op een stijging van zowel het aantal gewonden (+7.1 % tegenover 2013) als het aantal doden (+8. 2% tegenover 2013). Daarenboven vertellen cijfers op macro-niveau maar een deel van het plaatje. Statistieken van specifieke vervoersmodi bekijken vertellen een genuanceerd verhaal.

	Jaar	2005	2009	2010	2011	2012	2013
Fietser	Aantal doden	65	75	61	51	64	66
	Aantal zwaargewonden	857	815	780	939	906	945
	Aantal lichtgewonden	6134	6176	5978	6753	6503	6123
Voetganger	Aantal doden	43	49	55	55	51	44
	Aantal zwaargewonden	396	361	379	398	421	316
	Aantal lichtgewonden	1689	1714	1656	1759	1686	1638

Bron: FOD Economie

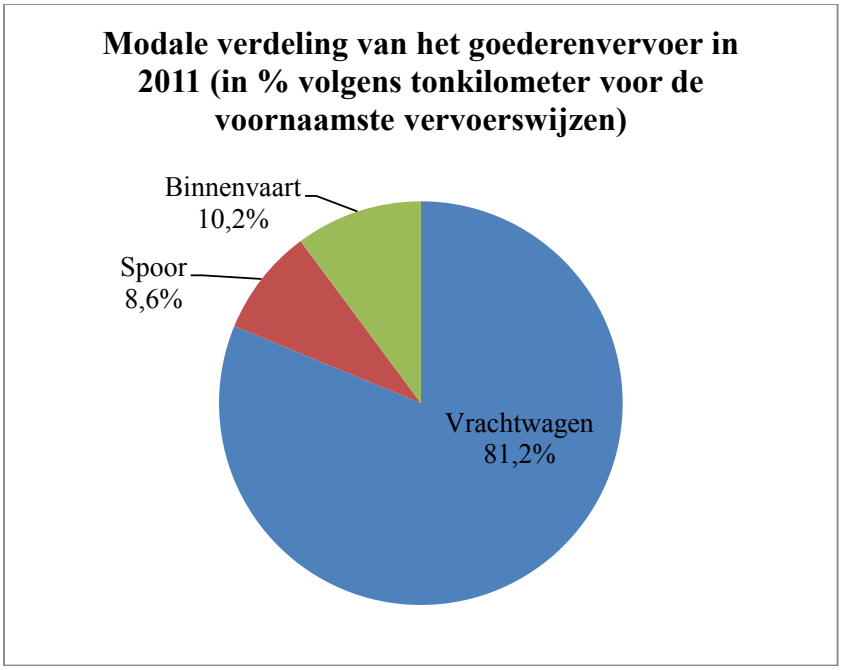
Behoudens een lichte daling in de jaren 2010-2011 kan globaal gesteld worden dat het aantal slachtoffers onder de zwakke weggebruikers nauwelijks structureel gedaald is sinds 2005. Vorig jaar waren 772 kleuters slachtoffer van een verkeersongeval, een alarmerend hoog cijfer.

Logistiek

De logistieke sector is een belangrijke economische sector in Vlaanderen. De sector is goed voor 5,8% van het Bruto Binnenlands Product (2010) en 4,4% van de werkgelegenheid (2011). Deze sector werd hard getroffen door de economische crisis, waardoor die percentages iets lager liggen dan vóór 2009.

Logistieke poorten zoals deze- en luchthavens zijn belangrijk voor de welvaart in Vlaanderen. Als logistieke draaischijf ligt Vlaanderen op een cruciaal knooppunt binnen Europa waardoor de multimodale connectie met de andere Europese knooppunten uiterst belangrijk is. Door de sterke groei in goederenvervoer de laatste 10 jaar in alle vervoerssegmenten wordt de druk op alle vervoersmodi verhoogd. De totale goederenmobiliteit, uitgedrukt in tonkilometer, nam in de periode 2000-2010 ondanks de sterke terugval in 2008-2009 toe met 25%. Tegen 2030 wordt een sterke stijging in goederentransport verwacht.

Het wegvervoer is met een aandeel van ongeveer 81% (2011) dominant in de modale verdeling van het vrachtvervoer. Het modale aandeel van de binnenvaart en het spoor bedroeg respectievelijk 10,2% en 8,6% in 2011.



Het maritieme goederenvervoer nam tussen 2000 en 2013 toe met 34,3%. De havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende behandelen respectievelijk 73%, 16%, 10% en 1% van die tonnage. Het Vlaamse aandeel in de totale trafiek van de Le Havre-Hamburg-range bedroeg 23,6% in 2013.

De toename van het maritieme transport wordt mede verklaard door de groei van de internationale handel en de schaalvergroting van de schepen. Die tendens van de grotere en dieper liggende schepen biedt de nodige uitdagingen voor de maritieme toegankelijkheid van de havens. Short Sea Shipping neemt verder toe en heeft een belangrijk trafiekaandeel van circa 50%. Een andere belangrijke trend binnen de havens is de groeiende overslag van containers: van 12,8% van de overslag in 1990 tot 47,1% in 2013. Dit heeft een grote weerslag op het vervoer via de verschillende vervoersmodi.

Hinterlandtransport verloopt zowel via binnenvaart, via pijpleidingen, via spoor en via wegtransport, afhankelijk van de vervoerde goederen, de levertijd, de afstand en de bereikbaarheid tot de ontvanger. Elke modus kampt met zijn eigen uitdagingen, zoals de aansluitende binnenvaartverbindingen en de sluizen in de haven, de beperkte capaciteit van het spoor en de congestie op het wegennet.

Na een sterke groei in de periode 1995-2005 stagneerde de trafiekgroei van de binnenvaart. Na een terugval in 2009 ten gevolge van de economische crisis was er snel herstel met recordcijfers in 2011, maar een terugval in 2012 en 2013.
De samenwerking tussen privaat en publiek voor het bouwen van kaaimuren heeft een toename van tonnage aan ladingen en lossingen bewerkstelligd.

Alhoewel de waterweg over een grote reservecapaciteit beschikt, is de capaciteit op bepaalde waterwegen of waterweggedeelten onvoldoende, doen er zich bottlenecks of knelpunten voor en ontbreken zelfs bepaalde waterwegen, de zogenaamde missing links. Daardoor is het netwerk, vooral in zijn relatie naar de zeehavens toe, niet volledig en homogeen uitgebouwd. De binnenvaart is nochtans milieuvriendelijk en veilig, terwijl congestiekosten verwaarloosbaar zijn.

Door de hoge leeftijd van heel wat kunstwerken en de baggerachterstand dreigt de storingsgevoeligheid van het waterwegennet de komende jaren toe te nemen.

Er is nog een groot potentieel om de binnenvaart efficiënter, moderner, goedkoper, nog milieuvriendelijker en veiliger te maken door het toepassen van innovatieve concepten en technieken. Ook het waterwegbeheer zelf biedt nog ruimte voor innovatieve ontwikkelingen in afstemming met de gebruikers.

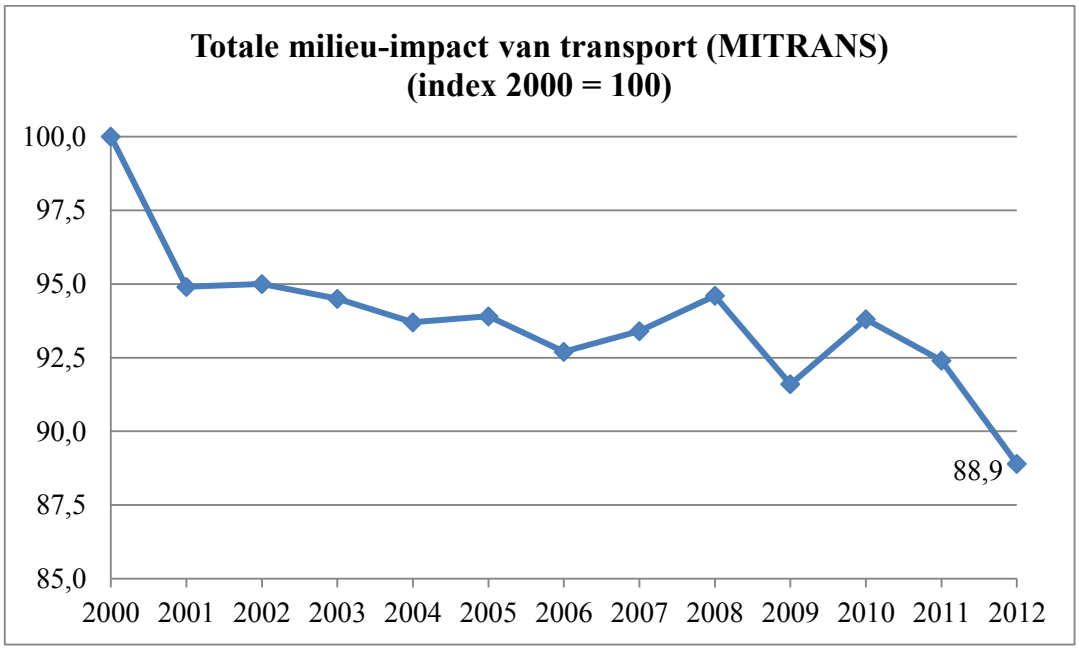
Na een aanzienlijk marktaandeelverlies van het goederenvervoer per spoor in de jaren negentig was er tussen 2001 en 2006 een toename van 23%. Deze groei werd door de crisis in 2009 nagenoeg volledig tenietgedaan. In 2011 en 2012 was er een beperkte toename van tonkilometer in Vlaanderen.

Het goederenvervoer over de weg heeft te maken met een sterke toename van de congestiedruk. We zagen reeds eerder de sterke stijging van de filedruk op de hoofdwegen in Vlaanderen. Dit heeft natuurlijk een sterke weerslag op het goederenvervoer over de weg. De verliesuren en de economische kost ervan blijven verhogen en hebben een sterke financiële impact op de bedrijven.

Mogelijkheden om kosten – en energie besparend te werken zullen niet enkel bestaan uit het verminderen van de steeds toenemende congestiedruk, maar moeten ondersteund worden door het innovatief inzetten van aangepaste voertuigen, zowel op hoofdtrajecten als voor de last mile, door het beter spreiden van de voertuigdruk buiten de piekuren en door in te zetten op een hogere beladingsgraad van de voertuigen. Het gebruik van andere modi waar mogelijk kan hiertoe bijdragen.

Duurzame mobiliteit

Het verkeer is een belangrijke bron van broeikasgassen en fijn stof in Vlaanderen. Vooral het gemotoriseerd wegverkeer draagt in grote mate bij tot de verkeersemissies, bij het spoorverkeer en de binnenvaart is dat minder het geval. Sinds 2000 daalde de milieu-impact van de transportsector met 11,1 % ondanks een belangrijke groei van de afgelegde kilometers.



De uitstoot wordt teruggedrongen door strengere Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen en motoren en door het toenemende gebruik van energiezuinige vrachtwagens en personenwagens, vooral dankzij biobrandstoffen en de vernieuwing van het bedrijfswagenpark van de ondernemingen.

De gezondheidseffecten van het verkeer zijn groter dan het emissieaandeel laat vermoeden. Fijn stof in Vlaanderen wordt voor bijna een kwart veroorzaakt door het verkeer. Roet behoort tot de schadelijkste fractie in het fijn stof.

Wegverkeer is een van de belangrijkste geluidsbronnen. Sinds 2001 is het geluidsdrukniveau in Vlaanderen niet wezenlijk gewijzigd, ondanks de toename van het aantal voertuigen. In 2011 werden 408.000 Vlamingen blootgesteld aan geluidswaarden hoger dan 65 dB(A) afkomstig van wegverkeer. Nieuwe technieken voor geluidsarme wegverharding, plaatsen van geluidschermen, wegbermen en strengere normen voor voertuigen kunnen de geluidshinder terugdringen.

De prijs van mobiliteit

Momenteel is de kostprijs van personen- en goederenmobiliteit slechts in beperkte mate gekoppeld aan de interne en externe kosten van de mobiliteit. Voor de private modi verschilt de mate van internalisering. Een dieselwagen betaalt ongeveer 69% van zijn externe kosten, terwijl een benzinewagen, door de lagere externe milieuschadekosten en de hogere accijnzen, 150% van de veroorzaakte kost betaalt. Zware vrachtwagens internaliseren tussen de 30% en de 66% van hun externe kosten. Bij de scheepvaart is de graad van internalisering van interne en externe kosten relatief laag. De externe kosten van het vervoer via het water zijn echter ook relatief laag. De gebruiker van het openbaar vervoer betaalt slechts een zeer klein deel van de interne kosten.

Bij De Lijn dekken de eigen inkomsten ongeveer 15% van de uitgaven. Deze lage kostendekkingsgraad is niet langer houdbaar. De verhouding tussen de reizigersbijdrage en het beslag dat gelegd wordt op de algemene middelen van de Vlaamse overheid is niet langer te verantwoorden.

Vlaanderen staat voor grote inspanningen om de begroting in evenwicht te houden en toch verder te kunnen investeren. Om dit waar te kunnen maken zullen gerichte keuzes gemaakt moeten worden.

Bronnen

- Europese Commissie, DG Mobility and Transport (2014). Statistical pocketbook 2014.
- Hoornaert, S. (2014). Verkeersindicatoren hoofdwegennet Vlaanderen 2013. Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaams Verkeerscentrum
- Janssens, D., Declercq, K., Wets, G. (2014). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013). Tabellenrapport. Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt.
- Langneaux, F. (2008). Economic importance of Belgian Transport Logistics. Working paper 125. Nationale Bank van België.
- Merckx, J.-P., Neyts, D. (2014). De Vlaamse havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2013. Vlaamse Havencommissie.
- Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (2014). Jaarverslag 2013. NMBS-Holding.
- Studiedienst van de Vlaamse Regering (2014). Pact 2020. Kernindicatoren 2014.
- Studiedienst van de Vlaamse Regering (2014). Vlaamse Regionale Indicatoren 2014 (ontwerpversie).

II. Focus op vlot en veilig

De mobiliteitsuitdagingen zijn enorm. Budgettaire beperkingen dwingen tot keuzes. Ik kies daarom voor die investeringen die het grootste hefboomeffect creëren voor mens en maatschappij.

Ik wil in eerste instantie inzetten op jobbereikbaarheid en schoolbereikbaarheid. Ik kies bewust voor een focus op het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer: mensen moeten erop kunnen vertrouwen dat ze hun traject op een vlotte, veilige en stipte manier kunnen afleggen. Hierbij vertrek ik van de realiteit dat veel mensen de wagen gebruiken in hun woon-werk of woon-schooltraject. Ik wil deze mensen aanzetten om voor die trajecten of een gedeelte ervan ook andere vervoersmodi te gebruiken zoals de fiets, het openbaar vervoer, autodelen etc. Ik wil de aantrekkingskracht van deze alternatieven vergroten. Ik doe dit:

- door in te zetten op het comfort en de snelheid van andere vervoersmodi, door te blijven investeren in de infrastructuur en door de doorstroming te verbeteren.
- door werk te maken van een sterkere verknoping van de verschillende netwerken, zodat drempels verlagen om van het ene netwerk in het andere over te stappen, met duidelijke informatie aan de reiziger

Zodra meer mensen opteren voor deze slimme mobiliteit waarbij men kiest voor het meest geschikte vervoersmiddel of een combinatie van vervoersmiddelen zal er een vlottere doorstroming van het verkeer op ons wegennet komen. Ik wil de wagengebruiker niet afraden om zijn wagen te gebruiken, maar ik wil wel waardige, veilige en betrouwbare alternatieven aanbieden.

Mijn tweede focus ligt op de verkeersveiligheid van de weggebruikers en reizigers. Het verkeer blijft een te groot aantal slachtoffers maken. De verkeersveiligheid in het algemeen en de verkeersveiligheid van voetgangers, fietsers en motorrijders in het bijzonder blijven daarom een prioriteit in mijn beleid en in al mijn handelen. Het is belangrijk dat alle overheden, samen met de bedrijven en burgers de krachten bundelen. Elk verkeerslachtoffer is één te veel. Ik maak een nieuw ambitieus verkeersveiligheidsplan waarin ik alle instrumenten aanwend die Vlaanderen ter beschikking heeft: qua handhaving moet voldoende en gericht gecontroleerd worden, wat de weginrichting betreft moet elke nieuw verkeersproject bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid en wat de rijopleiding en verkeerseducatie betreft opteer ik voor een levenslang leertraject.

Ten derde blijf ik ondanks de besparingen verder investeren. Ik objectiveer de keuzes en kies voor die investeringen die het meest opleveren voor mens en economie. Alle concrete projecten zoals opgenomen in het Regeerakkoord worden richting uitvoering gebracht zoals beslist.

Tot slot moet de Vlaamse overheid zich aanpassen om een antwoord te kunnen bieden op de uitdagingen. Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) herdenk ik de administratie om tot een meer wendbare organisatie te komen. Een sterk technisch en financieel beheer, gericht op innovatie en focus op een verdere digitalisering moet helpen om dit waar te maken. Ik zet verder in op het creëren van draagvlak en een transparante werking, onder meer door de ontwikkeling van een sterk en vernieuwd projectmanagement en meer samenwerking over grenzen van entiteiten heen. Er wordt ook gestreefd naar een integrale aanpak van (complexe) projecten, gebaseerd op een slanke en sterke technische, financiële en juridische en communicatieve structuur die de projecten aanstuurt. Vlaanderen en Europa moeten sterke partners zijn in een gemeenschappelijk mobiliteitsbeleid. Vlaamse

initiatieven worden ingepast in het Europees beleid. Ik volg de Europese besluitvorming op de voet en versterk de Vlaamse inbreng in het Europees mobiliteitsbeleid.

III. Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk

De dagelijkse verplaatsingen van de Vlaming van thuis naar de school of naar het werk verdienen gezien hun maatschappelijk en economisch belang al onze aandacht.

Woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen moeten op een vlotte en veilige manier verlopen. Deze verplaatsingen zijn in tijd geconcentreerd tijdens ochtend- en avondspits. Bovendien concentreren deze verkeersstromen zich vooral in en rond onze steden, en specifiek voor het woon-werkverkeer in de Vlaamse Ruit. Door deze concentratie in tijd en locatie ontstaan files, wordt het openbaar vervoer overbelast en ontstaan gevaarlijke situaties voor de zwakke weggebruikers.

1. 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 te benut en verknoopt

Om Vlaanderen vlot bereikbaar te houden is het belangrijk om de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag in goede banen te leiden. Daarom voer ik naast een weldoordacht locatiebeleid ook een beleid actief gericht op het verhogen van de vervoersefficiëntie en een gecombineerde (combi-)mobiliteit. Ik stimuleer verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer via verdere investeringen in een samenhangend, veilig en performant vervoersnetwerk. Ik werk aan een goede verknoping: vlotte aansluitingen, voldoende parkeerplaatsen, en een veilige en aangename omgeving. Op deze wijze bied ik een netwerk dat de gebruiker de keuze geeft op maat van de specifieke verplaatsingsbehoefte.

OD 1: Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag

Via sensibilisering wil ik de Vlaming aanzetten om korte verplaatsingen meer dan vandaag te voet of met de fiets te maken. Uiteraard moet ik hiervoor ook voldoende en veilige infrastructuur aanbieden.

De vlotte bereikbaarheid van bedrijventerreinen is een prioriteit en aandachtpunt voor de inrichtende overheid. Bij de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet een geschikte locatiekeuze gemaakt worden waar een goede ontsluiting aanwezig is of kan georganiseerd worden en dit rekening houdend met de ruimtelijke ordening. Deze ontsluiting kan tot stand komen door een optimaal (vraaggestuurd) aanbod van De Lijn of de inzet van onder meer privécollectieve systemen.

Nieuwe projecten hebben vaak een belangrijke mobiliteitsimpact. Het is dan ook essentieel om de mobiliteitsaspecten van ontwikkelingen tijdig in het proces mee te bekijken. Vervolgens moeten alle betrokken actoren duidelijk afspreken hoe deze mobiliteitsimpact zal worden opgevangen en wie verantwoordelijk is voor de realisatie en de financiering van deze acties.

Samen met de minister van Werk moedig ik bedrijven aan om aandacht te hebben voor het woon-werkverkeer. Onder meer door het voorzien van fietsenstallingen, douches, kan het aantal woon-werkverplaatsingen met de fiets

verhogen. Medefinanciering hiervan geschiedt bv via het Pendelfonds of een toekomstig Shuttlefonds. Ik moedig plaats- en tijdsonafhankelijk werken aan en nemen zo druk weg van de ochtend- en avondspits.

De Vlaamse overheid stimuleert de invoering van het mobiliteitsbudget als element om werknemers een keuze te geven tussen de verschillende vervoersalternatieven in functie van hun persoonlijke mobiliteitsbehoefte. Hiervoor ga ik in overleg met de federale overheid om de noodzakelijke aanpassingen aan fiscaliteit, sociale zekerheid en arbeidswetgeving te bekomen.

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

Ik wil de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukken en stuur aan op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Ik besteed extra aandacht aan het ontwikkelen van de knooppunten waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. Voldoende Park and Rides (P+R's) en transitzones zo dicht mogelijk bij de woon- en werkplaats met vlotte en comfortabele overstapmogelijkheden voor reizigers en een goede dienstverlening zijn essentieel om de ketenmobiliteit te versterken.

Ik zorg er voor dat de openbaarvervoerknooppunten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers en ik besteed bijzondere aandacht aan de toegankelijkheid ervan voor minder mobielen. Op deze knooppunten en P+R's zorgen we voor voldoende en veilige fietsenstallingen en voldoende parkeerplaatsen. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport (van woning naar station en van station tot werkplaats) verbeteren. In de stadsrand kunnen parkings bij openbaarvervoerhaltes een goede oplossing zijn. Carpoolparkings maken eveneens deel uit van een goed verknoopt netwerk. Indien een carpoolparking of P+R een te hoge bezettingsgraad heeft, kijk ik naar de uitbreidingsmogelijkheden. Ik bekijk welke initiatieven we kunnen nemen om meer uniformiteit te krijgen in het parkeerbeleid in Vlaanderen

Een geïntegreerd openbaar vervoersbeleid, waarin ook het reizigersvervoer per spoor zijn plaats heeft, is noodzakelijk indien we de vlotte bereikbaarheid in Vlaanderen willen waarborgen. In een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk vormt de trein de ruggengraat en dienen de aansluitingen van het stads- en streekvervoer op het spoor gewaarborgd te worden.

De NMBS en De Lijn moeten nauw samenwerken en kunnen dit doen door hun vervoersplannen op elkaar af te stemmen. Ik wil samen met de NMBS efficiënte overlegstructuren op operationeel niveau opzetten om de dienstverlening van de openbaar vervoeroperatoren beter op elkaar af te stemmen. Daartoe moet de mobiliteitsproblematiek en de verplaatsingsstromen in kaart worden gebracht en moeten concrete afspraken worden gemaakt over hoe de frequenties en aansluitingen van trein, tram en bus zo efficiënt mogelijk kunnen gebeuren.

Ik wil een meer vraaggestuurde mobiliteit. Ik streef naar een complementariteit waardoor het aanbod (lijnen en dienstregeling) van het stads- en streekvervoer van De Lijn meer aanvullend is en goed gericht is op het treinvervoer. Het spoornetwerk als ruggengraat dient met andere woorden goed bereikbaar te zijn via het aanbod van De Lijn. Daarom is het ook noodzakelijk dat er werk wordt gemaakt van de verdere implementatie van een geïntegreerd ticketingsysteem.

Ik onderzoek hoe ik fietsers de mogelijkheid kan bieden om hun fiets gemakkelijker mee te nemen op trein, tram en bus en bekijk ook de uitbreiding van de fietspunten naar andere stations.

Samen met de NMBS, Infrabel en de lokale partners werk ik maximaal mee aan de uitbouw van de stationsomgevingen tot multimodale aansluitingspolen voor alle vervoersmodi, nl. auto, bus, fiets, tram, trein.

OD 3: Ik voer een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoek een slimme kilometerheffing voor personenvervoer

Mobiliteitssturend optreden via financiële stimuli kan een positieve impact hebben op de doorstroming in congestiegevoelige gebieden. Het is daarbij belangrijk dat alle weggebruikers, ook de buitenlandse, een bijdrage betalen voor het gebruik van onze infrastructuur. Het gaat dan over vrachtvervoer én personenvervoer.

De Vlaamse Regering zal daarom, in overeenstemming met het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 met de andere gewesten, in 2016 een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren. Inzake tarifering wordt gewaakt over de concurrentiepositie van onze bedrijven en economische poorten, zoals onze havens. Daartoe wordt, in samenwerking met de betrokken partners prijsbeleid en eventuele flankerende maatregelen uitgewerkt.

Vanaf 2016 worden inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens verwacht. Dit betekent extra lasten op het vrachtverkeer over de weg. Om het maatschappelijk draagvlak voor deze maatregel te vergroten en te waarborgen, is het noodzakelijk dat de inkomsten uit het rekeningrijden worden ingezet ten voordele van het kwalitatief versterken van het vervoersnetwerk. De belaste weggebruiker dient een kwalitatief en veilig wegennet ter beschikking te krijgen.

Voor personenwagens kan een wegbeprijzing gerealiseerd worden met een vignet of een heffing per kilometer. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde proefproject in de GEN-zone en de ervaringen internationaal, wordt in overleg met de bevoegde minister, de andere gewesten en de betrokken actoren onderzocht of en onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid, voldoende alternatieven …) op termijn een slimme kilometerheffing voor personenwagens budgetneutraal kan worden ingevoerd die ook in de plaats kan treden van de vaste verkeersbelastingen.

2. SD 2: Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

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

Vlaanderen beschikt over een uitgebreide weginfrastructuur en een breed netwerk van openbaar vervoer. Een goed onderhoud en efficiënte exploitatie is de beste investering omdat bestaande netwerken optimaal kunnen functioneren en de onderhouds- en andere kosten beperkt worden.

Een programmatorische aanpak van het onderhoud van wegen op basis van objectieve criteria zorgt er voor dat het onderhoud op een kostenefficiënte wijze verloopt en dat het aantal wegenwerken beperkt blijft. Voor het onderhoud van

de fietspaden en wegaanhorigheden volg ik een zelfde aanpak om een veilige, nette en kwalitatieve infrastructuur aan alle gebruikers te kunnen bieden.

De inhaalbeweging om de achterstand op het structureel onderhoud van de autosnelwegen weg te werken, wordt consequent verder afgewerkt. De vervolgstap is het aanpakken van de achterstand op de gewestwegen. Ook hier wordt een programmatorische aanpak vooropgesteld.

Deze investeringen in structureel onderhoud om het wegennet kwalitatief op peil te brengen en te houden worden gecombineerd met ingrepen ter bevordering van de leesbaarheid van de weg, de (her) aanleg van fietspaden, de verkeersveiligheid en doorstroming en de verkeersleefbaarheid. Dit vraagt om een integrale benadering bij de uitwerking ervan. Belangrijk is dat gewestwegen die heraangelegd worden in structureel onderhoud meteen een goede en aangepaste fietsinfrastructuur krijgen. Bij de heraanleg van gevaarlijke punten wordt uiteraard ook de fietsinfrastructuur meteen aangepakt.

Bij wegenwerken worden waar nodig minder hinder maatregelen getroffen. Ook wordt afstemming gezocht met overige openbare werken of projecten, ook van andere overheden, zowel qua timing als qua projectomvang.

Incidenten zijn een belangrijke oorzaak voor verminderde doorstroming en leiden door de al hoge belasting van het netwerk tot aanzienlijke filevorming. In overleg met de federale overheid (binnenlandse zaken en justitie) realiseer ik een eenvormige en gecoördineerde aanpak van hinderincidenten, waarbij de inspanningen van de verschillende overheidsdiensten geregisseerd worden door een uniek aanspreekpunt op het terrein. De slachtoffers moeten zo snel mogelijk geholpen worden en samen met deze eerste zorg komt op de autosnelwegen het F.A.S.T. team van de Vlaamse overheid in werking om de weg zo snel mogelijk op een veilige manier vrij te maken. Daarnaast is een snelle verkeerscommunicatie belangrijk waarbij verschillende kanalen ingezet worden (o.a. Vlaams verkeerscentrum, verkeersinformatie op de radio, RSS-borden) en de verkeersstromen gestuurd worden om de verkeershinder te beperken.

Bij onderhoud wordt de jaagpadverharding op dijken of langs waterwegen voldoende kwalitatief aangelegd zodat, naast de primaire functie voor onderhoud en beheer van de waterweg, comfortabel fietsen mogelijk is. Met de lokale overheden worden afspraken gemaakt over onderhoud van geïntegreerde trajecten.

Ik evalueer de wegcategorisering van de secundaire wegen om ook deze wegen maximaal in te schakelen in het vervoersnetwerk. Hierbij waak ik wel over de verkeersveiligheid en zorg dat de leefbaarheid niet in het gedrang komt.

De uitwerking van het begrip basisbereikbaarheid schept de opportuniteit voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid om het openbaar vervoernetwerk te herdenken. Het decreet Personenvervoer wordt hiertoe herzien.

Het openbaar vervoer moet concurrentieel en aantrekkelijk zijn ten opzichte van de auto door het aanbod beter af te stemmen op de vraag. Het netwerk van het Vlaamse stads-en streekvervoer wordt permanent gemonitord en waar nodig bijgestuurd. De gegevens van RETIBO zullen hierbij een belangrijke informatie zijn. De doelstelling is een vraaggestuurd aanbod, waarmee logischerwijze een sterke nadruk komt te liggen op het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer. Stiptheid, betrouwbaarheid, capaciteitsbeheer en comfort zijn de pijlers van het openbaar vervoersaanbod.
Voor De Lijn moet de efficiënte inzet van publieke middelen het uitgangspunt zijn. Voldoende eigen inkomsten uit verkoop van vervoersbewijzen, reclame-

inkomsten en andere, een optimale bezettingsgraad van de voertuigen, het juiste voertuig op de juiste plaats en een vlotte doorstroming zijn zeer belangrijk.

De Lijn levert verder inspanningen om het comfort en de veiligheid van haar reizigers en haar personeel maximaal te verhogen. De beschikbare veiligheidsmonitor blijft de objectieve basis voor het flexibel en gericht inzetten van de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen. Daarbij wordt intensief en geïntegreerd samengewerkt met alle betrokken partners, i.e. zij die werken op zowel het preventieve als het handhavende en het justitiële vlak.

De investeringen van De Lijn worden geëvalueerd en bijgestuurd in functie van een hogere efficiëntie en doelmatigheid. Het betreft hier onder meer investeringen in rollend materieel, exploitatiegebonden infrastructuren en investeringen op het vlak van project- en exploitatieondersteuning.

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

Ik geef de hoogste prioriteit aan infrastructuurprojecten die het woon-werkverkeer verbeteren. Ik richt me hiervoor in het bijzonder op congestiegevoelige gebieden in de Vlaamse Ruit en in de regio's rond Brussel en Antwerpen, naast de projecten die opgesomd werden in het regeerakkoord.

Er wordt verder gewerkt aan de realisatie van de overige missing links. Dergelijke grote projecten vereisen een belangrijke financiële inspanning en er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden gezien de beperkte budgettaire ruimte. Ik zet in op die projecten die het grootste hefboomeffect hebben op mobiliteit en verkeersveiligheid.

Ik kies voor een planmatige aanpak en objectiveer de keuze voor onze investeringen. Een van de mogelijke tools is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Het effect van de projecten wordt op een wetenschappelijke manier onderzocht, doorgerekend en onderbouwd in studies en adviezen, mede door de inzet van o.a. strategische en dynamische verkeersmodellen.

Om grote projecten doelmatig aan te pakken en te zorgen voor de afstemming, overleg en communicatie met alle belanghebbenden en het creëren van voldoende draagvlak zal de Vlaamse regering waar nodig een procesmanager aanstellen.

Bij de aanleg van infrastructuur ga ik na hoe we op een kostenefficiënte wijze tegelijkertijd tot een meer kwaliteitsvolle invulling van de openbare ruimte kunnen komen. Binnen de budgettaire ruimte heb ik oog voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het ontwerp

Specifiek voor grote projecten wordt via de procedure van het decreet 'complexe projecten' van bij de aanvang aandacht besteed aan aspecten zoals draagkracht en ruimtelijke inpassing. Voor de overige projecten worden deze aspecten op een gepaste wijze meegenomen via de reguliere procedures, teneinde op een kostenefficiënte wijze een maatschappelijke meerwaarde te creëren.

Het is echter belangrijk dat er ook op korte termijn maatregelen komen om op korte termijn de files aan te pakken. De realisatie van grote infrastructuurwerken vergt vele jaren. Daarom onderzoek ik of door het uitvoeren van een aantal quick

wins de doorstroming voor alle verkeersmodi op korte termijn verbeterd kan worden.

Het aandeel fietsen kan voor verplaatsingen voor het woon-werkverkeer en het schoolverkeer een nog grotere rol spelen. Om deze groei mogelijk te maken investeer ik in geïntegreerde fietsnetwerken. Ik verhoog opnieuw de investeringen in fietsinfrastructuur via het Integraal Fietsinvesteringsprogramma van het Fietsteam.

Hierbij komen verschillende facetten aan bod:

Ik maak vooreerst werk van veilige en comfortabele fietspaden langs gewestwegen, 'doortochten' en schoolomgevingen. Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) wordt verder uitgebouwd, dit doe ik in samenwerking met de gemeentebesturen en de provinciale besturen. Bijkomend kies ik strategisch voor de uitbouw van fietssnelwegen of fietsostrades in congestiegevoelige regio's. Deze fietsostrades lenen zich uitstekend voor langere afstanden met elektrische fietsen, die ik verder zal promoten. Dit laatste wordt ook op regelgevend vlak verder onderzocht.

Een co-modale benadering is belangrijk. Het faciliteren van de fiets in een netwerkbenadering betekent eveneens dat ik de fiets stimuleer als voor vervoermiddel tot aan een station of Lijnhalte. Hiervoor kunnen aan intermodale knooppunten (centrumsteden, bedrijventerreinen) deelfietsen ter beschikking worden gesteld, bv in samenwerking met De Lijn of lokale overheden.

Een objectivering van de fietsinvesteringen is belangrijk, met nadruk op de netwerkbenadering. Waar maatschappelijk (kosten-baten) verantwoord, wordt op de fietsroutes een fietsbrug of -tunnel aangelegd om een veilige oversteek te garanderen of een missing link weg te werken. Jaagpaden en zeedijken worden maximaal ingeschakeld in de fietsroutenetwerken. Ik ontwikkel een Geoloket Fiets, dat alle partners moet toelaten gedetailleerd in kaart te brengen wat waar nog moet worden aangelegd, ongeacht het feit of het een gewestweg of gemeenteweg aanbelangt. In dit loket worden tools ontwikkeld die het mogelijk maken om prioriteiten voor investeringen beter te bepalen.

Ik versterk het openbaar vervoeraanbod structureel door het netwerk waar nodig verder uit te bouwen. Nieuwe, bijkomende openbare vervoersverbindingen worden bestudeerd in functie van de versterking van een kwalitatief en betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk in Vlaanderen. Vraaggestuurd, meer bepaald in het kader van het woon-werkverkeer en de algehele congestiebestrijding, staat daarbij centraal als uitgangspunt. Ook bij deze nieuwe verbindingen besteed ik bijzondere aandacht aan de verknoping met andere netwerken en heb ik aandacht voor de mogelijkheden van alternatieven voor bus of tram zoals auto- en fietsdelen etc. In dunbevolkte gebieden realiseer ik in nauw overleg met de lokale besturen een antwoord op de specifieke vervoersvragen. Met een gericht aanbod wordt vervoersarmoede vermeden.

Ik wil andere gewesten en buurlanden nog actiever betrekken bij het oplossen van grensoverschrijdende mobiliteitsproblemen en het uitvoeren van infrastructuurwerken met transregionale en -nationale impact. Ik ga in bilateraal overleg met de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over dossiers met betrekking tot onder meer mobiliteit en ruimtelijke ordening die de beide gewesten aanbelangen, en ik zal samenwerken om concrete uitdagingen die zich ter zake stellen aan te pakken.

Het reizigers- en goederenvervoer via het spoor zijn belangrijke schakels in ons mobiliteitsnetwerk. In de Vlaamse spoorstrategie werden de voor Vlaanderen belangrijke spoorinvesteringen opgelijst. Het investeringsplan van Infrabel, dat

geactualiseerd zal worden, moet dan ook rekening houden met de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie.

Met de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en de NMBS zal nauw worden samengewerkt om tegen begin 2015 te komen tot een goed gemotiveerde selectie van prioriteiten, en dit op basis van een vooraf gemeenschappelijk bepaalde methodologie voor de analyse en de vergelijking van de verschillende projectvoorstellen ingediend door de drie gewesten.

Daarnaast verwacht de Vlaamse Regering dat zij tijdig betrokken wordt bij de periodieke herziening van dit meerjarenplan.

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

Ik kies voor de uitbouw van slimme netwerken en innovatieve intelligente transportsystemen (ITS) technieken. Netwerken die het verkeer aansturen en de beschikbare infrastructuren beter benutten.

Ik bouw aan deze netwerken op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggende gewestwegennet. Op dit gewestwegennet wordt de nodige aandacht besteed aan de ontwikkeling van slimme verkeerslichten. Ik focus op het woon-werk verkeer, met extra aandacht voor de gebieden met de grootste congestieproblemen. Ik ga na hoe we samen met de gemeentebesturen onder meer via het ITS systeem kunnen ingrijpen op gemeente- en gewestwegen.

Ik ontwikkel slimme communicatienetwerken die het gecombineerd vervoer promoten. Ik onderzoek de mogelijkheid om samen met de data met betrekking tot auto-en vrachtverkeer eveneens de data van De Lijn, NMBS, data van parkeerbedrijven te integreren in één database. Op basis van deze geïntegreerde data wil ik een concreet multimodaal reisadvies geven. Het versturen van deze multimodale communicatie en advies gebeurt via smartphone maar ook via andere kanalen en de Dynamisch Route-informatiepaneel (DRIP panelen) boven de snelweg. Door op innovatieve wijze een slim communicatienetwerk, en een slim wegennetwerk uit te werken wil ik de co-mobiliteit optimaliseren. De gebruiker krijgt een concreet en gecoördineerd mobiliteitsadvies.

Ook op het onderliggend gewestelijk wegennet in Vlaanderen wil ik via verkeerslichtenregelingen de capaciteit van het kruispunt en de hiermee verbonden wegsegmenten optimaliseren. Ik onderzoek de uitrol naar haalbaarheid en opportuniteit. Op assen – dragers van het openbaar vervoer – worden deze slimme verkeerslichten de hefboom voor de verbetering van de doorstroming van dat openbaar vervoer. Voor het ontwikkelen van deze methodologie werken ik samen met private partners uit de onderzoekssector en de industrie.

De Lijn zet verder in op het gebruik van nieuwe technologieën om in te spelen op de veranderende vraag naar reizigersinformatie over beschikbaarheid van openbaar vervoer. Met behulp van innovatieve informatie-, routerings-, navigatie-, waarschuwings- en adviessystemen maak ik het aanbod van De Lijn nog toegankelijker voor de reiziger. De Lijn promoot het open data-principe bij derde partijen om zo te komen tot nieuwe multimodale reisinfo. Zowel de informatie als de communicatieplatformen moeten een zo ruim mogelijk doelpubliek bereiken. Leesbaarheid en verstaanbaarheid staan hierbij centraal zodat de reisinfo voor iedereen toegankelijk is. Ook voor mensen met een beperking.

Op het snelwegennet werk ik via verschillende maatregelen om er een slim netwerk van te maken. Zo zet ik verder in op de uitbouw van het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) en Rijstrook Signalisatiesystemen (RSS). Om de weggebruiker beter te informeren en te sturen, zet ik in op incidentdetectie en incidentmanagement waardoor er bij storingen de beschikbare capaciteit sneller vrijgemaakt wordt en secundaire incidenten worden vermeden. Dit in samenwerking met de lokale en federale politie. De afgelopen jaren werden op een aantal plaatsen spitsstroken aangelegd voor uitgaand verkeer uit de stedelijke gebieden. Op basis van grondige analyses bepaal ik op welke bijkomende trajecten een capaciteitsprobleem door middel van spitsstroken opgelost kan worden.
Voor het vrachtverkeer zijn kwalitatieve en veilige parkings belangrijk. Ik ontwikkel een visievorming over de ITS-uitrusting voor deze parkings en nevenbedrijven, onder andere in functie van het vrachtverkeer. Vervolgens kan ik op basis hiervan gerichte investeringen doen.

Deze verschillende aspecten worden gebundeld in één Vlaams ITS actieplan 2015 -2025. Dit wordt ontwikkeld in dialoog met de ITS –federatie; de publieke sector en de regionale en lokale overheden.

Tot slot, en in de lijn van het globale beleid zoek ik naar mogelijkheden voor een "slim" fietsbeleid, waarbij ik fietsdetectie voor slimme verkeerslichten of aangepaste verlichting zo veel mogelijk inpas in de fietsinfrastructuur.

OD7: Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel

De mobiliteitsproblemen rond Antwerpen en Brussel zijn problematisch voor de mobiliteit van heel Vlaanderen. De Ring om Antwerpen en de Ring om Brussel fungeren als draaischijven in de regionale en internationale verkeersstromen. De congestie op beide infrastructuren is nefast voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Vlaming. Een prioritaire aanpak is vereist.

Niet enkel de doorstroming van de auto, maar ook deze van de andere modi wordt verbeterd. Met investeringen in ITS-maatregelen wordt de doorstroming van alle vervoerswijzen geoptimaliseerd. Ook maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren door middel van infrastructuuringrepen en verkeerslichtenbeïnvloeding zijn van groot belang. Zo wordt het openbaar vervoer concurrentieel en aantrekkelijk door de belangrijke assen in, tussen en naar de kernen te versterken. Specifiek voor de doorstroming van het openbaar vervoer, wordt jaarlijks een doorstromingsprogramma opgesteld en gerealiseerd.

Gezien het grote economische belang voor Vlaanderen bouw ik prioritair de derde Scheldekruising in Antwerpen. Ik voer hiermee het regeerakkoord uit. De Antwerpse Ring ligt in een sterk bevolkt en verstedelijkt gebied. Dat vraagt om een aanpak die leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit over het geheel van de zate van de R1 en de aankomende snelwegen verbetert. Ik werk een programma van kosten-baten verantwoorde milderende maatregelen uit. Voor de Antwerpse Ring onderzoek ik de mogelijkheden om de barrièrewerking van de Ring op te heffen met overkappingen die de Ring ruimtelijk beter integreren en positieve gevolgen te hebben voor de volksgezondheid. Om de hinder ten gevolge van deze infrastructuurwerken te beperken, neem ik samen met de stad en de randgemeenten de nodige maatregelen om een projectoverschrijdend impactmanagement van de vele werven gestalte te geven. Omdat ik ook op korte termijn maatregelen wil nemen om de mobiliteit in de Antwerpse regio te verbeteren voer ik op korte termijn de 33 quick wins uit.

Daarnaast versterk ik in uitvoering van het Masterplan Antwerpen 2020 het aanbod aan alternatieve mobiliteitsoplossingen door sterk in te zetten op de interactie tussen de verschillende netwerken voor openbaar vervoer, vrachtverkeer, watergebonden transport, fietsverkeer en autoverkeer. In overleg met Infrabel en de NMBS zal ik nagaan of ik het spoornet en het aanbod van treindiensten sterker kan integreren in het Masterplan 2020. Zo wil ik met de NMBS een convenant afsluiten voor een versterkte exploitatie van het treinaanbod van het voorstadsnet rondom Antwerpen tijdens de werken aan het Masterplan 2020. Dit convenant moet de aanzet voor een A-GEN vormen.

Voor regio Antwerpen wordt het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) op de primaire wegen om en rond Antwerpen verder uitgebouwd. Ik stuur de verkeersstromen via Rijstrook Signalisatie Systemen (RSS) en bied de weggebruiker real-time informatie aan. Belangrijk is dat ik ook het onderliggende wegennetwerk aanstuur en daarom wordt gewerkt aan een geïntegreerd plan voor de verkeerslichtencoördinatie. Dit omhelst zowel de kruispunten in het beheer van het Vlaamse Gewest als het merendeel van de kruispunten van de Stad Antwerpen. Hiermee wil ik de doorstroming in het betrokken gebied optimaliseren waarbij er afhankelijk van de lokale omstandigheden rekening gehouden wordt met de prioriteiten van de verschillende verkeersstromen.

Om de mobiliteit in de Vlaamse rand rond Brussel te verbeteren, heeft de Vlaamse Regering na overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, lokale besturen en heel wat stakeholders beslist om de optimalisatie van de Ring rond Brussel (R0) van de zone tussen E40 Kust tot E40 Leuven uit te voeren. Er is gekozen voor meer verkeersveiligheid en een verbeterde doorstroming door een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer. In het kader van het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Twerkstelling (START) wordt in de omgeving van de R0 een actieplan uitgewerkt om de ontlasting van het onderliggende wegennet ten gevolge van de geoptimaliseerde infrastructuur te onderzoeken en zo mogelijk maatregelen te nemen die ook het sluipverkeer in de regio onder controle krijgt. Deze investeringen in infrastructuur versterk ik door nadrukkelijk in te zetten op slimme mobiliteit en ITS-maatregelen zodat ik verkeersstromen beter kan beheersen en sturen.

De aanpak van de Ring rond Brussel is meer dan alleen een wegenproject. Ik opteer voor een geïntegreerde aanpak, waarin ook de aanleg van het fiets-GEN en drie bijkomende tramverbindingen (Brabantnet) worden voorzien.

Op vlak van infrastructuur zal Vlaanderen ook waken over een zo snel mogelijke uitvoering van de uitbouw van het GEN Brussel.

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

Ik investeer verder in toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltes en voertuigen voor personen met een handicap of een ernstige mobiele beperking door de belangrijkste wegbeheerders en De Lijn samen te brengen en een actieprogramma op touw te zetten om de toegankelijkheid te verhogen. Ik stimuleer lokale besturen aan de hand van onder andere het Vademecum Voetgangersvoorzieningen, het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein en de (toegankelijke) openbaar vervoer-haltegids om te investeren in obstakelvrije comfortabele voetpaden en een kwaliteitsvolle publieke ruimte.
Er is echter nog een belangrijke groep mensen die bijkomende ondersteuning nodig hebben om mobiel te zijn.
Op basis van efficiënte binnenlandse en buitenlandse business modellen zal ik vervoersmogelijkheden optimaliseren, met in het achterhoofd de inclusie in de

bestaande vervoersmodi en een eventuele integratie. Dit gebeurt in samenspraak met alle aanbieders van vervoer met het oog op synergie tussen de verschillende vervoerders met als doel de globale kostprijs te verlagen en toch zo veel mogelijk vervoer aan te bieden.

Ik zal nagaan welke structurele stappen we kunnen zetten om beter tegemoet te komen aan de vraag van de gebruiker door de oprichting van één centrale voor alle vervoeraanbieders, voor Vlaanderen of per provincie. Ik zet meer in op het vrijwilligersvervoer van de mindermobielencentrales en ga na of deze diensten mee kunnen ingeschakeld worden in het Vlaams vervoersysteem. Daarnaast start ik een overleg met de federale overheid om de knelpunten voor de vrijwilligers met betrekking tot de cumul van vrijwilligers- en onkostenvergoedingen op te lossen.

Voor mensen met een verstandelijke beperking is het niet eenvoudig om de bus of de tram te nemen, om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Door de ondersteuning van innovaties zoals o.a. Blue Assist maken we hen mobieler en weerbaarder.

In de toegankelijkheid van het transportsysteem spelen naast fysieke ook financiële drempels een rol. Om de financiële toegankelijkheid te garanderen voor inkomenszwakke groepen (kansarmen, ouderen, jongeren en kinderen enzovoort) zorg ik voor coherente sociale tarieven of een sociaal mobiliteitsbudget. Ik zorg ervoor dat de informatie over de meest voordelige tariefsystemen eenvoudig toegankelijk is.

IV. Verkeersveiligheid

Tegen 2020 mag Vlaanderen niet meer dan 200 verkeersdoden en 1.500 zwaargewonden in het verkeer tellen.

1. SD 3: Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Vlaanderen zal maximaal gebruikmaken van de in het kader van de 6e staatshervorming overgehevelde bevoegdheden inzake rijopleiding, educatie en sensibilisering, normering, toezicht en handhaving. Inkomsten uit het verkeersveiligheidsfonds bieden extra mogelijkheden voor investeringen in verkeersveiligheid zowel op het vlak van infrastructuur, educatie en sensibilisatie, handhaving en monitoring als evaluatie. Een correcte en tijdige doorstorting van de federaal geïnde bedragen (onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en penale boetes) is hiervoor essentieel.

OD9: Vlaams huis voor de verkeersveiligheid

Ik bundel de krachten efficiënter en werk de versnippering inzake verkeersveiligheidsbeleid weg via het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid heeft als een van de hoofdtaken het coördineren van de opmaak en vooral ook de uitvoering van het nieuwe Vlaamse Verkeersveiligheidsplan. Het creëert daartoe een samenwerkingsverband met actoren die actief zijn op het vlak van verkeersveiligheid, elk vanuit hun eigen expertise.
Daarnaast wordt in het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan een expliciete aanpak voor de monitoring van de geleverde inspanningen en de bereikte resultaten opgenomen. De uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan zal op basis hiervan periodiek worden geëvalueerd en waar nodig worden bijgestuurd.

OD 10: Verkeersveilig ontwerpen

Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert voluit in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden. Bij de aanleg of heraanleg van wegen laat ik me leiden door het STOP-principe. Elk project dat gerealiseerd wordt, draagt bij tot het verbeteren van de verkeerveiligheid.

Bij de aanleg van wegen en heraanleg ervan hanteer ik de principes van de vergevingsgezinde weg, conform het handboek 'vergevingsgezinde wegen'. Het principe van de vergevingsgezinde weg vertrekt vanuit het gegeven dat mens en machine beiden feilbaar zijn. Een weg moet zodanig ingericht zijn dat er voldoende mogelijkheid (tijd en ruimte) is om onbedoelde gebeurtenissen – die leiden tot schade – te corrigeren of om de gevolgen van dergelijke gebeurtenissen zo veel mogelijk te beperken. Door de verdere uitwerking van de ontwerprichtlijnen evolueer ik systematisch naar leesbare, herkenbare en veilige zones en gebieden. Bij het ontwerp van vergevingsgezinde wegen wordt rekening gehouden met alle weggebruikers. Specifieke aandacht gaat naar kwetsbare weggebruikers.

Daarnaast wordt het plan om de gevaarlijke punten in Vlaanderen weg te werken afgerond. Naast de standaardberekening van de gevaarlijke punten op basis van de geaggregeerde verkeersongevallen, wordt verder gewerkt aan de implementatie van een systematiek voor de berekening van gevaarlijke wegsegmenten.

Belangrijker nog dan het voorzien van een oplossing ten aanzien van bestaande gekende gevaarlijke situaties is het proactief inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ik implementeer het decreet inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Op Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) wegen worden daardoor verkeersveiligheidseffectbeoordeling (planfase), verkeersveiligheidsaudits (ontwerp) en inspecties (wegbeheer) uitgevoerd. Het verkeersveiligheidsbewustzijn gaat zo deel uitmaken van het volledige ontwerpproces en beheer. De expertise van gecertificeerde verkeerveiligheidsauditoren speelt hierin een belangrijke rol.

Tenslotte besteed ik ook de nodige aandacht aan de (verkeers- en brand)veiligheid in tunnels. Gezien de specifieke Europese regelgeving en de recente maatschappelijke ontwikkelingen en vragen omtrent vertunneling van bestaande of nieuwe infrastructuren, zal de administratie inzetten op verdere kennisopbouw en –ontwikkeling ter zake.

Met de 6e staatshervorming krijgt Vlaanderen de bevoegdheid om zelf snelheidsregimes voor wegen vast te legen. Ik grijp dit aan om het snelheidsbeleid in Vlaanderen te vereenvoudigen en eenduidiger te maken. Bij het bepalen van de maximaal toegelaten snelheid dienen wegbeeld, omgeving van de weg en wegfunctie meer op elkaar afgesteld te zijn. Dit verhoogt de leesbaarheid van de weg en draagt bij tot een groter draagvlak en respect voor de opgelegde limieten.

In overleg met steden en gemeenten kom ik hiervoor tot een richtlijnenkader. Als beheerders van het gemeentelijk wegennet zijn zij immers belangrijke partners om te komen tot geharmoniseerde snelheidsregimes.
Verkeersveiligheid krijgt bijzondere aandacht bij de verdere uitbouw van specifieke mobiliteitsstructuren, zoals de spoorgebonden stads-en streeknetten.

OD 11: Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag

Levenslang leren en doelgroepgerichte vorming en sensibilisering vormen de beste garantie voor een succesvolle loopbaan als verkeersdeelnemer. Met de relevante actoren gecoördineerd door het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid sensibiliseer ik zowel de meest kwetsbare weggebruikers als de overige verkeersdeelnemers.

Ik bouw het systeem van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie verder uit. Dit zowel binnen het reguliere onderwijs als erbuiten, met specifieke programma's en doelstellingen op het vlak van vaardigheden, kennis en attitudes voor elke leeftijdsgroep, elk type weggebruiker en elke vervoersmodus.

Vanuit het luik verkeersveiligheidspreventie en sensibilisering onder andere via verkeersgetuigenissen is er permanent aandacht voor verkeersslachtoffers, hun omgeving en de nabestaanden. Ik sensibiliseer actief, algemeen en doelgroepgericht, waarbij wetenschappelijk onderzoek de basis vormt voor het te voeren beleid. Ieder initiatief vertrekt vanuit een grondige analyse van de problematiek. Sensibilisering en educatie moeten in die mate afgestemd worden dat een specifiek doelgroepenbeleid mogelijk is. Al naargelang de doelgroep schakelen ik relevante media, actoren en intermediairen in. Senioren reageren anders in een verkeerssituatie dan bijvoorbeeld jongeren van 14 jaar en hebben andere noden en aandachtspunten.

Ook heb ik extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers met projecten op maat. Zo verdient de dodehoekproblematiek blijvende aandacht.

Een geïntegreerde aanpak (wederzijdse versterking van sensibilisering en handhaving), het frequent herhalen van de boodschap en het brengen van dezelfde boodschap vanuit verschillend hoeken verhogen het effect ervan. Sensibilisering staat hierbij niet los van andere maatregelen zoals educatie, handhaving en ontwerp.

De hervorming van de rijopleiding kader ik in een levenslang traject van verkeersopvoeding en mobiliteitsbewustzijn. Het systeem van vrije begeleiding blijft behouden mits voldoende omkadering voor de vrije begeleiders: ik bied een korte (facultatieve) opfriscursus van (de wijzigingen in) het verkeersreglement aan, alsook praktische (pedagogische) zaken om met een jongere de baan op te gaan.

Ik zet in op een gefaseerde rijopleiding met een leerfase, een oefenfase, een vervolmakingsfase en ten slotte een levenslang leertraject. De hogere orde vaardigheden van de GDE-matrix en het verwerven van voldoende rijervaring in wisselende verkeersomstandigheden stel ik daarbij centraal. Ik bewaak de kwaliteit van de hervormde rijopleiding en zorg ervoor dat deze voor iedereen betaalbaar blijft.

Ook aan de opleiding voor het (professioneel) rijbewijs voor vrachtwagen en bus, evenals de verplichte bijscholing besteed ik de nodige aandacht.

Vanuit mijn eigen bevoegdheden inzake handhaving van het verkeersreglement maak ik een aangepast reglementair kader van leermaatregelen. Zeker voor beginnende bestuurders wil ik zo kort op de bal spelen en problematisch rijgedrag meteen bijsturen.

OD 12: Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid

Een effectief verkeersveiligheidsbeleid staat of valt met voldoende én efficiënte controles. Dat is niet alleen een kwestie van kwantiteit maar meer nog van kwaliteit. Met het gericht inzetten van middelen uit het verkeersveiligheidsfonds op basis van prestatie-indicatoren in de samenwerking met federale en lokale politie kan ik hiertoe een bijdrage leveren.

De verhoging van de objectieve en subjectieve pakkans vergt doel(groep)gerichte handhavingscampagnes het hele jaar door, waarbij controles moeten focussen zowel op risicomomenten (bijvoorbeeld 's nachts, in het weekend) als op risicoplaatsen of risicogedragingen (bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol of drugs, overdreven of onaangepaste snelheid en niet-gordeldracht) en bij voorkeur via innovatieve slimme oplossingen.

Zo moet er ook extra aandacht besteed worden aan voldoende controles van vrachtwagens langs de weg. Uit cijfers van de FOD Mobiliteit blijkt immers dat in 2013 14% van de gecontroleerde vrachtwagens niet mochten verder rijden wegens onveilig. Het gaat dan zowel om binnenlandse als buitenlandse vrachtwagens.

Ik blijf investeren in trajectcontrole waar dit mogelijk is. De trajectcontrole zorgt voor een vlottere en homogenere verkeersstroom en een rustiger wegbeeld. Daarnaast plaatsen en onderhouden we specifieke handhavingsapparatuur zoals roodlicht- en snelheidscamera's, Weigh In Motion, controle op de tussenafstand van vrachtwagens en pechstrook rijden, en ANPR-netwerk (automatische nummerplaatherkenning). Overbeladen vrachtwagens worden gericht gecontroleerd en ik blijf inzetten op het sensibiliseren van de sector.

Ik bied gemeenten en politiezones de mogelijkheid om via de opdrachtencentrale apparatuur voor een compatibel 'vast ANPR-netwerk' te bestellen. Dit leidt tot een interoperabel handhavingssysteem.

Ik geloof sterk in de mogelijkheden om via een rijbewijs met punten de weggebruiker meer aandacht te geven aan verkeersveiligheid. Bovendien is dit een geschikt instrument om recidivisten op een gepaste wijze te bestraffen. De Vlaamse overheid is om die reden een resolute voorstander voor de implementatie van het rijbewijs met punten.

Ik zorg in Vlaanderen voor een duidelijk, consequent en transparant beleid m.b.t. snelheidsbeperkingen. Vanuit de nieuwe bevoegdheid over de plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens zet ik in overleg met de wegbeheerders in op "minder borden". Deze maatregelen moeten de leesbaarheid van de weg, samen met infrastructuuringrepen verbeteren en zo bijdragen tot een grotere verkeersveiligheid. Ik maak werk van de verspreiding van best-practices, het aanbieden van een richtlijnenkader en waar nodig aanpassingen van het reglementair kader. Via adviesverlening, kennisdeling en ondersteunende tools zoals de Interactieve Reglement Generator (IRG) versterk ik de kennis en kunde bij lokale wegbeheerders over verkeersreglementering, aanvullende reglementen en de plaatsing van verkeerstekens.

OD 13: Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid

Een moderne grondige ongevallenregistratie- en analyse, op basis van bindende afspraken met alle betrokken actoren, stelt me in staat om uit de echte oorzaken van ongevallen te leren (meten is weten) en zo een objectief onderbouwd doelgericht en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid uit te werken.

Doel is te komen tot structurele analyses voor, tijdens en na de invoering van beleidsmaatregelen. Idealiter wordt daarbij ook gebruik gemaakt van andere belangrijke informatie zoals intensiteitsgegevens, infrastructuurgegevens en gedragsgegevens.

Met het GEO-portaal ongevallen heb ik reeds een goede basistool om ruimtelijke en thematische analyses op diverse schaalniveaus op de beschikbare ongevalsdata te ondersteunen. Ik zet dan ook verder in op de noodzakelijke jaarlijkse data input (gelokaliseerde ongevallen). Opgelegde beperkingen inzake privacy verhinderen echter in zeer grote mate de mogelijkheden tot medegebruik door diverse actoren (onderzoeksinstellingen, lokale overheden, ..). Ik blijf hierover het overleg met de federale overheid aangaan. Ik onderzoek tevens of een geanonimiseerde uitwisseling van data met verzekeringsinstellingen mogelijk is.

In uitvoering van het decreet inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, bouw ik op gefundeerde basis van het studiewerk uitgevoerd door het Steunpunt Verkeersveiligheid een classificatiesysteem uit van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen en van de verkeersveiligheid van het wegennet.
Bedoeling is om bij elke nieuwe set van verkeersongevalsgegevens een doorrekening uit te voeren en bijgevolg te weten naar welke wegsegmenten extra aandacht dient te gaan. Het resultaat hiervan dient meegenomen te worden bij de prioritering van infrastructuurwerken.

De jaarlijks voorziene infrastructuuringrepen om de verkeersveiligheid ter hoogte van gevaarlijke punten en zones te verhogen baseer ik op objectieve ongevallengegevens. Ik besteed daarbij extra aandacht aan de kwetsbare weggebruikers, door de verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, zwaarder mee te rekenen in de prioritering van de gevaarlijke locaties.
Om dit te kunnen realiseren zijn in het bijzonder een verdere verbetering van de kwaliteit van de locatiegegevens en een snelle beschikbaarheid van de gegevens van groot belang.

OD 14: Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

Verkeersveiligheidsbeleid heeft nood aan een veiligheidscultuur en kwaliteitscultuur. Veilig verkeersgedrag moet de norm worden.

Ik bundel daarvoor de krachten binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en verzeker zo engagement bij de relevante betrokken partners om vooruitgang te boeken op weg naar de vooropgestelde Vision Zero. Het streefdoel moet zijn verkeersveiligheidsmaatregelen in te bedden in een geïntegreerde strategie waarin de verschillende maatregelen elkaar wederzijds ondersteunen en versterken. Ik bouw hiermee verder op bestaande initiatieven tot netwerking en overleg (bijvoorbeeld Vlaams Forum Verkeersveiligheid), samenwerking (bijvoorbeeld met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het Steunpunt Verkeersveiligheid) en ad hoc bundeling van krachten (bijvoorbeeld Vlaamse Conferentie regionalisering Verkeersveiligheid) in het werkveld van verkeersveiligheid.

Er bestaat immers een gedeelde verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid: aandacht voor verkeersveiligheid in het onderwijs, de verkeersveiligheidsaspecten van ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersveiligheid is een belangrijk probleem van volksgezondheid en ook het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen heeft een positief effect op de volksgezondheid, maar dat moet dan veilig kunnen. Het zijn maar enkele voorbeelden van de onderlinge verwevenheid.

Verkeersveiligheid leeft sterk binnen bepaalde verenigingen. Deze krijgen daarom ruimte om in afstemming met de initiatieven van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid eigen projecten en processen te ontwikkelen. Hier liggen kansen en mogelijkheden om de verontwaardiging of bezorgdheid rond verkeersonveiligheid om te buigen naar een engagement en gedragsverandering rond verkeersveiligheid.

Ik richt me in toenemende mate tot bedrijven en de overheden. Gezien het belangrijk aandeel van verkeersongevallen op de weg van en naar het werk in de arbeidsongevallen, zijn zij vanuit bedrijfscultuur en mobiliteitsmanagement belangrijke partners in het opnemen van engagement ten aanzien van verkeersveiligheid. De nieuwe ISO 39001-norm biedt kansen om bedrijven en overheden te overtuigen een concreet kader om een beheerssysteem voor verkeersveiligheid op te zetten en te onderhouden.

Binnen de nieuwe bevoegdheden maak ik werk van een meer op kwaliteit gebaseerde opvolging van rijlesgevers, examencentra en ondernemingen van technische keuring.

V. Investeringen voor mens en economie

Een performant logistiek netwerk is essentieel voor alle economische sectoren. Het gebruik van deze infrastructuur kan echter ook een belangrijke negatieve impact op de leefbaarheid en op het leefmilieu hebben. Daarnaast omvatten de openbare werken ook noodzakelijke investeringen in het beschermen tegen overstroming, voor waterbeheersing en het leefmilieu.

1. SD4: Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.

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

De sinterklaasstorm van 2013 en nieuwe bevindingen uit het VN-rapport met betrekking tot de klimaatverandering bevestigen de urgentie om de bevolking te beschermen tegen overstromingen en waterschaarste te voorkomen. Wijzigingen in klimaat hebben gevolgen door de stijging van de zeespiegel, de toename van het aantal superstormen, de verhoging van de hoogste debieten alsook de verlaging van de laagste debieten. Het is noodzakelijk om de mogelijke schommelingen in de waterpeilen die daaruit ontstaan zoveel mogelijk te beperken en maatregelen te nemen om risico's op overstromingen en waterschaarste te ondervangen.

Na het vaststellen van de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen in uitvoering van het decreet integraal waterbeleid zal ik uitvoering geven aan de maatregelen voor het bereiken van de goede toestand van de waterwegen en voor het beperken van de negatieve economische en ecologische gevolgen van

grote afvoeren en hoge waterstanden. Multifunctionaliteit is daarbij een rode draad.

Ik zet in op het beheersen van het overstromingsrisico alsook het vermijden van het watertekort. De maatregelen worden in samenhang aangepakt. De opgebouwde, watergebonden know-how wordt internationaal als exportproduct en economische troef uitgespeeld.

Ik bescherm onze kust tegen overstromingen door een versnelde aanpak van zandopspuitingen. Daarbij worden win-win situaties gecreëerd door het combineren van de verdere optimalisatie van de zeewering met het optimaliseren van de maritieme toegang tot de havens. Er wordt ook ingezet op een geoptimaliseerde bagger- en stortstrategie voor de instandhouding van de vaarpassen op zee met inbegrip van de voorhaven van Zeebrugge en op het garanderen van de toegankelijkheid van de Scheldehavens via de Scheldemonding. De bescherming van het achterland tegen overstromingen vanuit de zee via de Vlaamse kusthavens wordt verder aangepakt door het uitvoeren van de harde maatregelen uit het Masterplan Kustveiligheid.

Overstromingen via de waterwegen worden vermeden door uitvoering van de projecten uit het Geactualiseerd Sigmaplan, de verbeteringswerken op de Dender, een aantal werken in het IJzer- en kustgebied en de integrale aanpak van de gemeenschappelijke Maas. Het geactualiseerd Sigmaplan voorziet in een combinatie van dijkverhogingen, het aanleggen van overstromingsgebieden en het ontpolderen van gebieden en het ontwikkelen van wetlands.

Naast het beheersen van wateroverlast dient tevens de nodige aandacht te gaan naar de problematiek van watertekorten welke een negatieve impact kunnen hebben op onder andere de binnenvaart, het ecosysteem en de watervoorziening (drinkwaterproductie, industriële toepassingen). De nodige infrastructuur, zoals bijvoorbeeld de pompinstallaties en waterkrachtcentrales op het Albertkanaal wordt uitgebouwd om de noodzakelijke watervolumes in periodes van droogte beschikbaar te houden en watertekort te vermijden.

De waterwegbeheerders onderzoeken, afgestemd op de verdringingsreeks die in het integraal waterbeleid opgesteld wordt, in hoeverre de drinkwatermaatschappijen partners kunnen zijn inzake waterbeheersing en het verzekeren van voldoende water, zowel voor de scheepvaart als voor de drinkwaterbevoorrading.

Waterbeheersingsprojecten worden integraal benaderd wat wil zeggen dat ze meervoudige baten genereren: naast overstromingsveiligheid is er tegelijk ook ruimte voor onder meer actieve en passieve recreatie, voor natuur, voor veilig langzaam verkeer en voor watervoorziening. Dit houdt ook in dat deze investeringen meestal geïntegreerde projecten betreffen die samen met tal van andere stakeholders ontwikkeld, gerealiseerd, onderhouden, gemonitord en ook permanent verbeterd worden.

Het masterplan Vlaamse Baaien wordt wetenschappelijk onderbouwd en universitaire experten worden gemobiliseerd rond nieuwe innovatieve ontwikkelingen in de kustzone en op zee. Naast de technische uitwerking van verschillende deelprojecten, wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de manier waarop deze deelprojecten zullen worden gefinancierd.

Nadat de vorige Vlaamse Regering op 9 mei 2014 kennis nam van het Masterplan Vlaamse baaien worden nu de ondezoeken voor de planuitwerkingsfase opgestart. Het gaat hier o.m. om het uitzoeken van het alternatief van binnenvaart langs de kust tussen de haven van Zeebrugge en het hinterland via

de Westerschelde en lokale ingrepen op het terrein die de maritieme toegankelijkheid voor zeescheepvaart verbeteren.

OD 16: Investeren met aandacht voor de leefomgeving

In het kader van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor Natura 2000-gebieden werkt mijn beleidsdomein samen met het beleidsdomein LNE. Hierbij blijven de verkeersfunctie van de weg en waterwegen en de beschermingsfunctie tegen overstromingen en stormen van de waterweg, stranden en duinen evenwel primeren. Daarnaast zorg ik waar mogelijk ook voor ontsnipperende maatregelen door leefgebieden van dieren weer aaneen te sluiten

Ik maak ecologische bermbeheersplannen op die de biodiversiteit in de bermen moet stimuleren. Het beheer van houtige vegetatie zal hier ook in opgenomen worden.

Langs de waterwegen en in de havens zet ik in op het vergroenen van het watergebonden infrastructuurnetwerk. Volgens de principes van integraal waterbeleid integreer ik de verschillende functies van de waterweg en versterk ik via de natuurtechnische milieubouw de landschappelijke en ecologische waarde ervan. Het evenwicht tussen de verschillende functies van de waterweg moet hierbij steeds bewaard blijven.

Geluidshinder is een bron van ergernis en vermindert de levenskwaliteit. Door het nemen van geluidsmilderende maatregelen waar mogelijk, wil ik de leefbaarheid verbeteren. Ik investeer gericht met prioriteit voor de zwaarste knelpunten en kijk naar de meest effectieve en efficiënte oplossing voor de specifieke locaties. Hierbij besteed ik expliciet aandacht aan onder meer geluidsarme toplagen. Enerzijds pak ik de locaties aan die op de prioriteitenlijst staan. Anderzijds breng ik bij werken zoals structureel onderhoud of doortochtenherinrichting geluidsarme toplagen aan.

De belevering van winkels zorgt in het bijzonder in stedelijke omgeving vaak voor geluidshinder. Vrachtwagens die beleveren buiten de ochtend- en avondspits zijn beter voor de verkeersveiligheid en zijn zuiniger en kunnen efficiënter worden ingezet omdat ze niet in de file staan. Door hiervoor geluidsarm materiaal, en dit zowel aan vrachtwagen- en loskadekant, te gebruiken ontstaat hierdoor geen geluidshinder. Dit past in een breder kader rond stedelijke distributie waar in samenwerking met de ministers bevoegd voor Economie en Omgeving en met de lokale besturen samen naar duurzame oplossingen gezocht wordt, en waarbij ook de inzet van de binnenvaart een meerwaarde kan betekenen.

Ik onderzoek of bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidsbelaste gebieden tot woongebied de initiatiefnemers milderende maatregelen kunnen opnemen om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar peil te brengen.

Om de lichthinder te beperken voor mens en dier, hanteer ik de lichtvisie als kader voor herinrichtingsprojecten. Daarnaast doven we het licht langs autosnelwegen en gewestwegen waar dit past binnen de principes van de lichtvisie. Deze lichtvisie gaat uit van het principe 'niet verlichten, tenzij waar nodig is en mits de juiste flankerende maatregelen'. Op deze manier streef ik – zonder kostenpiek– naar een correct verlicht patrimonium. Daarnaast wordt verder gewerkt aan de omschakeling van de wegaanhorigheden naar LED-verlichting.

OD 17: Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie

De sector mobiliteit zal een bijdrage leveren om de uitstoot van onder andere fijn stof, stikstofoxides en ozon te beperken. Zo dragen we bij aan de uitvoering van het 'Luchtkwaliteitsplan NO_2' en van het 'Actieplan fijn stof en NO_2 in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen'. Tevens werk ik mee aan de opmaak en de uitvoering van het 'Luchtkwaliteitsplan voor de stad en haven van Gent'.

Ik draag bij aan de Programmatorische Aanpak Stikstof door een reductie van de stikstofdeposities ten gevolge van de transportsector en door het op gepaste wijze in rekening brengen van de stikstofproblematiek bij de ontwikkeling van infrastructuurprojecten.

Specifiek voor de scheepvaart ligt de focus op het faciliteren van emissiereducerende technologieën, walstroom, waterstof en LNG. Walstroominfrastructuur geeft aangemeerde schepen de mogelijkheid om voor hun stroomvoorziening aan boord, gebruik te maken van een aansluiting op het elektriciteitsnet aan de wal.

Ik faciliteer de Lage Emissie-Zones en pak de hot spots in agglomeraties aan. Ik zet ook in op de verduurzaming van het voertuigenpark van De Lijn. Innovaties in het ontwikkelen van duurzame voertuigen en het uitrollen van proefprojecten m.b.t. het gebruik van dergelijke voertuigen (bv. de trambus, de lichtgewicht bus) worden aangemoedigd.

Het huidige transportsysteem is afhankelijk van fossiele brandstoffen. De omzetting van de EU-richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet Vlaanderen er toe brengen onze olieafhankelijkheid gradueel te verminderen, alsook de marktontwikkeling van alternatieve brandstoffen niet te belemmeren. Om uitvoering te geven aan deze richtlijn werk ik mee aan een nationaal beleidskader waarin onder meer targets en doelstellingen voor de opbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden opgenomen.

Bij de uitrol van een alternatieve brandstofinfrastructuur zullen de verschillende beleidsniveaus en administraties nauw met elkaar moeten samenwerken. Het is bovendien belangrijk om de uitbouw van een alternatieve brandstofinfrastructuur over de grenzen van het gewest en de beleidsdomeinen heen af te stemmen. Een coördinatie van de nationale beleidskaders op Benelux-niveau kan het rendement en de efficiëntie van deze plannen verhogen en tot schaalvoordelen leiden.

Ik draag bij aan de uitrol van elektrische laadinfrastructuur op openbaar domein voor elektrische voertuigen. Er zullen laadpalen voorzien worden op gewestelijke carpoolparkings en P+R's. Bij de toewijzing van nieuwe concessies voor nevenbedrijven worden laadpalen voorzien. Aangezien hier nog geen Europese standaard voorzien is zal ik de implementatie en de technische keuzes uitwerken samen met mijn collega minister verantwoordelijk voor Energie.

Lijninfrastructuur zoals snelwegen en waterwegen, havens en de wateren voor de Vlaamse kust zijn vaak geschikte locaties voor het inplanten van windturbineparken. Ik werk constructief mee aan de zoektocht naar geschikte locaties voor windturbineparken maar heb tegelijk ook oog voor de transportfunctie van onze infrastructuur.

Het project voor de bouw van de pompinstallaties op de sluizen van het Albertkanaal wordt verdergezet. Deze installaties maken het mogelijk om, wanneer de omstandigheden dit vereisen, een belangrijk deel van het waterverbruik van de sluizen terug te pompen naar de opwaarts van deze sluizen

gelegen kanaalpanden. Deze pompinstallaties worden dusdanig ontworpen dat ze, bij voldoende waterbeschikbaarheid, ook in omgekeerde richting als waterkrachtcentrale kunnen werken.

OD 18: Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken

Wandelen, fietsen, zwemmen, surfen, roeien, zeilen, hengelen of gewoon met volle teugen genieten van het landschap: waar water is, zijn ook mensen.
Waterrecreatie, -sport en –toerisme kennen de laatste decennia een steeds toenemende belangstelling. Ik pleit er voor dat er een maatschappelijk verantwoord en multifunctioneel waterweg- en kustbeleid gevoerd wordt. Dit impliceert dat er ook aandacht besteed wordt aan de recreatief-toeristische functie van waterwegen en de kust in het algemeen en aan het uitbouwen van een netwerk van recreatieve voorzieningen langs of op de waterweg en aan de kust in het bijzonder. De veiligheid van alle gebruikers op en naast het water en conflictbeheersing t.a.v. de beroepsvaart en natuurbehoudsdoelstellingen zijn hierbij uiteraard belangrijke aandachtspunten.

In nauwe samenwerking met onze partners via het overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en –toerisme streven we overal naar een evenwicht tussen beroepsvaart, natuurontwikkeling, waterbeheersing, recreatie en toerisme. De projecten met betrekking tot waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. Bij de financiering van de projecten en initiatieven dient een gedegen afweging tussen het aandeel van de overheid en het aandeel van de (privé)sector gemaakt te worden.
Tevens worden mogelijke samenwerkingsverbanden met andere beleidsdomeinen en entiteiten onderzocht. Zo zal ik samenwerken met Toerisme Vlaanderen.

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

Een coherent Vlaams multimodaal vervoersbeleid heeft als doel te komen tot een vlotte verkeersdoorstroming en een zo milieuvriendelijk mogelijk transportsysteem, waarbij elke modus op zijn sterktes aangewend wordt en er gezorgd wordt voor een kostenefficiënte overslag van de ene op de andere modus.

Naast de nodige infrastructuur zijn voor een goede hinterlandontsluiting ook aspecten van transportorganisatie zoals gegevensuitwisseling, onderzoek naar marktpotentieel en communicatie & promotie van belang. Hier besteed ik deze legislatuur dan ook voldoende aandacht aan.

OD 19: Investeringen inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk

Vlaanderen onderschrijft het nieuwe Europese infrastructuurbeleid en een tweelagige aanpak met een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk van transportinfrastructuur. Om de uitvoering van dit beleid te faciliteren heeft de Europese Commissie negen zogenaamde 'Core Network Corridors' opgericht. Vlaanderen ligt op het kruispunt van drie van deze corridors: North Sea – Mediterranean, Rhine - Alpine en North Sea – Baltic. Vlaanderen wil nauw samenwerken met de Europese coördinatoren van deze drie relevante corridors. Zij kunnen de Europese toegevoegde waarde van de verschillende nationale infrastructuur goed inschatten en kunnen bemiddelen of faciliteren bij moeilijke grensoverschrijdende dossiers. Bovendien hebben de Europese coördinatoren ook

een adviserende stem bij de toekenning van Europese middelen voor nationale infrastructuurprojecten.

Een groot deel van de belangrijke Vlaamse haven- en waterwegprojecten, zoals bijvoorbeeld de nieuwe sluis Terneuzen, de Deurganckdoksluis, de Seine-Schelde verbinding en de opwaardering van het Albertkanaal, werden reeds ingepast in de corridor North Sea – Meditteranean. Vlaanderen zet dan ook volop in op het bekomen van maximale Europese cofinanciering voor onze belangrijkste infrastructuurprojecten.

OD 20: Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen

Streven naar een duurzame logistiek kent vele invalshoeken. Vlaanderen wil de Europese draaischrijf voor logistiek en transport blijven. Bij het uitwerken van een beleid rond duurzame logistiek volg ik de volgende principes. In de eerste plaats probeer ik de transportsbehoefte te sturen door een goede vestigingsbeleid en gegevensdeling en het uitspelen van onze economische poorten, elk op hun sterktes. Ik zet daarnaast maximaal in op bundeling van lading en het tegengaan van leeg transport.

Het doel is te komen tot een vlotte verkeersdoorstroming en een zo milieuvriendelijk mogelijk transportsysteem, waarbij elke modus op zijn sterktes aangewend wordt en er gezorgd wordt voor een kostenefficiënte overslag van de ene op de andere modus. Hierbij zal het wegvervoer steeds een belangrijke rol blijven spelen, echter waar mogelijk aangevuld en vervangen door andere vervoersmogelijkheden. Dit gebundeld transport verloopt via de modi binnenvaart, spoor, shortsea shipping en pijpleidingen.

Ik probeer distributiecentra en bedrijventerreinen in de eerste plaats te situeren aan de multimodale overslagpunten om zo efficiënt mogelijk transportstromen mogelijk te maken. De waterwegbeheerders ontwikkelen hiertoe bedrijventerreinen langs hun waterwegen en geven deze in concessie aan bedrijven met watergebonden bedrijven, die de binnenvaart gebruiken voor de aan- en afvoer van grondstoffen en/of afgewerkte producten.

De ervaringen van het kaaimurenprogramma voor goederenstromen via de binnenvaart worden als inspiratie gebruikt om gelijkaardige regionale overslagpunten te ontwikkelen voor het spoor. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is wel dat dit niet tot een versnippering van het terminallandschap mag leiden. Ook de aanwezigheid van voldoende kritische massa om een frequente spoorverbinding in stand te houden is hierbij belangrijk.

Stedelijke distributie wordt een volwaardig thema in de optimalisatie van logistiek Vlaanderen. Hierbij wordt gewerkt aan een gedragen en geïntegreerd beleid rond stedelijke distributie, dat vertaald wordt in een Vlaams beleidskader stedelijke distributie als leidraad en inspiratiebron voor steden en gemeenten bij het opstellen van een eigen lokaal beleid inzake stedelijke distributie waarbij ook de inzet van de binnenvaart een meerwaarde kan betekenen.

De klemtoon ligt hierbij op duurzame en rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen stedelijke omgevingen, gebaseerd op cijfers uit de dataverzamelingsstudie die momenteel loopt. Speciale aandacht gaat daarbij naar stedelijke consolidatiecentra die bij voorkeur via binnenvaart en fietscargo's beleverd worden. Leveringen gebeuren ook steeds vaker met stillere voertuigen en met geluidsarm laad- en losmaterieel op minder drukke momenten. Hiervoor ondersteun ik de ontwikkeling van een werkbaar geluidskader door de minister van Omgeving. Tot slot probeer ik in te spelen op nieuwe trends zoals e-commerce om onze achterstand tegenover de buurlanden weg te werken.

OD 21: Duurzame logistiek met oog voor innovatie

Ik zet in op innovatie binnen de logistieke keten in al zijn aspecten. Binnen de bredere logistieke keten steun ik onderzoek naar duurzame en innovatieve logistieke concepten. Ik faciliteer proefprojecten waarvan de haalbaarheid wetenschappelijk aangetoond is. Proefprojecten worden periodiek geëvalueerd en deze opgebouwde kennis dient door te stromen naar de Vlaamse bedrijven. Bij negatieve evaluatie wordt de subsidie stopgezet. Indien bestaande regelgeving innovatieve concepten in de weg staat, worden initiatieven tot bijsturing van de regelgeving genomen of gefaciliteerd.

Binnen de Vlaamse overheid, binnen de kennisinstellingen en binnen de grotere bedrijven in Vlaanderen zit zeer veel logistieke en transportkennis. In samenwerking met de minister bevoegd voor economie en innovatie bundelen en consolideer ik deze kennis en laat ik ze doorstromen naar de bedrijven in Vlaanderen, mede door de inzet van transport- en logistieke consulenten. De transport- en logistieke consulenten van de Vlaamse overheid laten zo veel mogelijk Vlaamse bedrijven kennis maken met de mogelijkheden van alle vervoersmodi. De inzet van deze consulenten wordt geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd. Zo bereik ik de optimale inzet van de volledige logistieke keten tussen grondstof en consument door een optimale inzet van de verschillende modi (water, spoor en weg). Ik doe dit in overleg met de sector.

Om ervoor te zorgen dat de scheepvaart zijn milieuvoordeel naar de toekomst behoudt, ondersteun ik het vergroenen van de vloot. Ik leg accent op het verminderen van het energieverbruik en de emissies en het stimuleren van het gebruik van alternatieve brandstofbronnen (onder meer LNG) en aandrijfsystemen in de scheepvaart. Ik houd hierbij rekening met de Europese doelstellingen terzake en met het grensoverschrijdend karakter van de emissieproblematiek. Ik zet in op onderzoek en het verspreiden van onderzoeksresultaten, het faciliteren en implementeren van pilootprojecten, economische en regelgevende incentives en steunmaatregelen.

Niet alleen om emissies te reduceren, maar ook om bij te dragen aan de mitigatie van klimaatverandering, zet ik in op het verder ontwikkelen van walstroomvoorzieningen voor de scheepvaart, en dit volgens een uniforme aanpak van de waterwegen en de havens. Ik doe hierbij beroep op Europese middelen en breng ook Vlaamse standpunten proactief in het Europese beleid.

De binnenvaart kan een nog belangrijkere bijdrage leveren inzake de leefbaarheid van transport, in het bijzonder wat betreft goederentransport. Hiervoor hebben we nood aan een nog sterkere en slimme binnenvaart.

Voor een sterke binnenvaart zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. De aantrekkelijkheid van de binnenvaart moet vergroten door in de eerste plaats de kwaliteit van het netwerk te verbeteren. Een binnenvaartnetwerk dat klaar is voor de toekomst, dat beantwoordt aan de vragen en vereisten van de klanten, dat veilig en innovatief is.

Een slimme binnenvaart zorgt ervoor dat - door te investeren in intelligente transportsystemen en in te zetten op innovaties - de bestaande capaciteit op de waterwegen optimaal en veilig wordt benut.

Slimme binnenvaart gaat ook op zoek naar nieuwe opportuniteiten. Nieuwe markten aanboren, nieuwe goederenstromen begeleiden, vormen een constante uitdaging.

Een bijzondere bekommernis gaat uit naar het bestendigen van het milieuvoordeel van de binnenvaart.

Hierop inzetten heeft als doel de (verkeers)leefbaarheid te verhogen door de co-modaliteit te bewerkstelligen en ervoor te zorgen dat meer scheepvaart zorgt voor minder vrachtwagens, minder congestie en een vlottere doorstroming van het verkeer.

OD 22: Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens ten opzichte van onze omliggende landen te behouden en te versterken, is het uiterst belangrijk dat de vlotte bereikbaarheid van alle Vlaamse zeehavens verzekerd blijft. Het optimaliseren van de maritieme toegang tot de Vlaamse havens, inclusief de zogenaamde 'voordeur' (zeesluizen) en hun hinterland binnen het Vlaamse, nationale en internationale logistiek netwerk is daarom een prioritaire opdracht.

De uitbouw van de havens en de haveninfrastructuur, als vlotte en veilige schakels in het logistieke netwerk moet bijdragen tot het optimaal functioneren als economische poorten die zuurstof geven aan de Vlaamse economie.

Een gemeenschappelijke strategie, waarbij ook commerciële prioriteiten worden bepaald, zal door de havenbedrijven in onderling overleg worden opgemaakt. Het doel van deze strategische oefening is de uitwerking van een aantal concrete doelstellingen en acties die moeten leiden tot een versterking van de betrokken havenbedrijven en het Vlaamse havenlandschap in het algemeen.

Indien de noodzaak aangegeven wordt door de havenbedrijven om de principes van deugdelijk bestuur voor de havenbedrijven verder uniform te specificeren in het havendecreet zal ik daartoe als faciliterende partner optreden.

De havencommissaris wordt bevestigd en versterkt in zijn rol als bruggenbouwer in de verhoudingen tussen de Vlaamse havens onderling enerzijds en in de verhoudingen tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse havenbesturen anderzijds.
De efficiënte werking van het havensysteem focust zich deze legislatuur op enkele kernthema's waaronder een efficiënt subsidiemechanisme, ketenwerking/verknoping van de informatiestromen en samenwerking tussen alle partners in het havenlandschap via Flanders Port Area.

Het Vlaamse subsidiëringsregime voor de havens wordt waar mogelijk vereenvoudigd en geoptimaliseerd met het oog op efficiëntiewinst en administratieve vereenvoudiging, rekening houdend met de Europese ontwikkelingen rond havenbeleid en staatssteun. Transparantie en correcte financiële verhoudingen tussen het Vlaams gewest en de havenbesturen vormen hierbij de uitgangspunten. Met de havens wordt een prioriteitenoefening uitgevoerd inzake haveninfrastructuur, maar ook op breder logistiek vlak, met het oog op het optimaal besteden van de beschikbare middelen.

Informatisering en digitalisering van de informatiestromen en administratieve handelingen die met de goederenstromen te maken hebben, zoals inspecties en douane, is een must om onze havens als vlotte draaischijven te laten werken en maakt in belangrijke mate deel uit van de aantrekkelijkheid van de Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havrerange. Ik wil vanuit Vlaanderen de werking van de havens meer ondersteunen en vanuit het eigen beleidsdomein instaan voor een goede verbinding en proactieve communicatie naar de andere beleidsdomeinen, de federale overheid en Europa toe.

Ik maak werk van het optimaliseren van de nautische ketenwerking om een veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart naar en vanuit de Vlaamse zeehavens te garanderen. De ketenwerking beoogt een optimale samenwerking, coördinatie en gegevensuitwisseling tussen alle bij de scheepvaartafwikkeling betrokken partijen.

Daartoe versterken we de samenwerking tussen het RIS (River information services) en de andere structuren die zich richten op gegevensuitwisselingen en communicatie met de scheepvaart in functie van een betere communicatie voor de gebruikers van de waterweg en de maritieme toegangswegen.

Daarbij gaat het niet enkel over gegevensuitwisseling van de verschillende waterwegbeheerders van de Vlaamse overheid, maar ook over de informatieverstrekking vanuit de havenbedrijven en de private spelers en de douane.

Het uiteindelijke doel is de verhoging van de efficiëntie van de logistieke en vervoersprocessen. In het algemeen komt dat neer op het verkorten van de doorlooptijd en het verlagen van de kosten per processtap in de logistieke keten. Daarnaast zal dit systeem ook bijdragen aan het verminderen van de administratieve lasten, een betere gegevensuitwisseling, een efficiënter gebruik van infrastructuur en transportmiddelen, een beter inzicht in de logistieke stromen en een betere dienstverlening in het algemeen.

Prioritaire actiepunten worden geselecteerd uit de samenwerkingsovereenkomst Flanders Port Area. Ik zet alvast in op economische en commerciële samenwerking en op duurzame havenontwikkeling. Ik stimuleer interportuaire commerciële samenwerkingsprojecten om het marktaandeel van de Vlaamse havens te vergroten. Hierbij faciliteer ik de objectieve verzameling van gegevens over de winpunten van commerciële samenwerking (ook op vlak van containertrafiek) tussen de verschillende havenbedrijven.

De Vlaamse overheid blijft inzetten op de internationale promotie en marketing van de Vlaamse havens en Vlaanderen als Europese topregio door jaarlijks een internationale havenmissie te ondernemen om de samenwerking binnen Flanders Port Area te ondersteunen.

Cruciaal voor een verdere gunstige ontwikkeling van de Vlaamse havens is een goede verbinding met het hinterland en tussen de havens onderling. De infrastructuur en het functioneren van de ontsluiting van de havens wordt verder uitgebouwd en geoptimaliseerd. De Vlaamse zeehavens moeten vanuit een gezamenlijk strategisch plan naar interportuaire synergiën zoeken op vlak van achterlandstrategie.

Ook aan de opbouw van het maatschappelijk draagvlak voor onze havens wordt veel aandacht besteed, door een volgehouden, voortdurende betrokkenheid, participatie en inspraak van de belanghebbenden.

Ook aan onderwijs en arbeidsmarkt wordt extra aandacht geschonken, dit in samenwerking met de bevoegde ministers. Ik stimuleer de havengemeenschappen om hun schouders te zetten onder het wegwerken van de discrepantie tussen de vraag naar werkleerplaatsen en het aanbod aan plaatsen.

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

Vlaanderen gaat voor een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet waarbij waterwegen en binnenvaart een passend antwoord bieden op de mobiliteitsproblematiek.
De uitbouw en versterking van het waterwegennet en de binnenvaart wordt vorm gegeven in drie actiepijlers:
- een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt
- een gerichte uitbouw van het waterwegennet
- het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart

Pijler één staat voor voldoende investeringen in het onderhoud van het bestaande patrimonium, het wegwerken van het achterstallige onderhoud en het op diepte houden van de waterwegen. Daarnaast wil ik via projecten van automatisering en afstandsbediening en door de verdere uitbouw van moderne verkeersmanagementsystemen een toegevoegde waarde genereren voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers.

De tweede pijler is gericht op de uitbouw van het Vlaamse waterwegennet waarbij capaciteitsbeperkende knelpunten op korte of middellange termijn worden weggewerkt. Binnen deze pijler past ook de voortzetting van de bouw van kaaimuren op basis van objectieve investeringsprogramma's, waarin de samenwerking tussen de private en publieke sector een belangrijke hefboom kan zijn, een doordacht beleid voor de uitbouw van het netwerk van inlandterminals en het aanbieden van faciliteiten voor de binnenvaart.

De derde en laatste pijler zet in op het stimuleren van de binnenvaart en op innovatie. De acties binnen deze pijler zijn gericht op het garanderen van een voldoende aanbod watergebonden bedrijventerreinen, op het stimuleren van het gebruik van kleine waterwegen door de toepassing van innovatieve vervoers- en overslagconcepten en op het aantrekken van nieuwe vervoersniches naar de binnenvaart. Promotie en marktprospectie moeten ervoor zorgen dat de opportuniteiten van de binnenvaart niet alleen gekend maar ook optimaal worden benut.

De bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk garandeer ik door ruime aandacht te besteden aan het onderhoud van de waterweginfrastructuur. Het beoogde onderhoudsniveau moet borg staan voor een betrouwbare en veilige infrastructuur ten behoeve van alle gebruikers: sluizen, bruggen, stuwen, oevers, kaaimuren, duikers, …

Baggerwerken worden doelmatig en tijdig uitgevoerd om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te laten gebruiken. Daarom geef ik prioriteit aan de secties waarin de scheepvaartfunctie het meest in het gedrang komt. Door het op diepte houden van de waterwegen vrijwaar ik niet alleen de vaarkenmerken maar ook de rol die de waterwegen vervullen in de berging en de aan- en afvoer van water. Baggerwerken zullen ook het risico op overstromingen beperken. Het is daarbij belangrijk te voorzien in de nodige bergingslocaties en verwerkingscapaciteit voor baggerspecie.

Verkeersmanagementsystemen worden innovatief verder uitgerold, waarbij het gebruik van AIS (Automatisch identificatiesysteem) van cruciaal belang is voor een vlotte marktwerking en een veilige vaart.

Om het gebruik van de waterwegen te optimaliseren worden enerzijds op het hoofdwaterwegennetwerk, naargelang de noden, de bedieningstijden van de

kunstwerken verruimd en wordt anderzijds ingezet op een optimalisatie van beweegbare kunstwerken door middel van een verdere automatisering en afstandsbediening.

Om de plaats van de binnenvaart als volwaardige modus in de logistieke keten te versterken en het goederenvervoer op een veilige en vlotte wijze te blijven organiseren, dient Vlaanderen over een volledig en optimaal netwerk van waterwegen te beschikken. Op heel wat plaatsen voldoet het bestaande netwerk niet aan de vereisten die overeenkomstig zijn met internationale afspraken en doelstellingen. Inzonderheid dient het Vlaamse waterwegennet zich in te passen in het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T netwerk).

Hiertoe worden prioriteiten bepaald met het oog op het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten op het waterwegennet. Als schakel in de logistieke netwerken wordt de nodige aandacht besteed aan de ontsluiting van de havens.
Naast de inspanningen om het netwerk gericht uit te bouwen, maak ik werk van een sterkere integratie met de andere modi. Het verknopen van de verschillende netwerken is een noodzakelijke voorwaarde om te komen tot een gecombineerd gebruik van de verschillende modi in de corridor Noordzee-Middellandse Zee. Om de bereikbaarheid van de waterweg te blijven verbeteren, wordt verder geïnvesteerd in laad- en losinfrastructuur.

Het aantal plaatsen waar goederen geladen en gelost kunnen worden is de laatste jaren sterk toegenomen. Het blijft nodig voort in te zetten op de creatie van nieuwe overslagmogelijkheden en de modernisering van bestaande overslaglocaties.

Het optimaal functioneren van het waterwegennetwerk vraagt aantrekkelijke, duurzame en milieuvriendelijke wachtplaatsen voor schippers met de nodige faciliteiten en dienstverleningen (onder andere walstroom, afvalinzamelingpunten en drinkwater). Om de afval- en drinkwaterdiensten op grotere schaal in Vlaanderen aan te bieden en de lopende en nieuwe initiatieven te coördineren, werken de Vlaamse overheid, de havens en de binnenvaartsector samen via het Vlaamse Binnenvaartservices Platform (VBSP).

Om een volwaardig alternatief te zijn voor het groeiende mobiliteitsprobleem is het een absolute randvoorwaarde dat er een voldoende ruim aanbod is aan watergebonden bedrijventerreinen. Naast het realiseren van overslaglocaties zet ik dan ook in op een grondbeleid dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen te benutten. In overeenstemming met het gewenst ruimtelijk beleid herwaarderen we bedrijventerreinen langsheen waterwegen of bakenen we nieuwe watergebonden bedrijventerreinen af. Zo geef ik verder vorm aan het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) maar streef ik ook naar een voldoende aanbod langs de andere waterwegen. Bijzondere aandacht gaat uit naar de Seine-Schelde-as.

Ik stimuleer de permanente innovatie in water- en scheepsbouw. Innoverende vervoers- en overslagconcepten en best practices moeten ondernemingen toelaten en ertoe aanzetten meer gebruik van de binnenvaart te maken. Ik neem maatregelen die ervoor moeten zorgen dat binnenvaarttransport in een bredere range van marktsectoren en –condities competitief kan zijn.

Het leggen van transversale verbanden met andere beleidsdomeinen, helpt een groter hefboomeffect te realiseren. Een kruisbestuiving tussen ondernemers onderling en met wetenschappers is cruciaal om kennis te vertalen in duurzame, ecologische, innovatieve en economische resultaten. Onderzoek leidt tot meer

transparantie wat vervolgens de binnenvaart op een slimme manier versterkt. Vlaanderen werkt in dat verband mee aan het instellen van een kwalitatief marktobservatorium op Europees niveau en ondersteunt verschillende projecten.

Vanuit een gestructureerd overleg tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid, worden innovatieve projecten opgevolgd en ondersteund waarbij een beroep kan gedaan worden op Europese middelen.

Als het economisch verantwoord is vrijwaar ik de transportfunctie van de kleinere waterwegen en schakel deze nog beter in als alternatief voor het vrachtverkeer over de weg.

Er wordt verder ingezet op het verhogen van het marktaandeel van de binnenvaart in het transport van gepalletiseerde goederen en afvalstromen. Ook het aanboren van nieuwe productgroepen zoals fast moving consumer goods, grote en ondeelbare elementen en concepten van stadsdistributie en kringloopeconomie bieden groeimogelijkheden voor de sector.

Om het marktaandeel te vergroten spreek ik actief potentiële klanten aan en worden de inspanningen op gebied van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing gecoördineerd voortgezet.

Transport- en logistieke consulenten van de Vlaamse overheid gaan op zoek naar nieuwe verladers, nieuwe markten en promoten de waterweg. Ik doe daarbij een beroep op de resultaten van een macro-economisch voorspellingsmodel voor de binnenvaartsector dat daarvoor ontwikkeld wordt.

Behalve de professionele doelgroepen wordt ook gewerkt aan het imago bij het grotere publiek door gerichte promotiecampagnes, uitgebreide stagemogelijkheden en het voortzetten van het gebruik van binnenvaartsimulators. Ik verhoog en versoepel waar mogelijk de bestaande binnenvaartopleidingen en stem dit af met onze Europese partners.

OD 24: Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken

Zowel in het personen- als goederenvervoer is het spoor een belangrijke schakel. Zo is het goederenspoorvervoer uiterst belangrijk voor de hinterlandverbindingen van de Vlaamse zeehavens.

Het investeringsplan van Infrabel zal rekening houden met de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie. Voor het goederenvervoer per spoor betekent dat de Vlaamse prioriteiten meegenomen moeten worden in het meerjareninvesteringsplan. De Vlaamse regering wil de haar toegewezen enveloppe voor prioritaire gewestelijke projecten invullen met projecten die tijdens het vorige investeringsplan niet werden gerealiseerd.

Het is belangrijk dat het project van IJzeren Rijn en/of andere capaciteitsverhogende ingrepen op de goederenspoorcorridor richting Ruhrgebied, definitief opgestart wordt door de ondertekening van de Memorandum Of Understanding met de Nederlandse regering, de realisatie van het gedeelte op Belgisch grondgebied, de opstart van de voorbereiding van de werken en de voorziening van het Belgische aandeel in het geschatte budget op een bijzondere nationale kredietlijn van het meerjareninvesteringsplan. De Vlaamse Regering zal de diplomatieke inspanningen om dit project te realiseren met de bevoegde autoriteiten in Nederland, Duitsland en Nordrhein-Westfalen opdrijven.

Er dient een duurzame oplossing gevonden te worden voor zowel verspreid vervoer als intermodaal vervoer. Samen met de havens en de industriële partners werk ik aan een bedrijfszekere en betaalbare oplossing om het goederenvervoer over het spoor te behouden. Zo versterk ik de economische positie van onze havens.

Een vlotte toegang tot spoorvervoer en een efficiënte aanpak om voldoende goederen bij elkaar te brengen om spoorvervoer een kans te geven zijn belangrijk. Daarom wordt ingezet op het uitvoeren van projecten die de organisatorische en fysieke drempels verlagen voor de bundeling van goederenstromen op het spoor.

Op het vlak van exploitatieveiligheid van het goederenspoorvervoer dient een hoog niveau van veilig treinverkeer gehandhaafd te worden teneinde de betrouwbaarheid van dit logistiek netwerk te waarborgen en op die manier private goederenoperatoren aan te trekken.

OD 25: Wegen als schakels in de logistieke netwerken

Zoals uit de omgevingsanalyse blijkt, verloopt nog steeds het grootse deel van het goederenvervoer over de weg. Het weggennet is dan ook een cruciale schakel in het logistieke netwerk. Het weggennet wordt zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer gebruikt. Eerder in deze beleidsnota gaf ik al aan hoe ik het wegennet wil versterken met het oog op een vlotter en veiliger woon-werk- en woon-school-verkeer. Deze investeringen komen daarenboven het goederenvervoer ten goede.

Daarnaast wordt het uitgetekende vrachtroutenetwerk geïmplementeerd. Het vrachtroutenetwerk moet een vlotte en veilige verkeersafwikkeling voor het vrachtverkeer verzekeren op dit netwerk zelf, en tegelijk (doorgaand) vrachtverkeer ontraden op wegen die niet tot het vrachtroutenetwerk behoren.

In overleg met lokale actoren tekende ik dit gebied dekkend regionaal vrachtroutenetwerk uit. Samen met de diverse betrokken publieke en private actoren, zoals wegbeheerders, lokale overheden, vervoerssector en de bedrijvensector, zal ik deze netwerken nu implementeren.

Concreet gaat het hier onder meer om communicatie, technologie, sturing, infrastructuur en lokale doorvertaling die elk hun specifieke invulling moeten krijgen (horizon, te bereiken doel, partijen, wijze van aanpak, acties, middelen, …) en actief worden opgenomen door de partner(s) die er het nauwst bij betrokken zijn.

Vanuit de Vlaamse overheid voorzie ik de aansturing van diverse betrokken publieke en private actoren (wegbeheerders, lokale overheden, vervoerssector, bedrijvensector,…). Ik reken op hun actieve betrokkenheid.

Met behulp van DVM en slimme verkeerslichten kan ik het verkeer aansturen op het vlak van snelheid en routekeuze en verbeter ik de verkeersafwikkeling. Zo beperk ik het sluipverkeer en verhoog ik de verkeersleefbaarheid op het lagere wegennet.

Het proefproject Lange en Zware Vrachtwagens wordt uitgevoerd. Indien grensoverschrijding wettelijk mogelijk is of indien er verdere opportuniteiten zijn binnen het huidige proefproject wordt het toepassingsgebied verder uitgebreid. Hierbij dient de regelgeving de inzet van ecocombi's op grotere schaal mogelijk te maken met garanties voor de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers. Desgevallend ondersteunen beperkte infrastructurele ingrepen de verkeersveiligheid van de trajecten.

OD 26: De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid

De luchthaven van Zaventem is een belangrijke motor van de Vlaamse economie. De aan de luchthaven gerelateerde bevoegdheden zijn verdeeld tussen de Vlaamse Overheid, het Brussels Gewest en de federale overheid.

Ik voer samen met de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het luchthavenplan van 2008, aangevuld in 2010 op basis van het advies van de Vlaamse Regering, uit. Met het oog op een homogeen en coherent beleid over de luchthaven van Brussel-Nationaal, streef ik naar een samenwerkingsakkoord met de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit akkoord moet een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader vaststellen waarbij de leefbaarheid van de luchthavenregio gegarandeerd wordt en de economische ontwikkeling van de nationale luchthaven gestimuleerd.

Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) van de luchthavenregio wordt verder verwezenlijkt, waarvan de verdere ontwikkeling van de poort internationale luchthaven Zaventem, zoals omschreven in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, deel uitmaakt. Ik zet het START-project verder, vanuit het uitgangspunt dat de luchthaven een belangrijke groei- en banenmotor is en moet blijven. Ik bundel het overleg dat plaatsvindt in het STARTplatform met het overleg in het coördinatieplatform Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB).

De uitbating van de Vlaamse regionale luchthavens gebeurt door middel van een structuur met een Luchthaven Ontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een Luchthaven Exploitatiemaatschappij (LEM). De invoering van een LOM-LEM structuur zorgt er voor dat samen met de private partner de Vlaamse regionale luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen efficiënter zullen worden uitgebouwd en geëxploiteerd. Voor de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem wordt door de Vlaamse overheid en de lokale partners een NV opgericht die het beheer van de luchthaven op zich zal nemen, inclusief de noodzakelijke investeringen.

Om de toekomst van drie Vlaamse regionale luchthavens te versterken worden in het kader van de nieuwe beheersvorm de noodzakelijke investeringen in de luchthaveninfrastructuur gerealiseerd om de vereiste ICAO-certificatie van die internationale poorten te behouden. Ook voor het garanderen van de bereikbaarheid van de luchthavens worden de nodige stappen gezet.

Ik schakel onze regionale luchthavens mee in de toeristische onthaalinfrastructuur in van de Vlaamse kunststeden en het MICE-toerisme en ontsluit de regionale luchthavens optimaal via openbaar vervoer. Tot slot blijf ik onze luchthavens openstellen voor de opleiding van piloten en het uitvoeren van oefenvluchten.

VI. Slagkrachtige overheid

Door beter samen te werken kan de administratie performanter werken en zich richten op haar kerntaken.

De verschillende overheidsdiensten binnen het beleidsdomein MOW moeten zich reorganiseren om te komen tot een meer wendbare organisatie die gericht haar kerntaken uitvoert en zich ten aanzien van de lokale overheden klantvriendelijk en resultaatgericht opstelt. De Vlaamse administratie werkt samen met lokale overheden aan een coherent en efficiënt vervoersbeleid.

1. SD 6: Ik zet daarbij ook in op praktische, transparante en doelgerichte regelgeving, een goed financieel beheer en een actieve inbreng in de Europese besluitvorming. Er wordt onderzocht hoe regelgeving kan worden herzien zodat ze waar nodig slechts op hoofdlijnen normeert ten aanzien van de lokale besturen. Een planmatige aanpak

OD 27: Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt afgewerkt in samenhang met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Een duurzaam langetermijnbeleid inzake mobiliteit en openbare werken moet worden afgestemd met de visie op de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen.

Een globale, planmatige aanpak is noodzakelijk om Vlaanderen bereikbaar en mobiel te houden. Het regeerakkoord, de begrippen basisbereikbaarheid, verknoping en andere uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid moeten hun doorvertaling kennen naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Een van de concrete actiepunten uit dit mobiliteitsplan is te komen tot een gedragen plan waar de infrastructuurbehoeften voor het beleidsdomein voor de middellange termijn (10 à 15 jaar) in kaart worden gebracht. Dit laat toe om als overheid pro-actief te handelen, met oog op maximaal draagvlak, financiering en degelijk projectmanagement.

OD 28: Een nieuw verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

Zoals eerder vermeld in deze beleidsnota beschikt Vlaanderen vandaag over een uitgebreide set bevoegdheden om het verkeersveiligheidsbeleid vorm te geven. Een nieuw ambitieus Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vormt de grondslag van de te behalen doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid. Inzetten op de belangrijkste killers in het verkeer (snelheid, rijden onder invloed, gordel, afleiding in het verkeer, …) blijft het uitgangspunt. Extra aandacht voor kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders, jonge bestuurders en senioren blijft noodzakelijk.

We gebruiken maximaal onze bevoegdheden om op een geïntegreerde en planmatige manier tot een vooruitstrevend verkeersveiligheidsbeleid te komen.

2. SD 7: Wegen op internationaal beleid

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

Het is duidelijk dat de Europese regelgeving steeds meer ingrijpt in het Vlaamse vervoers- en mobiliteitsbeleid. De richtlijn intelligente transportsystemen (ITS) en de daaraan verbonden gedelegeerde uitvoeringsverordeningen, alsook het nieuwe voorstel van richtlijn over alternatieve brandstofinfrastructuur ('Clean power for transport') zijn hier, naast vele andere initiatieven vanuit Europa, onder meer het bewijs van. Het is daarom erg belangrijk dat ik Europese dossiers nauwgezet opvolg en degelijk voorbereid, in overleg met medebevoegde ministers, alsook tijdig de relevante stakeholders betrekken. Hierbij moeten we evolueren naar een meer proactieve rol van Vlaanderen binnen Europa. Op die manier kunnen we meer en beter wegen op de Europese besluitvorming en korter op de bal spelen.

Het is uiterst belangrijk om de interactie tussen de Vlaamse en de Europese instellingen te versterken. Ten eerste communiceer ik onze standpunten en visie over EU-dossiers duidelijk en doelgericht. Dit doe ik onder meer door zoveel mogelijk rechtstreeks aan de EU te rapporteren. Omgekeerd vraag ik aan de EU waar mogelijk informatie rechtstreeks aan Vlaanderen te bezorgen.

Met het oog op een goede opvolging van de verschillende raadsformaties detacheerde het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een voltijds ambtenaar naar de Vlaamse Permanente Vertegenwoordiging. Met het oog op een ambitieus Vlaams EU-beleid inzake mobiliteit en openbare werken dring ik bij de federale overheid aan op een snelle en grondige aanpassing van het samenwerkingsakkoord inzake coördinatie en vertegenwoordiging in de EU. De categorieën van de Europese ministerraden moeten worden aangepast aan de institutionele realiteit. Deze aanpassingen moeten ook worden doorgetrokken voor de informele raden, werkgroepen en andere vergaderingen. De Vlaamse permanente vertegenwoordiger bij de EU moet structureel deel kunnen uitmaken van de Belgische delegatie in de Europese Raad en de ministerraden.

Europa integreert haar vervoers- en mobiliteitsbeleid meer en meer met andere beleidssectoren als milieu, klimaat, energie, innovatie en interne markt en competitiviteit. Daarom worden binnen het Beleidsdomein MOW de standpuntbepalingen op een meer strategische en geïntegreerde wijze uitgewerkt, dit wil zeggen in nauw overleg met andere beleidsdomeinen. Op deze wijze kan de visie van elk beleidsdomein ook een betere doorvertaling krijgen in andere sectorale regelgeving.

Het Vlaamse Gewest heeft in praktisch alle mobiliteit en vervoer gerelateerde EU-dossiers een adviesbevoegdheid bij de omzetting van regelgeving. Van de FOD Mobiliteit en Vervoer verwacht ik dat ze een loyale en actieve integratorrol speelt. In een relevant aantal EU-dossiers heeft het beleidsdomein MOW zelfs exclusieve omzettingsbevoegdheid. In deze dossiers streef ik steeds een tijdige omzetting na. Voor die dossiers waar ik een significante meerwaarde kan aanreiken, zal ik me ook blijven inzetten om input aan te leveren voor de interdepartementale dossiers die via het Strategisch Overlegorgaan Internationale Aangelegenheden worden aangestuurd. Zo werk ik mee aan het transportluik van de Europese 2020-strategie en het Vlaams Hervormingsprogramma. Ik houd bovendien de vinger aan de pols wat de herziening en modernisering van de staatssteunregelgeving, de verdere uitvoering van de Europese Dienstenrichtlijn en de omzetting van de EU-richtlijnen inzake overheidsopdrachten en concessies betreft.

Het Europees havenbeleid is in volle beweging. Zo wordt er gewerkt aan een voorstel van verordening voor toegang tot de markt van havendiensten en financiële transparantie van havens. Ook op het gebied van staatssteun aan havens is er verandering op til. Vlaanderen zal proactief inspelen op de Europese visie op en ambities inzake havenbeleid en staatssteun.

Ik investeer voort in het aanwenden van Europese middelen voor de realisatie van onze grootste infrastructuurwerken. Europese cofinanciering kan een aanzienlijke impact hebben op de Vlaamse middelen. Ik reken erop dat via Europese cofinanciering cruciale projecten sneller uitgevoerd kunnen worden. Het is voor Vlaanderen erg belangrijk om zich maximaal in te schakelen in het Europese TEN-T-beleid en de EU-activiteiten goed op te volgen. Ik wil maximaal inspelen op de mogelijkheden die het TEN-T-programma biedt om Vlaamse infrastructuurprojecten te subsidiëren. De middelen die via Connecting Europe Facility Transport ter beschikking gesteld worden, kunnen gebruikt worden om de Vlaamse economische poorten verder te ontsluiten en de goederenstromen op het Vlaamse en Europese vervoersnetwerk te faciliteren. Daarom zal ik projectvoorstellen indienen en faciliteren. Ik zal deze legislatuur

projectvoorstellen indienen voor Europese cofinanciering van volgende projecten: Deurganckdoksluis, Royerssluis, sluis Terneuzen, de opwaardering van het Albertkanaal, het Seine-Schelde-project en het SHIP-project. Zo behouden we onze Europese voortrekkersrol om multimodaal grensoverschrijdend vervoer in Europa mogelijk te maken.

OD 30: Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid

Vlaanderen voert een actief buurlandenbeleid. De samenwerking met Nederland en Noordrijn-Westfalen is prioritair. Met betrekking tot de IJzeren Rijn en/of andere capaciteitsverhogende ingrepen op de goederenspoorcorridor richting Ruhrgebied zal ik met de bevoegde autoriteiten in Nederland, Duitsland (Berlijn) en Nordrhein-Westfalen (Düsseldorf) de dialoog aangaan, ook wat betreft het uitvoeren van tussentijdse maatregelen in beide landen.
Betreffende wegen- en waterwegeninfrastructuur wordt er samengewerkt met de Rijkswaterstaat en de Highway Agency.

Vlaanderen heeft sinds de jaren negentig internationaal een goede reputatie opgebouwd op het vlak van haar expertise en deskundigheid in de maritieme en portuaire waterwegbeheersector. Dat heeft geleid tot een reeks vriendschapsakkoorden met een sterke focus op de groeilanden. Door de nauwe ambtelijke en politieke opvolging leiden deze bilaterale engagementen tot op vandaag tot Vlaamse investeringen en ontwikkelingssamenwerkingsprojecten in het buitenland.

Er zal onderzocht worden hoe het flexibel kan ingespeeld worden op opportuniteiten in nieuwe, opkomende en snelgroeiende markten of landen. Er wordt ook ingezet op een professionele ontvangst van buitenlandse delegaties zodat de Vlaamse deskundigheid ook op deze manier internationaal het verschil kan maken.

3. SD 8: Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid

OD 31: Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken

Het regeerakkoord stelt dat een kerntakenplan opgesteld wordt tegen 1 januari 2015 in nauw overleg met de administratie. Dit kerntakenplan beschrijft welke taken nog door de overheid dienen uitgevoerd te worden, welke taken op een andere wijze efficiënter kunnen worden uitgevoerd en eventueel welke nieuwe taken de overheid nog dient uit voeren.

Er wordt meegewerkt aan de recent opgerichte "paritaire commissie decentralisatie" om, samen met de VVSG, na te gaan op welke deelterreinen van mijn beleidsdomein de autonomie en de beleidsruimte van de lokale besturen kan worden verhoogd, met name voor welke concrete bevoegdheden van het lokale bestuursniveau het niet meer of minder nodig is dat de Vlaamse overheid sturend optreedt.

Daarnaast dient een optimalisatie van de dienstverlening binnen de kerntaken doorgevoerd te worden.
Het regeerakkoord stelt fusies van het departement MOW met het Agentschap Wegen en Verkeer en de extern verzelfstandigde agentschappen Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart voorop. Op basis van het kerntakenplan en samen met alle entiteiten van het beleidsdomein MOW zal ik de juiste scope en timing van de reorganisatie binnen het beleidsdomein MOW afspreken en uitrollen.

Van de entiteiten binnen het beleidsdomein wordt verwacht dat ze zich reorganiseren tot een slanke en wendbare overheid die inspeelt op wat maatschappelijk van haar verwacht wordt. Een goede dienstverlening naar de burger en naar andere besturen is primordiaal. Met stelt zich ten aanzien van lokale overheden klantvriendelijk en oplossingsgericht op en werkt samen aan een gedragen mobiliteitsbeleid.

De management- en beheersovereenkomsten schaf ik, behalve voor De Lijn, af en integreer ik in de jaarlijkse of meerjarige ondernemingsplannen die een operationele vertaling zijn van de doelstellingen in de beleidsnota en de beleidsbrieven. Door het uitwerken van monitoringstool verminder ik de planlasten die gepaard gaan met het opstellen en opvolgen van de jaarlijkse ondernemingsplannen.

Binnen de bestuurlijke reorganisatie van het beleidsdomein MOW zal de Vlaamse Regering het loodswezen optimaliseren tot een performante en modern uitgebouwde overheidsorganisatie die in dialoog met andere actoren van de nautische keten zorgt voor een doelmatige en zo efficiënt mogelijke afwikkeling van de maritieme verkeersstromen. De werking van het loodswezen is veilig, betrouwbaar, transparant en klantgericht. Een open communicatie met klanten en stakeholders wordt gewaarborgd. De prijszetting van de loodsgeldtarieven wordt gebenchmarkt met de evolutie in vergelijkbare havens in de range Hamburg-Le Havre.

OD 32: Grondbeheer

Tijdens deze legislatuur zal onderzocht worden hoe het grondbeheer binnen MOW efficiënter georganiseerd kan worden om de gronden die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de kerntaken tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs vermarkt kunnen worden en hoe de opbrengsten aangewend kunnen worden om investeringen binnen MOW te financieren.

OD 33: Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn

Ik verzeker de toekomst van het openbaar vervoer door een duurzame verhoging van de kostendekkingsgraad, zodat die vergelijkbaar wordt met buitenlandse voorbeelden. Het ‘gratis beleid’ heeft een grote maatschappelijke kost omdat iedereen eraan meebetaalt en wordt bijgevolg bijgestuurd.

De uitrol van RETIBO moet het mogelijk maken om op objectieve wijze reizigersstromen in kaart te brengen, en om zo tot een effectief, efficiënt en daadwerkelijk vraaggestuurd aanbod te komen.

Van de Lijn wordt verwacht dat ze haar organisatie beheerst met focus op een meer kostenefficiëntie invulling van het vraaggestuurd aanbod, bijzondere aandacht legt op het beheersen van de uitgaven, extra inkomsten genereert via een verhoging van de controles op zwartrijders, via commercieel medegebruik van infrastructuur, via reclame, en via rechtvaardige en gedifferentieerde tarieven. Te onderzoeken en te selecteren criteria voor het invoeren van gedifferentieerde tarieven kunnen zijn onder andere doelgroep (bijvoorbeeld kinderen en sociale tarieven), kwaliteit, afstand en/of tijd, benchmarking tegenover omliggende regio’s. Zowel de kostendekkingsgraad als de gedifferentieerde tarieven worden afgestemd op vergelijkbare vervoersregio’s in Europa.

Ketenmobiliteit en een (gewest)grensoverschrijdende mobiliteit worden gestimuleerd door een volledige tarief- en ticketintegratie.

Ik leg een ontwerp van decreet voor om het decreet Personenvervoer aan te passen, het Tarievenbesluit (vervoerbewijzen en administratieve-boetebedragen), het besluit basismobiliteit en de beheersovereenkomst van De Lijn aan.

OD 34: Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zorgt met het eProcurement-programma voor de digitalisering van de bedrijfsprocessen over de plaatsing en de uitvoering van overheidsopdrachten.
Ik ondersteun via het eProcurement-programma de aanbestedende diensten in het gebruik van de federale applicaties om overheidsopdrachten aan te kondigen (eNotification), offertes in te dienen en te openen (eTendering). Ik bied eveneens instrumenten aan om overheidsopdrachten te beheren (eDelta) en erover te rapporteren (eRIO), facturering te ontvangen en te verwerken (eInvoicing) en gegevens uit te wisselen met operationele en boekhoudkundige applicaties.

EDelta ondersteunt het gebruik van typebestekken en genormaliseerde posten. Door te werken met meer uniforme typebestekken en gezamenlijke aanbestedingen worden efficiëntiewinsten geboekt.

In de eerstvolgende jaren wil het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, in overleg met de beroepsverenigingen, de gegevensuitwisseling met de ondernemingen verder digitaliseren.

Voldoende aandacht moet gaan naar het kwalitatief en correct aanbesteden, dit om latere verrekeningen, betwistingen en verwijlinteresten te vermijden. Een euro besteed aan verwijlinteresten is een euro die niet besteed kan worden aan investeringen. Daarom lever ik een continue inspanning om niet-betwiste (delen van) facturen binnen 30 dagen te betalen. Door een dagelijkse registratie van alle schuldvorderingen en vorderingsstaten kan een tijdige afhandeling van het goedkeuringsproces en dus een tijdige betaling van de niet-betwiste delen van facturen nauwgezet opgevolgd worden.

Beter voorkomen dan genezen. De kwaliteit aanbestedingsdossiers en –beoordeling is een permanent aandachtspunt. Ik verzamel, bewerk en ontsluit economische data waarmee aankopers, dossierbeheerders en projectingenieurs overheidsopdrachten accurater kunnen ramen, prijzen nauwkeuriger kunnen beoordelen en allerhande prijstechnische en economische kwesties en trends in verband met het investeren in en onderhouden van openbare infrastructuur beter kunnen analyseren.

Daarnaast stel ik een reeks digitale instrumenten ter beschikking, niet alleen van de eigen diensten maar ook van onder meer externe adviseurs, zoals advies- en ingenieursbureaus en advocatenbureaus, ondernemingen, andere diensten van de Vlaamse overheid en andere overheden en overheidsinstellingen zodat prijstechnische en economische aspecten van het plaatsen en uitvoeren van overheidsopdrachten volledi ger, juister en efficiënter kunnen voorbereid, uitgevoerd en beheerd worden.

De komende jaren moet ik rekening houden met de belangrijke en stijgende budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-projecten. PPS blijft echter een belangrijk instrument om expertise van private partners in

te brengen en biedt de mogelijkheden om tot een correctere risicospreiding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te komen. Tenslotte moet ik ook rekening houden met de steeds strengere Europese regels inzake de budgettaire aanrekening van PPS-contracten. Daarom zal ik alleen daar voor een PPS opteren als het een aantoonbare meerwaarde oplevert.

4. SD 9: Correcte, coherente en leesbare regelgeving

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

Met de zesde staatshervorming krijgen de gewesten een pakket bijkomende bevoegdheden. Ik zal onder meer via Vlaamse regelgeving inzake onteigeningen, binnenvaart, rijopleidingen en de technische keuring invulling geven aan deze nieuwe bevoegdheden.
Vanuit een maximale invulling van deze nieuwe bevoegdheid met betrekking tot de rijopleiding maak ik werk van een reglementair kader voor een getrapte rijopleiding, een kwaliteitsverbetering van de opleiding van rijschoollesgevers (in afstemming met de Europese ontwikkelingen op dit vlak) en de kwaliteitsborging van examinatoren in uitvoering van de Richtlijn rijbewijs.

In uitvoering van onze bevoegdheden met betrekking tot technische keuring en keuring langs de weg zorg ik voor een gepaste omzetting van de Richtlijnen 2014/45 (periodieke technische keuring) en 2014/47 (controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen).

Onteigeningsdecreet
Om tot een snellere realisatie van infrastructuurwerken te komen is het ook erg belangrijk om tijdig de nodige gronden te verwerven. Er is nood aan eenvoudige, snelle en rechtszekere procedures die voor alle betrokken partijen voldoende duidelijkheid verschaffen, en met oog voor de belangen van zowel de onteigenende overheden als zij die onteigend worden. Met de zesde staatshervorming kreeg Vlaanderen de bevoegdheid om een eigen onteigeningsregelgeving uit te werken. Daarom zal ik op korte termijn een Onteigeningsdecreet uitwerken. Het Dijkendecreet, dat toelaat snel en efficiënt dijken met het oog op hoogwaterbescherming te bouwen, blijft daarbij behouden en desgevallend uitgebreid voor de kust.

Om zoveel als mogelijk verwervingen van onroerende goederen in der minne te realiseren, wordt de bemiddelaar ingezet bij grootschalige infrastructuurprojecten.

De voorbije jaren schakelde de Vlaamse overheid bij een aantal projecten beëdigde landmeter-experts in voor de opmeting en waardering van projecten met een belangrijk aantal grondverwervingen. In overleg met de aankoopcomités wil ik deze aanpak bij nog meer projecten toepassen.

Regelgeving rijopleiding
Vanuit een maximale invulling van deze nieuwe bevoegdheid maak ik werk van een reglementair kader voor een getrapte rijopleiding, een kwaliteitsverbetering van de opleiding van rijschoollesgevers (in afstemming met de Europese ontwikkelingen op dit vlak), de kwaliteitsborging van examinatoren in uitvoering van de Richtlijn rijbewijs.

Regelgeving technische keuring en keuring langs de weg
In uitvoering van de nieuwe bevoegdheden op dit vlak zorg ik voor een gepaste omzetting van de Richtlijnen 2014/45 (periodieke technische keuring) en 2014/47 (controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Regelgeving binnenvaart
De gewesten zijn inzake binnenvaart sinds 1 juli 2014 verantwoordelijk voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, de veiligheid van binnenvaartuigen en estuaire schepen, en de bemanningsvoorschriften. Deze bijkomende bevoegdheden verhogen de homogeniteit van de reeds Vlaamse bevoegdheid inzake waterwegen en binnenvaart,. Bij het invullen van deze nieuwe bevoegdheden stellen we klantgerichtheid en kostenefficiëntie centraal. Daarnaast is een volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen op de verschillende relevante internationale fora essentieel. Het gaat daarbij onder meer over de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, UNECE en de EU.

De implementatie zal gebeuren in overleg met de andere gewesten en de federale overheid.

Om te komen tot een moderne, toekomstgerichte binnenvaartreglementering, zal het Scheepvaartdecreet deze legislatuur in werking treden. Dit decreet heeft als doel:
de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen decretaal te verankeren; een kader voor de omzetting van EU-regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen te bieden; de berichten aan de schipperij met een permanent karakter om te zetten in regelgeving; de Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale normen te brengen.
Alle regelgeving met betrekking tot binnenvaart en waterwegen zal op een gestructureerde wijze opgenomen worden in een compendium.
Ik zet proactieve stappen naar Europa toe om op Europees niveau te komen tot een kaderrichtlijn scheepvaart. Dit wordt ingegeven vanuit de betrachting om de scheepvaartfunctie op de bevaarbare waterwegen veilig te stellen en optimale kansen te bieden.

OD 36: Vernieuwende regelgeving

Versnellen investeringsprojecten
Eerder in deze beleidsnota gaf ik al aan dat ik een aantal gerichte investeringen zal moeten doen om de het verkeer vlotter en veiliger te laten verlopen. De afgelopen jaren bleek meermaals hoe moeilijk het is om voor grote infrastructuurwerken het nodige draagvlak te vinden en de noodzakelijke vergunningen te bekomen. Met het decreet complexe projecten is er sinds kort een regelgeving beschikbaar die ons moet toelaten om grote en maatschappelijk belangrijke transportinfrastructuur te realiseren. Binnen de gefaseerde besluitvormingsprocedure die het decreet zal ik bijzondere aandacht hebben voor de publieke betrokkenheid.

Na goedkeuring van de noodzakelijke uitvoeringsbesluiten pas ik voor een aantal grote infrastructuurprojecten het nieuwe decreet complexe projecten toe. Bij de selectie van deze projecten houd ik rekening met de fase van voorbereiding waarin deze projecten zich bevinden. Ik zorg hierbij voor een gepaste projectorganisaties, met deelname van experten uit de verschillende betrokken entiteiten, duidelijke aansturingslijnen en voldoende projectmiddelen.

Evaluatie mobiliteitsdecreet
Het mobiliteitsdecreet wordt deze legislatuur geëvalueerd. Het Mobiliteitsdecreet beoogt een gepland mobiliteitsbeleid op gewestelijk en gemeentelijk niveau dat op elkaar is afgestemd. Deze consistentie is een vereiste om te komen tot een krachtdadig en voortdurend duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.. Het mobiliteitsdecreet geeft de gemeenten de regierol in handen om het lokale mobiliteitsbeleid proactief vorm te geven.

In de jaarlijkse evaluatieverslagen worden aanbevelingen voor eventuele bijsturingen en ondersteuning geformuleerd. Er wordt ingezet op een digitale afhandeling van subsidieaanvragen. Voor de uitwisseling van informatie wordt afgestemd met het instrumentarium van Binnenlands Bestuur. Op basis van de eerste evaluatie zal een wijzigingsbesluit worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Herziening decreet personenvervoer
Ik evalueer het decretaal verankerde concept van basismobiliteit en geef inhoud aan het begrip basisbereikbaarheid. Ik pas vervolgens het decreet personenvervoer aan aan deze nieuwe principes van de basisbereikbaarheid.

Wegcategorisering en hiërarchie fietspaden
In samenwerking met de relevante actoren wil ik de wegencategorisering evalueren en waar nodig optimaliseren. In het bijzonder zal hierbij aandacht gaan naar de wegcategorisering van de secundaire wegen zodat ook deze wegen maximaal ingeschakeld kunnen worden in het vervoersnetwerk.

Ook op vlak van fietsnetwerken, vormt de evaluatie en optimalisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) een continu proces, getrokken door de provincies en gecoördineerd door de Vlaamse overheid. Het BFF maakt vandaag onderscheid tussen hoofdroutes (o.m. fietssnelwegen), functionele routes en alternatieve routes.

Modernisering regelgeving buurtwegen
Ik moderniseer de bestaande Buurtwegenwet in overleg met de verschillende belanghebbenden en stel de gemeenten in staat een weloverwogen trage wegenbeleid te voeren vanuit een integrale beleidsvisie. Zo wil ik deze buurtwegen nog beter inschakelen in het fiets- en voetnetwerk, niet enkel vanuit een mobiliteitsinvalshoek maar eveneens met oog voor het recreatieve element, erfgoed, toerisme en milieu
Het uiteindelijk doel van een aangepaste regelgeving moet zijn om te komen tot een meer logische taakverdeling, meer eenvoudige procedures en de noodzakelijke rechtsbescherming. Om de planlast te beperken wordt maximaal gebruik gemaakt van bestaande instrumenten.

Uitvoeringsbesluit Rooilijnendecreet
Er wordt deze legislatuur werk gemaakt van het uitvoeringsbesluit bij het Rooilijnendecreet. Dit decreet is onder meer belangrijk wanneer ik nieuwe of betere fietspaden wil aanleggen of wanneer ik met het oog op een betere doorstroming voor het openbaar vervoer een busbaan wil aanleggen.

Ben WEYTS,

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Bijlage 1: Regelgevingsagenda

Dit is een uittreksel uit de regelgevingsagenda met informatie aangevuld tot op 11/10/2014.
Meer actuele en meer uitgebreide informatie over deze initiatieven kunt u te allen tijde raadplegen in de regelgevingsagenda op www.regelgevingsagenda.bestuurszaken.be

Besluit VR tot wijziging havenkapiteinsdienstenbesluit van 13 juli 2001
Status van het initiatief: Lopend
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

MB houdende uitvoering van artikel 79 §3 van het KB van 15/10/1935 houdende het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk
Status van het initiatief: Lopend
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Ministerieel besluit tot aanduiding van de bevoegde autoriteit in het kader van het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren en het bijhorende Besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren
Status van het initiatief: Lopend
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Ministerieel besluit Verklaring van vrijstelling (PEC)
Status van het initiatief: Lopend
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Ministerieel besluit Competente Autoriteit
Status van het initiatief: Lopend
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de erkenning van een bekwaamheidsattest voor het besturen van een langere en zwaardere sleep in het kader van een proefproject
Status van het initiatief: Lopend
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Uitvoeringsbesluit rooilijnendecreet
Gemeenschappelijke initiatief: Financiën en Begroting, Wonen
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Correcte, coherente en leesbare regelgeving

BVR loodsbestelregeling
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Decreet periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We bouwen aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid
Correcte, coherente en leesbare regelgeving

Decreet houdende de regeling en bescherming van de trage wegen
Gemeenschappelijke initiatief: Binnenlands Bestuur & Steden, Omgeving
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Correcte, coherente en leesbare regelgeving

Besluit VR tot wijziging aanduidingsbesluit van 13 juli 2001
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Decreet (mogelijk volstaat BVR) technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We bouwen aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

---

Wijziging decreet Personenvervoer
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

---

Besluit VR tot wijziging subsidiebesluit van 14 december 2007
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Decreet rijopleidingen
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We bouwen aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

---

Aanpassing aan het uitvoeringsbesluit 'Exploitatie en Tarieven' van het decreet Personenvervoer
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

Decreet slimme kilometerheffing
Gemeenschappelijke initiatief: Financiën en Begroting
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
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 te benut en verknoopt
Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.
We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

---

Uitvoeringsbesluit toegangsverbod voertuigen De Lijn
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

---

Aanpassing oprichtingsdecreet De Lijn
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

---

Leidingendecreet
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Correcte, coherente en leesbare regelgeving

Erkenning en subsidiëring van Mindermobielencentrales
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

---

Besluit van de Vlaamse Regering inzake technische voorschriften voor binnenschepen
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Scheepvaartdecreet
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid
Correcte, coherente en leesbare regelgeving

Besluit van de Vlaamse Regering tot het invoeren de elektronische meldplicht op de waterwegen in beheer van Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart.
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de aanwijzigingsborden voor de afbakening van de verordening betreffende het verkeer van havenvoertuigen
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Besluit van de Vlaamse Regering tot aanpassing van het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de ADN richtlijn 2013
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Besluit van de Vlaamse Regering voor de invulling van het gebruik van de verplichting tot het hebben van AIS apparatuur
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Decreet (zee)reddingsdiensten
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.

Besluit van de Vlaamse Regering inzake de verscherpte loodsplicht
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

---

Opname kustbeschermingslijn in Dijkendecreet
Status van het initiatief: In voorbereiding
Strategische doelstelling:
Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.

Bijlage 2: koppeling met de begroting

SD/OD		Omschrijving	begroting
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 te benut en verknoopt**	
	OD 1:	Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag	MB0/1MF-F-2-AC/WT, MB0/1MF-F-2-AA/WT, MB0/1MF-E-2-Y/IS, MB0/1MF-F-2-AC/WT, MB0/1MF-F-2-AA/W , MBU/3MF-F-2-AD/WT
	OD 2:	Netwerken verknopen om te komen tot een betere combimobiliteit zodat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt kunnen worden	MB0/1MF-E-5-Y/IS, MDU/3MH-E-2-AD/WT
	OD 3:	We voeren een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoeken een slimme kilometerheffing voor personenvervoer	
SD 2:		**We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing**	
	OD 4:	Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te bekomen	MDU/3MH-F-2-AD/WT, MD0/1MH-F-2-AA/WT, MD0/1MH-F-2-AB/WT , MD0/1MH-F-2-AA/WT, MBU/3MF-F-2-AD/WT , MB0/1ME-F-2-AY/IS
	OD 5:	Volledige netwerken: We voeren de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken	MB0/1MF-F-2-AW/IS, MDU/3MH-F-2-AD/WT, MBU/3MF-F-2-AD/WT, MB0/1ME-F-5-AY/IS
	OD 6:	Slimme netwerken realiseren voor een vlotte en veilige doorstroming	MDU/3MH-F-2-AD/WT, MD0/1MH-F-2-AB/WT
	OD 7:	Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel	MB0/1MF-F-2-AW/IS, MDU/3MH-F-2-AD/WT, MBU/3MF-F-2-AD/WT, MB0/1ME-F-5-AY/IS
	OD 8:	Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM)	MB0/1MF-F-2-AC/WT

SD/OD	Omschrijving		begroting
SD 3:	**We bouwen aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid**		
	OD 9:	Vlaams huis voor de verkeersveiligheid	
	OD 10:	Verkeersveilig ontwerpen	MD0/1MH-F-2-AB/WT , MD0/1MH-F-2-AA/WT, MDU/3MH-F-2-AC/WT
	OD 11:	Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag	MD0/1MH-F-2-AB/WT, MBU/3MF-F-2-AD/WT, MB0/1MF-F-2-AB/WT
	OD 12:	Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid	MDU/3MH-F-2-AD/WT
	OD 13:	Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid	MB0/1MF-F-2-AB/WT, MBU/3MF-F-2-AD/WT
	OD 14:	Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering	MB0/1MF-F-2-AB/WT, MBU/3MF-F-2-AD/WT
SD 4:	**Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.**		
	OD 15:	Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie	MCU/3MI-F-2-AD/WT, MB0/1MI-F-5-AV/IS, MB0/1MI-F-2-AV/IS , MB0/1MI-F-2-AW/IS , MB0/1MI-F-5-AW/IS , MBU/3MI-F-2-AF/WT , MC0/1MI-F-2-AB/WT, MCU/3MI-F-2-AD/WT
	OD 16:	Investeren met aandacht voor de leefomgeving	MDU/3MH-F-2-AD/WT, MCU/3MI-F-2-AD/WT, MB0/1MI-5-AW/IS, MB0/1MI-5-AV/IS
	OD 17:	Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie	
	OD 18:	Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken	MCU/3MI-F-2-AD/WT , MB0/1MI-F-2-AW/IS, MB0/1MI-F-5-AW/IS, MC0/1MI-F-2-AB/WT, MCU/3MI-F-2-AD/WT

SD/OD	Omschrijving		begroting
SD 5:	**Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid**		
	OD 19:	Investeringen inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk	MB0/1MI-5-AW/IS, MB0/1MI-5-AV/IS, MBU/3MI-F-2-AF/WT,
	OD 20:	Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen.	MB0/1MI-5-AW/IS, MB0/1MI-5-AV/IS, MBU/3MI-F-2-AF/WT,
	OD 21:	Duurzame logistiek met oog voor innovatie	MDU/3MH-F-2-AD/WT , MB0/1MI-F-5-AV/IS
	OD 22:	Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen	MBU/3MI-F-2-AE/WT, MB0/1MI-F-2-AE/WT , MBU/3MI-F-2-AF/WT, MC0/1MA-F-2-ZZ/W , MC0/1MI-F-2-AC/WT , MC0/1MI-F-2-AX/IS, MC0/1MI-F-2-AY/IS
	OD 23:	Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken	MB0/1MI-F-2-AV/IS, MB0/1MI-F-5-AV/IS, MB0/1MI-F-2-AW/IS , MB0/1MI-F-5-AW/IS, MB0/1MI-F-2-AE/WT
	OD 24:	Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken	
	OD 25:	Wegen als schakels in de logistieke netwerken	MDU/3MH-F-2AD/WT, MD0/1MH-F-2-AB/WT
	OD 26:	De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid	MB0/1MD-E-2-Q/IS , MB0/1MD-E-5-Q/IS , MB0/1MD-E-2-R/IS , MB0/1MD-E-5-R/IS , MB0/1MD-E-E-B/WT
SD 6:	**Een planmatige aanpak**		
	OD 27:	Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak	MB0/1MF-F-2-AA/WT
	OD 28:	Een nieuw verkeersveiligheidsplan Vlaanderen	MD0/1MH-F-2-AB/WT, MBU/3MF-F-2-AD/WT, MB0/1MF-F-2-AB/WT
SD 7:	**Wegen op internationaal beleid**		
	OD 29:	Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid	
	OD 30:	Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid	

SD/OD	Omschrijving		begroting
SD 8:	**Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid**		
	OD 31:	Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken	MB0/1MI-F-2-AV/IS , MB0/1MI-F-2-AW/IS , MB0/1MA-E-2-Z/LO , MB0/1MA-E-2-Z/WT , MD0/1MA-E-2-Z/WT, MB0/1MA-F-2-ZZ/LO , MB0/1ME-F-2-AY/IS ,
	OD 32:	Grondbeheer	
	OD 33:	Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn	
	OD 34:	Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer	
SD 9:	**Correcte, coherente en leesbare regelgeving**		
	OD 35:	De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten	
	OD 36:	Vernieuwende regelgeving	