

Vlaams
Parlement

ingediend op **956** (2016-2017) – Nr. 1
24 oktober 2016 (2016-2017)

Beleidsbrief

Mobiliteit en Openbare Werken
2016-2017

ingediend door minister Ben Weyts

Inhoud

Lijst met afkortingen	4
Managementsamenvatting	7
Omgevingsanalyse	9
Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk	20
SD 1 We verplaatsen ons tijds- en kostenefficiënt: naast inspanningen om de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden, worden alle schakels in ons vervoersnetwerk optimaal benut en verknoopt ...	20
OD 1 Antwoorden geven aan de mobiliteitsvraag	20
OD 2 Netwerken verknopen om te komen tot een betere combimobiliteit zodat voor elke verplaatsing de gepaste transportmodi gebruikt kunnen worden	23
OD 3 We voeren een kilometerheffing in voor vrachtwagens en onderzoek een slimme kilometerheffing voor personenvervoer	25
SD 2 Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing.....	26
OD 4 Goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken teneinde een optimaal functioneren ervan te bekomen	27
OD 5 Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken	28
OD 6 Slimme netwerken realiseren voor een vlotte en veilige doorstroming.....	30
OD 7 Doorstroming in Vlaanderen verzekeren: aanpak mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen en Brussel	34
OD 8 Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit	36
Verkeersveiligheid.....	38
SD 3 Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid.....	38
OD 9 Vlaams huis voor de verkeersveiligheid	40
OD 10 Verkeersveilig ontwerpen	40
OD 11 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag	41
OD 12 Handhaving zorgt voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid	42
OD 13 Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid	43
OD 14 Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering.....	43
Investerings voor mens en economie.....	44
SD 4 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.....	44
OD 15 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie	47
OD 16 Investeren met aandacht voor de leefomgeving.....	49
OD 17 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie.....	50
OD 18 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken	52
SD 5 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid	53
OD 19 Investerings inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk	56
OD 20 Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen.....	57
OD 21 Duurzame logistiek met oog voor innovatie	58

OD 22	Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen	59
OD 23	Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in de logistieke netwerken	61
OD 24	Spoorwegen als schakels in de logistieke netwerken	62
OD 25	Wegen als schakels in de logistieke netwerken	63
OD 26	De Vlaamse luchthavens als schakels in logistiek beleid	63
Slagkrachtige overheid		65
SD 6	Een planmatige aanpak	65
OD 27	Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak	65
OD 28	Een nieuw verkeersveiligheidsplan Vlaanderen	65
SD 7	Wegen op internationaal beleid	65
OD 29	Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid	66
OD 30	Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid	67
SD 8	Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid	68
OD 31	Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken	68
OD 32	Grondbeheer	70
OD 33	Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn	70
OD 34	Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer	72
SD 9	Correcte, coherente en leesbare regelgeving	73
OD 35	De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden verder in een Vlaams reglementair kader gegoten	74
OD 36	Vernieuwende regelgeving	75
Bijlage 1.	Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving	77
Bijlage 2.	Moties en resoluties	80
Bijlage 3.	Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof	83
Bijlage 4:	Arresten van het Grondwettelijk Hof en van het Hof van Justitie die betrekking hebben op de Vlaamse regelgeving	92

Lijst met afkortingen

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AIS	Automatic Identification System
ANB	Agentschap Natuur en Bos
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIVV	Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid
CC	Competentie Center
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CCS	Cargo Community Systems
CEF	Connecting Europe Facility
CESNI	Europees comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart
CISE	Common Information Sharing Environment
DBFM	Design Build Finance Maintain
DINA	Digital Inland Waterway Area
DMN	Digital Multimodal Nodes
DKS	Dynamische Kiel Speling
DVM	Dynamisch verkeersmanagement
EASA	European Aviation Safety Agency
EDC	Europese Distributiecentra
ESR	Europees Systeem van Rekeningen
EFISI	Europees Fonds voor Strategische Investerings
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
FCD	Floating Car Data
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
FIA	Fonds voor de Inspectie van de Automobielen
FOD	Federale Overheidsdienst
GEN	Gewestelijk ExpresNetwerk
GOG	gecontroleerd overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
ICAO	International Civil Aviation Organization
IHD	Instandhoudingsdoelstellingen
IOW	Intergewestelijk Overleg Waterwegen
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek

INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
IRG	Interactieve Reglementengenerator
ITS	intelligent transportation systems
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
LEM	Luchthavenexploitatiemaatschappij
LEZ	Lage emissiezone
LIS	Loodswezen Informatie Systeem
LNE	(departement / beleidsdomein) Leefmilieu, Natuur en Energie
LOI	Letter of Intent
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeehaven
MDK	agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieu-effectrapport/rapportage
MIK	Maritiem Informatie Kruispunt
MIS	maritieme veiligheidsberichten
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MOD	management ondersteunende dienst
MORA	Mobiliteitsraad (strategische adviesraad)
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MPV	Mobiliteitsplan Vlaanderen
MRCC	Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum
MSW	Maritime single window
OBA	objectieve behoefte-analyse
OBU	On Board Unit
OD	Operationele Doelstelling
ORP	overstromingsrisicobeheerplan(nen)
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
P&R	Park & Ride
PPS	Publiek Private Samenwerking
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform
RIS	River Information Services
RIS COMEX	RIS enabled COrridor Management EXecution
RMD	Radio Maritieme Diensten
RSS	Rijstrook signalisatie
RUP	Ruimtelijk UitvoeringsPlan
RVMS	Roadside Variable Message Sign
SD	Strategische Doelstelling

START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling
TEN-T	Trans-Europese (Transport) Netwerken
TERN	Trans-Europese wegen (Road) Netwerk
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
T.OP	Territoriaal Ontwikkelingsprogramma
UNECE	Europese economische commissie van de Verenigde Naties
VMS	Variable Message Sign
VO	Vlaamse overheid
VRN	Regionaal Vrachtroutenetwerk Vlaanderen
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel
VVB	diensten voor het Verhuren van Voertuigen met Bestuurder
VVM	Vlaamse Vervoersmaatschappij (De Lijn)
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV

Managementsamenvatting

De mobiliteit in Vlaanderen staat voor grote uitdagingen. De stilstand op onze wegen verlamt mens, natuur en economie. Er bestaat geen wonderoplossing voor alle problemen, maar als er één succesrecept is, dan is het wel investeren. Vlaanderen zal dan ook fors en gericht investeren in vlotter en veiliger verkeer. Deze beleidsbrief schetst de krijtlijnen van mijn investeringsbeleid voor het werkjaar 2016-2017.

Mijn plannen om het brede mobiliteitsaanbod in Vlaanderen verder te verbeteren vormen een rode draad doorheen deze beleidsbrief. Ik wil Vlamingen verleiden om hun (vracht)wagen vaker in te ruilen voor een van de bestaande alternatieven. Vlaanderen heeft een uitgebreid wegennetwerk, goed openbaar vervoer en veel fietspotentieel. Ik voer een gericht investeringsbeleid om die alternatieve modi verder te versterken. Via het Vlaams fietsbeleidsplan investeer ik in harde argumenten die mensen kunnen overtuigen om ook in woon-school- en woon-werkverkeer te kiezen voor de fiets. Ik bestel nieuwe bussen en trams voor De Lijn en maak meer geld vrij voor doorstromingsprojecten. Ik investeer in wegen die veiliger zijn voor alle weggebruikers, zeker de meest kwetsbare.

Een andere rode draad zijn de talrijke investeringen in de toekomst. Het gaat dan om nieuwe waterwegverbindingen zoals Seine-Schelde, betere kustbescherming, een groter Zwin, een heringerichte Ring rond Brussel, 80 fietssnelwegen, nieuwe tramverbindingen, een voorstadsnet voor Antwerpen en Gent en ga zo maar door. De investeringen creëren hoop en perspectief en breiden de Vlaamse infrastructuur duurzaam uit. Telkens opnieuw bouwen we aan netwerken die onze mobiliteit, onze economie, maar ook onze omgeving op lange termijn verbeteren.

Een derde klemtoon zijn de talrijke hervormingen die in de steigers staan. We hervormen de rijopleiding om beginnende chauffeurs beter voor te bereiden op de realiteit van het echte verkeer. We hervormen de organisatie van het (openbaar) vervoer in Vlaanderen, om met Basisbereikbaarheid betere dienstverlening aan te bieden aan bestaande en nieuwe reizigers. We hervormen het havenlandschap om met een steeds sterkere samenwerking tussen de 4 Vlaamse Havens sterker te staan op het wereldtoneel. We hervormen de toegankelijkheid bij De Lijn door de kaart te trekken van 'mobiele lijnen', die altijd en volledig toegankelijk zijn voor alle reizigers. We hervormen de budgettaire mindset bij De Lijn, waar de overheidsdotatie daalt maar het investeringsbudget stijgt. Het lijstje gaat door.

We zijn twee jaar ver in deze legislatuur en het Vlaamse beleid voor Mobiliteit en Openbare Werken staat stevig op de rails. Deze uitgebreide beleidsbrief is het beste bewijs dat er al veel gerealiseerd is en zelfs nog meer op stapel staat.

Inleiding

De Vlaamse begroting 2017 voorziet fors meer middelen voor mobiliteit. Ik investeer mijn middelen in mijn prioriteiten en biedt perspectieven voor meer verkeersveiligheid en vlotter woon-school- en woon-werkverkeer. Er gaat geld naar degelijke en noodzakelijke infrastructuur voor de auto, maar ook naar meer en betere infrastructuur voor de alternatieven voor de auto. Zo laat ik het investeringsbudget voor de fiets groeien tot boven de kaap van de 100 miljoen euro per jaar. Ik hou bij De Lijn een uitzonderlijk hoog investeringsritme aan. Ik investeer gericht om kruispunten en wegen veiliger te maken voor de meest kwetsbare weggebruikers.

Ik streef inzake het mobiliteitsbeleid naar een policy-shift. De operationalisering van de conceptnota basisbereikbaarheid gaat over méér dan enkel de exploitatie van De Lijn. Het uit de uitdrukkelijke ambitie om in te zetten op combimobiliteit, waarbij reizigers vlot schakelen tussen verschillende vormen van vervoer. Een sterk openbaar vervoersnet, aangevuld met verschillende vormen van vervoer op maat, een ambitieus fietsbeleid en weldoordachte versterking van combiparkings vormen één globaal vervoersmodel.

De basisvoorwaarden voor deze combimobiliteit van de toekomst zijn performante netwerken en slimme knooppunten waar de verschillende netwerken samenkomen. Ik investeer in de twee. Reizigers – ook pendelaars – zullen door een slimme combinatie van vervoersvormen sneller en comfortabeler hun bestemming bereiken. Ik wil zelfs verstokte chauffeurs verleiden om de auto voor minstens een deel van het traject aan de kant te laten staan.

Bij het vrachtvervoer heet de combimobiliteit 'een multimodaal logistiek netwerk'. Ook goederen moeten immers kunnen schakelen tussen verschillende vormen van transport en niet altijd en automatisch kiezen voor de vrachtwagen. Ik investeer in de alternatieven voor het wegtransport, zoals de binnenvaart, die in Vlaanderen nog een groot potentieel kan verzilveren. Elke vracht die we over het water of via het spoor kunnen laten gaan, moet niet meer over de weg. Elk binnenschip vol containers haalt een hele vloot trucks uit de file. De investeringen in een multimodaal logistiek netwerk zorgen ervoor dat Vlaanderen de slimme logistieke draaischijf van West-Europa blijft. Ook onze Vlaamse Havens varen wel bij een vlotte hinterlandontsluiting.

Verplaatsen moet in Vlaanderen vlotter, maar zeker ook veiliger. Ik werd bij mijn aantreden geconfronteerd met de schande van de 400 verkeersdoden op 1 jaar tijd (2014). In 2015 daalden de cijfers licht, maar er is nog een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid nodig om van 2015 het jaar van de definitieve ommekeer te maken. Ik voer de strijd tegen de schande van de 400 op alle fronten, met bijzondere aandacht voor de menselijke factor (die een rol speelt in 90% van alle ongevallen). Kordate en consequente handhaving blijft het sluitstuk van het beleid, zelfs als dit niet populair is.

Het ambitieuze en veelzijdige beleid kan alleen slagen als de Vlaamse Overheid zelf performant presteert. Ik investeer daarom in een slank maar sterk apparaat. Mijn administratie concentreert zich op de kerntaken en pakt deze gecoördineerd en planmatig aan. De Vlaamse Overheid neemt waar nodig een regierol op, maar werkt ook goed samen met alle partners. Onze regelgeving is helder, correct en leesbaar. De (extra) middelen die MOW toebedeeld krijgt, worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

Omgevingsanalyse

Hoe en wanneer verplaatsen we ons?

Vlamingen kiezen in het woon-werkverkeer steeds vaker voor een alternatief voor de auto. Ondanks die positieve tendens blijft de auto met 69,4% wel nog steeds de belangrijkste hoofdvervoerswijze voor het woon-werkverkeer. Ten opzichte van het laatste Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG, 2012-2013) is er een hoopgevende daling van -2,8%.

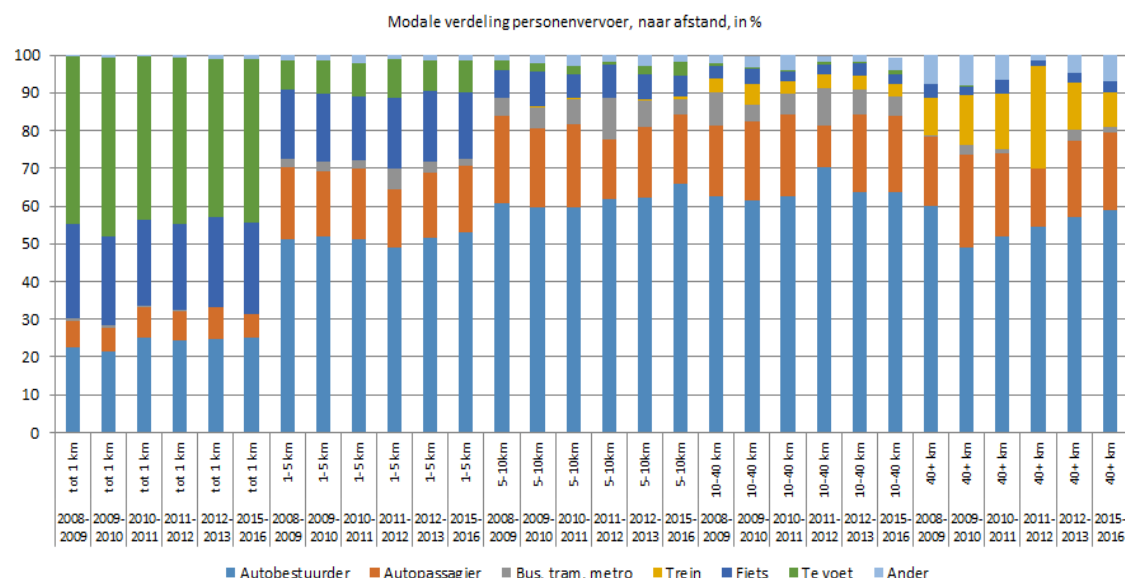
De woon-werkverplaatsingen met de fiets zijn gestegen met ruim +2% ten opzichte van 2013 en zijn nu goed voor 14,6% van alle woon-werkverplaatsingen. 9,6% van de woon-werkverplaatsingen gebeurde met het openbaar vervoer, wat een stijging van +0,5% betekent. De overige 6,4% maakte gebruik van andere modi of ging te voet naar het werk.

Voor het woon-schoolverkeer is het aandeel van de fiets (incl. elektrische fiets) met 28,9% beduidend hoger. De auto wordt ook hier het meest gebruikt (31,4%). Het openbaar vervoer is goed voor 24,7% van alle woon-schoolverplaatsingen en het aandeel te voet bedraagt 11,1%. Andere modi (zoals het schoolvervoer) vervullen het plaatje.

De fietssnelwegen en het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) zijn uitermate geschikt voor de afwikkeling van woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer. Momenteel is het BFF 13.039 km lang. Begin 2013 was dit nog 'maar' 12.086 km. Het BFF is met andere woorden uitgebreid met +7,9%.

Verplaatsingen korter dan 1 kilometer worden voornamelijk te voet of per fiets afgelegd. Toch stellen we vast dat de auto ook vaak gebruikt wordt voor dit soort korte verplaatsingen (31,4%). Bij verplaatsingen tussen 1 en 5 kilometer (goed voor ruim een derde van alle verplaatsingen) heeft de auto een aandeel van 70,5%. Het aandeel van bus, tram en metro is het grootst bij de middellange verplaatsingen (10-40 km), de trein scoort vooral bij de langere afstanden (+40 km). De verplaatsingen van meer dan 40 kilometer zijn goed voor slechts 7,8% van alle verplaatsingen (cf. grafiek 1).

Grafiek 1: Modale verdeling naar afstand



Modale verdeling (hoofdvervoerswijze) naar afgelegde afstand, van 2008-2009 tot 2015-2016, in %.

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag, Departement MOW via Dataroom MOW.

Het wegverkeer op de Vlaamse snelwegen bleef in 2015 verder toenemen (cf. tabel 1). Er was een algemene toename van het verkeer met 2 à 3%. De toename van het niet-vrachtverkeer bedroeg +/- 2% en van het vrachtverkeer 2,4% op werkdagen en +/- 3% tijdens het weekend.

Tabel 1: Verkeersevolutie Vlaanderen op jaarbasis

Verkeersevolutie (%) op jaarbasis 2015 t.o.v. 2014 volledig snelwegennet Vlaanderen				
Dagtype	niet-vracht	vracht	totaal	pwe
Zaterdag	1.9	3.0	2.0	2.1
Zondag	2.2	3.3	2.3	2.3
Werkdag excl. schoolvakantie	1.9	2.4	2.0	2.0

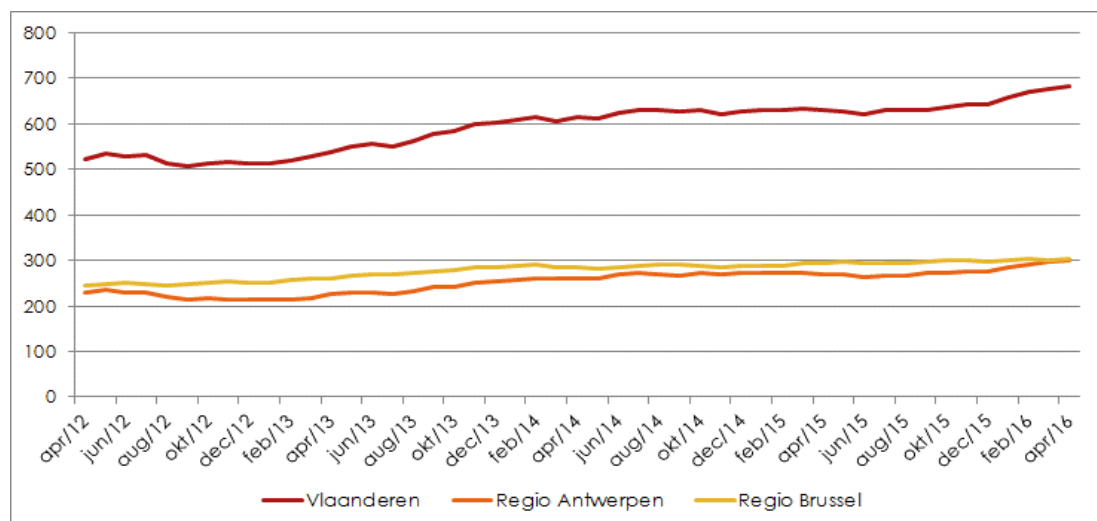
Verkeersevolutie in % op jaarbasis 2015 t.o.v. 2014.

Bron: Vlaams Verkeerscentrum, Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen 2015.

De filezwaarte op de Vlaamse snelwegen is in 2015 met 2% à 4% toegenomen, en dit naargelang de regio (Antwerpen, Brussel, Vlaanderen) of het dagdeel (ochtend, avond). In de ochtendspits is de filezwaarte in Vlaanderen tussen 2012 en 2015 met 18% gestegen. In de avondspits bedroeg de toename zelfs 33% (cf. grafiek 3). Deze cijfers geven wel een enigszins vertekend beeld, omdat er zowel in 2014 als in 2015 talrijke ingrijpende wegenwerken plaatsvonden op de snelwegen.

De herbelijningsmaatregel op de binnenring in het knooppunt Antwerpen-Zuid had een gunstig effect op de ochtendfiles.

Grafiek 2: Evolutie van de filezwaarte op het hoofdwegennet, van 2012 tot 2016



Evolutie van de filezwaarte op het autosnelwegennet, van 2012 tot 2016, in kilometeruren per dag (voortschrijdend jaargemiddelde).

Bron: Departement MOW via Dataroom MOW.

Het aandeel voertuigverliesuren in file in Vlaanderen schommelde de voorbije 5 jaar rond 6% (van alle gepresteerde voertuiguren). In 2015 steeg dit cijfer verder tot liefst 7,4%. Er zijn wel grote regionale verschillen. Volgens cijfers van verkeersinformatieplatform Inrix was Antwerpen in 2015 na Londen en Stuttgart de Europese stad met de meeste files. Brussel volgt in deze ranglijst op de 5de plaats. De weggebruikers in Antwerpen

verloren in 2015 gemiddeld 71 uur in de file. Voor Brussel is dit 70 uur. In vergelijking met 2014 is dit een belangrijke verhoging in Antwerpen (+ 7 uur) en een daling in Brussel (- 4 uur).

Het openbaar vervoer

Het aantal reizigersritten bij de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn bleef in 2015 stabiel op 530 miljoen (-0,4%).

De Lijn streeft naar een hogere kostendekkingsgraad. In 2015 daalde de exploitatietoelage met 6% in vergelijking met 2014, terwijl de eigen inkomsten met 13% toenamen (cf. grafiek 4). Vooral het abonnement voor 65-plussers zorgde voor heel wat inkomsten. Intussen hebben al 344.000 Vlaamse senioren een jaarabonnement gekocht - veel meer dan verwacht. Door de afschaffing van deze en andere gratis abonnementen steeg het aandeel van betalende reizigers van 88,3% naar 94,5%. De kostendekking neemt zo toe voor het vierde jaar op rij, met een significante stijging van 15 naar 18% in 2015.

Het succes van De Lijn vertaalt zich op sommige plaatsen in overbezetting en een capaciteitsprobleem. Sommige drukke lijnen kampen in de ochtend- en avondspits en op de toegangswegen naar de grootstedelijke en een aantal regionaalstedelijke regio's met plaatsgebrek. Het aantal lijnen met capaciteitsproblemen is in 2015 voor het eerst in de laatste vijf jaar gestegen, net als het aantal ritten met capaciteitsproblemen per dag (cf. tabel 2). Deze cijfers bewijzen het belang van een vraaggestuurd aanbod.

Tabel 2: Evolutie capaciteitsproblemen De Lijn

	Aantal lijnen met capaciteitsproblemen					Aantal ritten (per dag) met capaciteitsproblemen (hoogst waargenomen/dag)				
	2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015
Totaal	171	158	156	114	129	543	615	325	196	266

Bron: VVM De Lijn

In 2015 was 50,59% van de voertuigen van De Lijn op tijd (tussen -2 en +5 minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd). Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2014 (cf. tabel 3).

Tabel 3: Stiptheidscijfers De Lijn

Cijfers 2015			Historiek				
Op tijd aan de eindhalte	Gepland	% gemeten	% op tijd				
			2011	2012	2013	2014	2015
Antwerpen	29.941	77,28%	50,01%	53,56%	47,55%	44,29%	47,05%
Oost-Vlaanderen	21.249	81,18%	56,57%	59,05%	43,79%	60,34%	57,93%
Vlaams-Brabant	17.610	80,22%	38,74%	40,63%	44,48%	40,26%	42,13%
Limburg	4.333	86,43%	50,87%	52,79%	47,04%	64,47%	58,72%
West-Vlaanderen	17.104	74,73%	52,69%	56,31%	54,41%	45,78%	54,06%
Vlaanderen	90.237	78,73%	49,78%	52,47%	47,46%	49,44%	50,59%

Bron: VVM De Lijn

Het openbaar vervoer kan nieuwe reizigers verleiden met concrete troeven zoals snelheid en comfort. Stiptheid en commerciële snelheid zijn dan ook belangrijke kwaliteitscriteria. Op dit moment haalt 1 op de 3 voertuigen van De Lijn de beoogde commerciële snelheid (cf. tabel 3). In voorstedelijke en stedelijke gebieden, waar veel congestie is, vertoont de commerciële snelheid een dalende trend. Vooral de trams (64%), stadslijnen (30,77%) en de voorstadslijnen (33,33%) vertonen afwijken op de gewenste snelheid van meer dan 25%. Gerichte investeringen in betere doorstroming moeten de cijfers verbeteren.

Tabel 4: Commerciële snelheid De Lijn

Percentages	2011	2012	2013	2014	2015
≤100%	32,47%	32,32%	34,34%	35,35%	34,08%
>100% - ≤125%	39,64%	39,39%	38,99%	40,61%	42,32%
>125%	27,89%	28,28%	26,67%	24,04%	23,61%

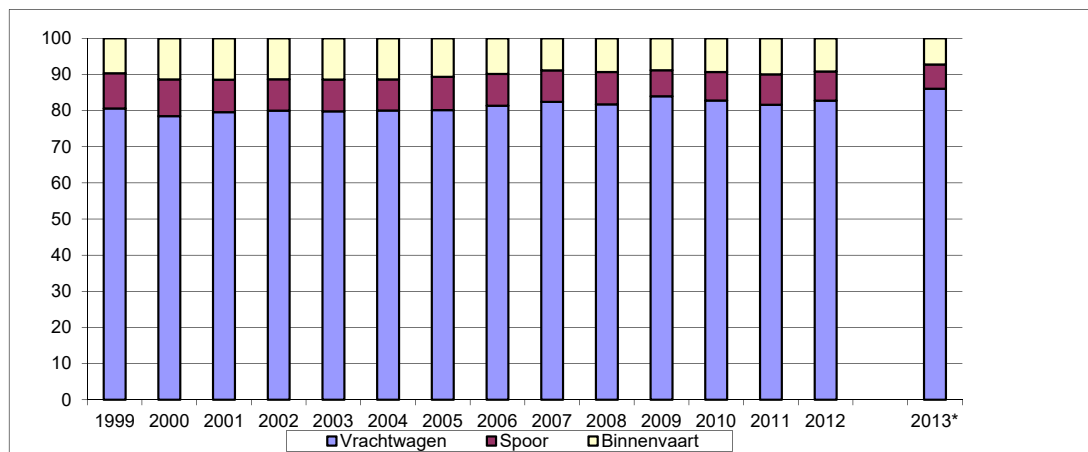
Bron: VVM De Lijn

Economische en logistieke netwerken

Vlaanderen ontwikkelt zich verder als de slimme logistieke draaischijf van West-Europa. De logistieke ketens worden geoptimaliseerd en logistieke stromen worden gebundeld tot grotere stromen, zodat er ingezet kan worden op alternatieve modi (binnenvaart, spoor).

Het totaal aantal tonkilometers van het goederenvervoer (zware vrachtwagens, spoor en binnenvaart) is in de periode 2000-2012 sneller gestegen dan het bbp (cf. grafiek 13). In 2013 was er een lichte daling van het aantal tonkilometer bij de binnenvaart en een status quo bij het spoorvervoer. Het vrachtvervoer over de weg wordt sinds 2013 op een andere manier gemeten, waardoor vergelijken met de jaren voordien niet mogelijk is (cf. grafiek 5). Dit betekent ook dat de modale verdeling van 2013 niet vergeleken kan worden met de voorgaande jaren. De nieuwe meetmethode laat het aandeel van het vrachtvervoer hoger uitkomen (86% in 2013). De cijfers voor de binnenvaart zijn door onderregistratie op de Zeeschelde en de tijgebonden waterwegen ook lager dan de reële activiteit.

Grafiek 5: Evolutie modale verdeling goederenvervoer



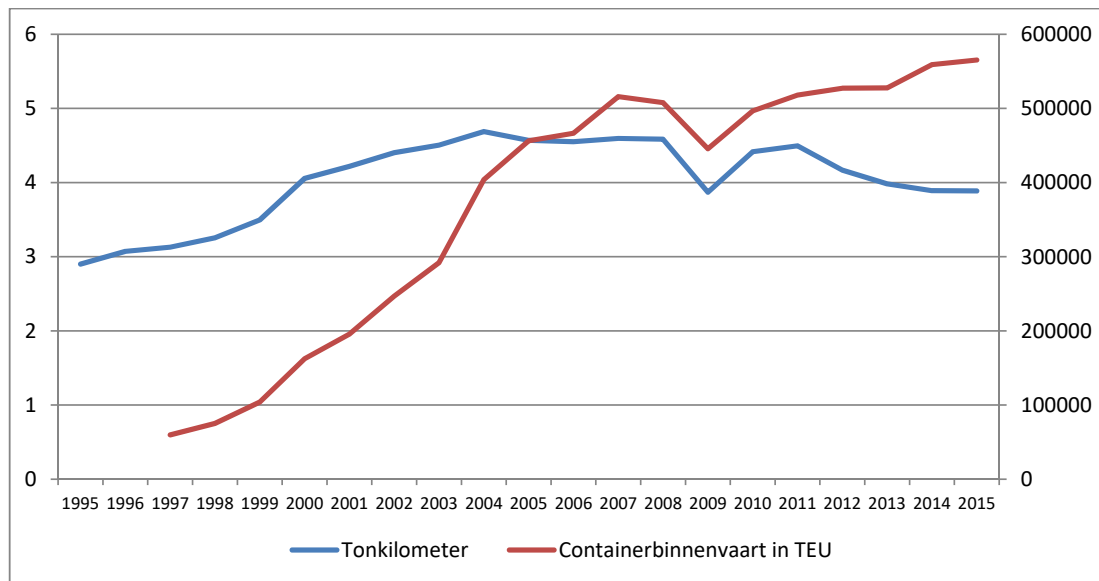
Evolutie van de modale verdeling van het goederenvervoer volgens tonkilometer voor de voornaamste vervoerswijzen (weg, spoor, binnenvaart), van 1995 tot 2013, in %.

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

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

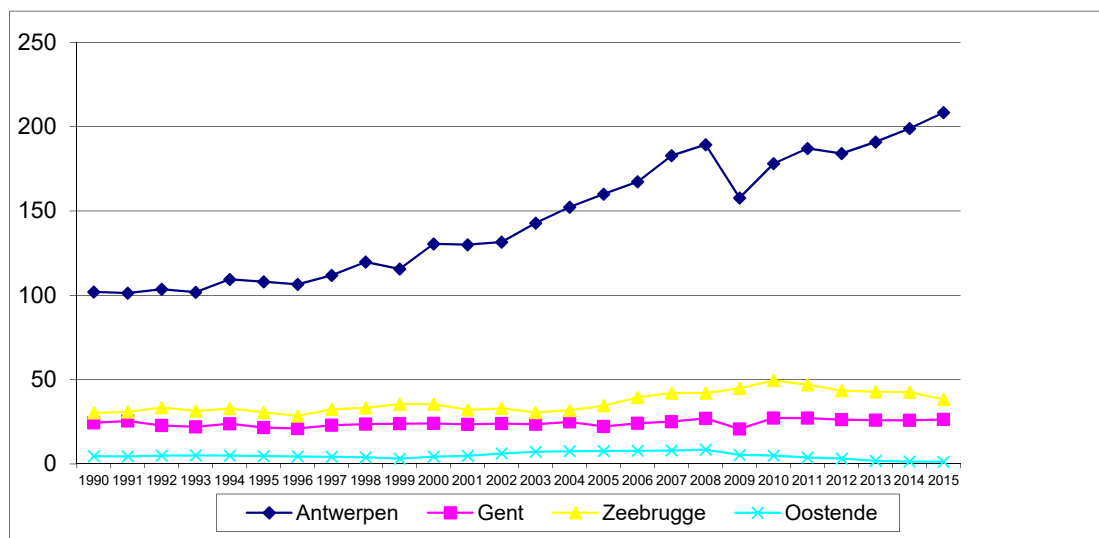
Het Vlaamse binnenwatersnetwerk is het tweede dichtste waterswegennetwerk van de hele Europese Unie. Er is nog veel onverzilverd potentieel op onze waterswegen. In 2015 bleef het aantal tonkilometer status quo in vergelijking met het jaar voordien, maar sinds de financieel-economische crisis van 2008-2009 blijven de resultaten onder de trafiekcijfers van 2000. Het aantal tonkilometers ligt in realiteit wel iets hoger dan aangegeven in deze grafiek. Er is immers sprake van onderregistratie is op de Zeeschelde en de tijgebonden waterswegen (cf. grafiek 6). Langs Vlaamse waterswegen werd in 2015 1% minder vracht gelost dan het jaar voordien. Het aantal geladen ton steeg dan weer met 4%. De binnenvaart vervoert steeds meer containers. De 12 containerterminals waren goed voor een trafiek van 565.400 TEU: een toename van 1% t.o.v. 2014 (grafiek 6).

De goederentrafiek in Vlaamse Havens steeg in 2015 met +2,1% t.o.v. 2014 (grafiek 7). De binnenvaarttrafiek van en naar de havens kende met een overslag van ruim 112 miljoen ton wel een daling met -6%. De shortsea-trafiek steeg met 1% tot 145 miljoen ton.

Grafiek 6: Evolutie van de goederentrafiek in de binnenvaart

Evolutie van de goederentrafiek in de binnenvaart, in miljard tonkilometer (linkeras) en containerbinnenvaart in de Vlaamse containerterminals in TEU (rechteras), van 1995 tot 2015.

Bron: PBV, Waterwegen en Zeekanaal NV & nv De Scheepvaart via Dataroom MOW.

Grafiek 7: Evolutie van de goederentrafiek in de zeehavens

Evolutie van de goederentrafiek in de zeehavens, van 1990 tot 2015, in miljoen ton.

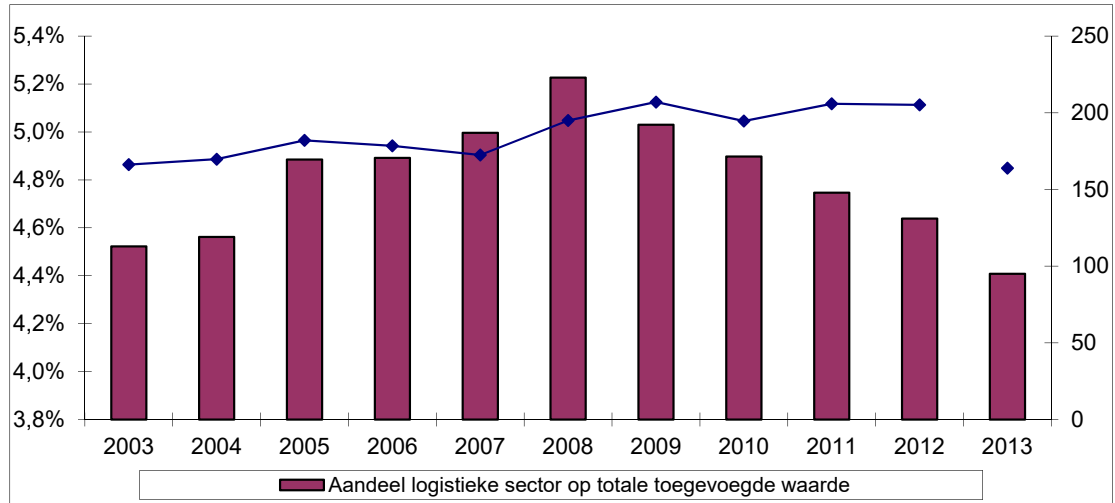
Bron: Vlaamse Havencommissie.

De Vlaamse Havens blijven krachtige motoren van onze economie, zowel inzake directe toegevoegde waarde als inzake tewerkstelling. Samen waren de Vlaamse Havens in 2014 goed voor een directe toegevoegde waarde van 14,9 miljard euro. 7,1% van alle bruto toegevoegde waarde in het Vlaamse Gewest wordt binnen onze zeehavens gerealiseerd, goed voor 102.510 directe banen en 4 miljard euro directe investeringen. De indirecte toegevoegde waarde van de Vlaamse Havens wordt geraamd op 13 miljard euro, de indirecte werkgelegenheid op 123.917 voltijdse equivalenten. De Vlaamse Regering heeft

in 2015 289 miljoen euro geïnvesteerd in de zeehavens en hun maritieme toegankelijkheid.

De logistieke sector werd hard getroffen door de economische crisis, die haar aandeel in de bruto toegevoegde waarde deed teruglopen tot 4,4%. Dat is bijna een volledig procentpunt lager dan in het recordjaar 2008 en zelfs lager dan in 2003 (cf. grafiek 8). Het aandeel van de logistieke sector in de werkgelegenheid ligt in 2014 iets lager en haalt 4,2%. Ook hier noteren we een continue daling sinds 2009 (cf. grafiek 9).

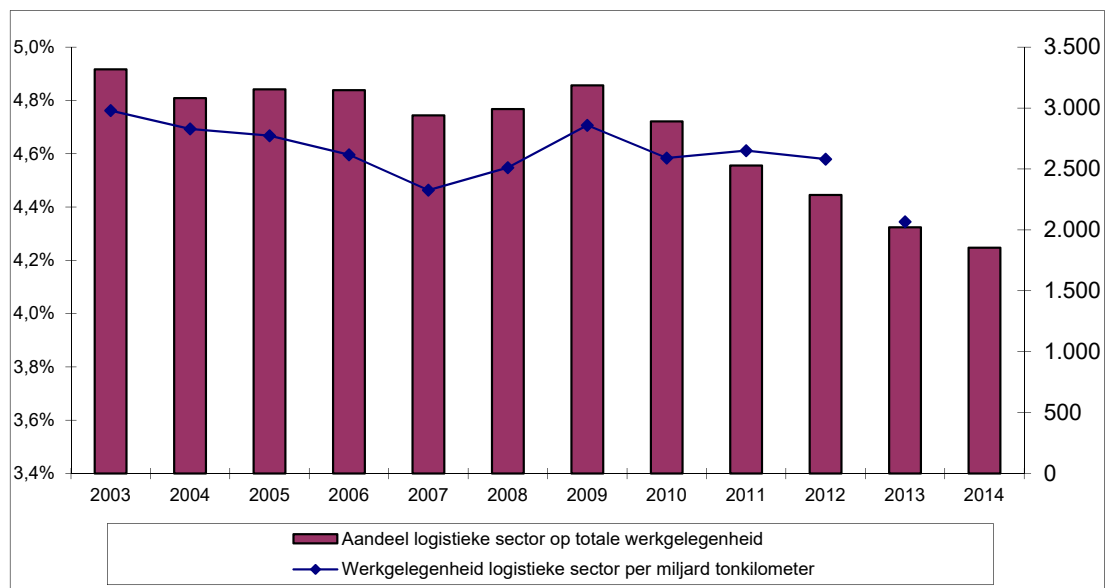
Grafiek 8: Logistiek - toegevoegde waarde



Evolutie van het aandeel van de logistieke sector binnen de totale (directe) toegevoegde waarde, in % (linkeras) en evolutie van de toegevoegde waarde van de logistieke sector, in miljoen euro per miljard tonkilometer (rechteras), van 2003 tot 2013.

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

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

Grafiek 9: Logistiek – werkgelegenheid

Evolutie van het aandeel van de logistieke sector in de werkgelegenheid, in % (linkeras) en evolutie van de werkgelegenheid in de logistieke sector, per miljard tonkilometer (rechteras), van 2003 tot 2014.

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

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

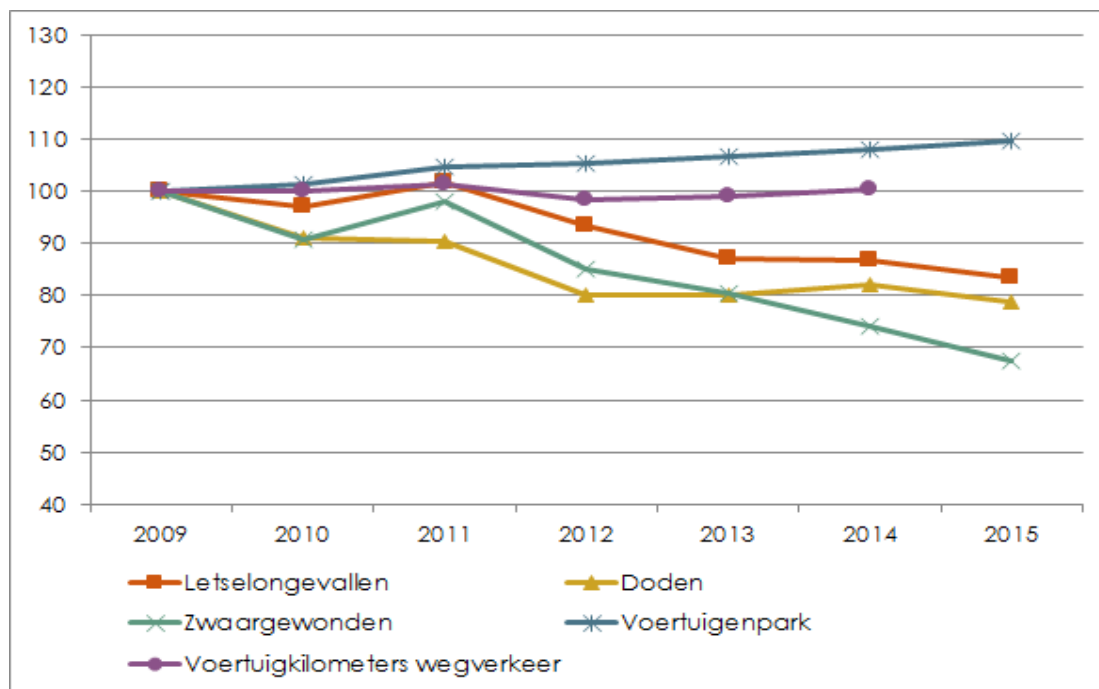
Weg- en verkeersbeheer

De onderhoudsachterstand op onze autosnelwegen werd nagenoeg volledig weggewerkt. In 2015 scoorde 86,1% van alle autosnelwegen in Vlaanderen 'behoorlijk' tot 'uitstekend'.

Dankzij dynamische verkeersmanagementsystemen (DVM) kunnen we de capaciteit van het bestaande hoofdwegennet optimaliseren en meer voertuigen een vlotte rit garanderen zonder dure investeringen in extra rijvakken of andere infrastructuur. Tussen 2011 en 2015 nam het aantal DVM-systemen op de Vlaamse hoofdwegen dan ook snel toe.

Verkeersveiligheid

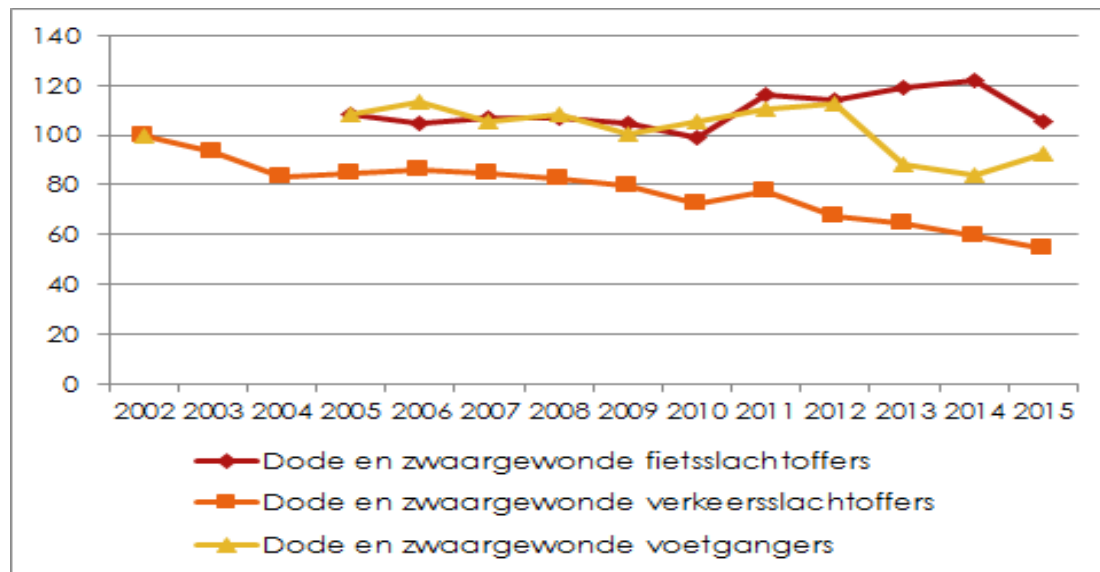
Hoewel het aantal voertuigkilometers en het voertuigenpark alsmaar toenemen, is het aantal geregistreerde letselongevallen in 2015 verder gedaald tot 25.080. Ten opzichte van 2014 vielen er zowel minder lichtgewonden (29.291, -2,9%), zwaargewonden (2.880, -8,9%) als doden (-3,8%). Toch vielen er op de Vlaamse wegen nog 378 verkeersdoden te betreuren in 2015 (15 minder dan in 2014). Sinds 2009 is het aantal doden met 21% afgenomen en het aantal zwaargewonden met 32,5% (cf. grafiek 10), maar er zullen nog aanzienlijke inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid nodig zijn om de vooropgestelde doelstellingen uit het nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan te realiseren en het maximale aantal doden, zwaar- en lichtgewonden tegen 2030 terug te dringen tot respectievelijk 133, 1.000 en 17.070 maximaal.

Grafiek 10: Evolutie verkeersveiligheid (2009-2015)

Index van het aantal letselongevallen, het aantal doden en zwaargewonden, het totale voertuigenpark en de afgelegde voertuigkilometers van het wegverkeer (excl. (brom)fietsen), van 2009 tot 2015, index 2009 = 100.
 Opmerking: vanaf 2013 werden de voertuigprestaties berekend met het model PROMOVIA van het Vlaams Verkeerscentrum, voorheen met het model van de FOD MV.
 Bron: ADS, Vlaams Verkeerscentrum.

Bijna de helft van alle ongevallen vindt plaats binnen de bebouwde kom. 28% van de verkeersdoden en 43% van de zwaargewonden valt binnen de bebouwde kom. 68% van de dodelijke slachtoffers valt buiten de bebouwde kom (in 4% van de gevallen ontbreken accurate locatiegegevens). 82% van alle doden en zwaargewonden binnen de bebouwde kom is een zwakke weggebruiker, buiten de bebouwde kom bedraagt dit aandeel 38%. 27,5% van de dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers zijn fietsers, 12% zijn voetgangers. Er werden in 2015 897 dode of zwaargewonde fietsslachtoffers genoteerd. Dat is een daling met 13% ten opzichte van 2014, maar het aantal dodelijke en zwaargewonde fietsers is de laatste 10 jaar wel nagenoeg gelijk gebleven. Bij de voetgangers werden er in 2015 391 doden of zwaargewonden genoteerd, oftewel 10% meer als in 2014 (cf. grafiek 11). De daling in het totale aantal verkeersslachtoffers komt met andere woorden quasi volledig op het conto van de gemotoriseerde bestuurder en is in grote mate toe te schrijven aan evoluties in voertuigtechnologie. In het Vlaams Verkeersveiligheidsplan werden zijn daarom een aantal specifieke streefcijfers voor de niet-beschermden weggebruikers (fietsers, voetgangers, motorrijders en bromfietsers) geformuleerd (maximaal 540 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers). Ook voor jonge autobestuurders (18-24-jarigen) is er een apart streefdoel (maximaal 80 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers), aangezien deze groep – in verhouding tot zijn verkeersdeelname – oververtegenwoordigd is in de ongevallenstatistieken.

De voorlopige verkeersveiligheidscijfers voor het eerste semester van 2016 tonen een positieve evolutie ten opzichte van dezelfde periode in 2015. Zowel het aantal letselongevallen als het aantal doden daalt. Het aantal letselongevallen daalt met 1,6%. Het aantal doden ter plaatse daalt met 17 (-10,7 %).

Grafiek 11: Verkeersveiligheid zwakke weggebruikers (2002-2015)

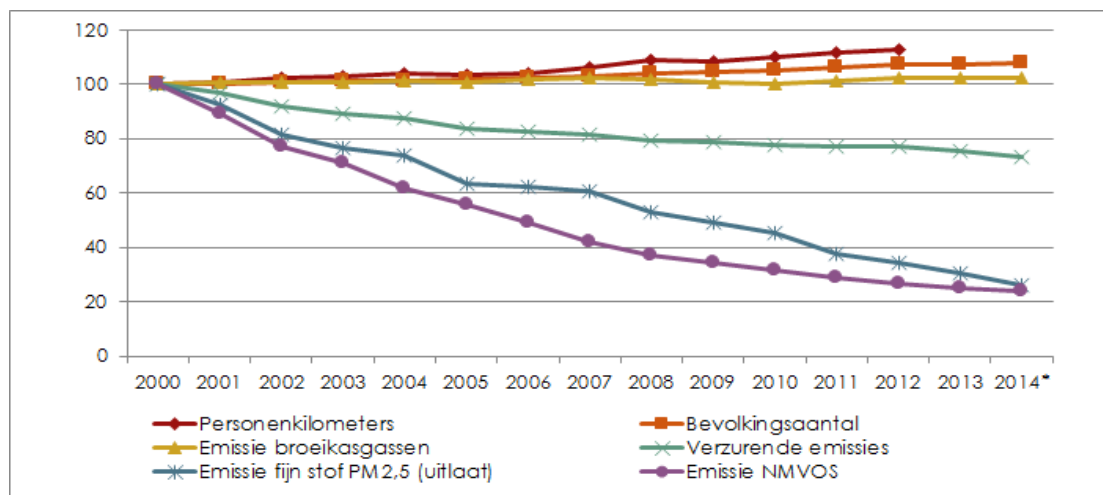
Index van het aantal dode en zwaargewonde fietsslachtoffers en voetgangers en het totaal aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers, van 2002 tot 2015, index 2002=100.

Bron: ADS.

Milieu-impact

Sinds 2000 is het aantal personenkilometers (wegverkeer en spoor) sneller gestegen dan het bevolkingsaantal. Voor het personenvervoer was er een relatieve ontkoppeling tussen de broeikasgasemissie en de activiteit in de periode 2000-2012, dankzij verhoogde energie-efficiëntie en een toenemende populariteit van biobrandstoffen in het wegverkeer. Voor de andere milieuparameters van het personenvervoer was er een absolute ontkoppeling in de periode 2000-2012. De emissie van de verzurende componenten, NMVOS en PM_{2,5} (uitlaat) daalde ondanks de stijgende activiteit (cf. grafiek 12). Dit is te danken aan het verstrengen van de Europese normen voor nieuwe voertuigen en brandstoffen. Verzurende emissie is vooral afkomstig van de emissie van NO_x door het wegverkeer, die door de verdieselijking van het wagenpark minder daalde dan verwacht. De NO_x-emissie van dieselwagens bleek in het reëel verkeer hoger te liggen dan werd verwacht via de EURO-normen ('Dieselgate').

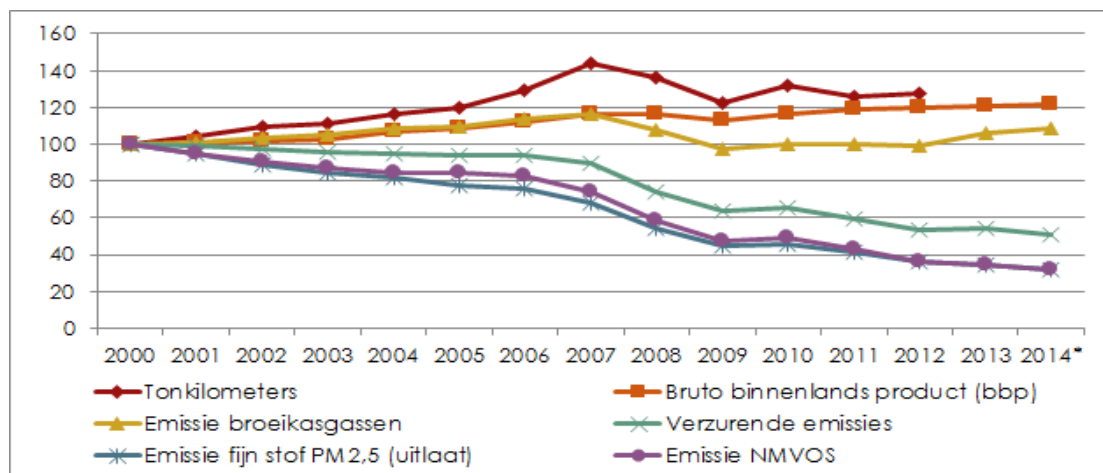
Ondanks een sterk stijgende activiteit in de beginjaren van het nieuwe decennium, daalde de emissie van NMVOS, verzurende componenten en PM_{2,5} (uitlaat) ook bij het goederenvervoer in de periode tussen 2000 en 2014 (cf. grafiek 13). De emissie van broeikasgassen door het goederenvervoer steeg lichtjes mee met het aantal tonkilometers, maar deze stijging is veel minder uitgesproken. De steeds strengere Europese emissienormen leidden tot een ontkoppeling van broeikasemissies met tonkilometers.

Grafiek 12: Eco-efficiëntie personenvervoer

Index van de eco-efficiëntie van het personenvervoer, van 2000 tot 2014, index 2000 = 100.

*: voorlopige cijfers. Opmerking: Emissiedata 2013-2014 niet volledig vergelijkbaar met reeks 2000-2012 door wijziging methodologie.

Bron: VMM-Milieurapport Vlaanderen.

Grafiek 13: Eco-efficiëntie goederenvervoer

Index van de eco-efficiëntie van het goederenvervoer, van 2000 tot 2014, index 2000 = 100.

*: voorlopige cijfers. Opmerking: Emissiedata 2013-2014 niet volledig vergelijkbaar met reeks 2000-2012 door wijziging methodologie.

Bron: VMM-Milieurapport Vlaanderen.

Een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk

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

Algemene stand van zaken

Ik heb het Vlaams Fietsbeleidsplan op 28 april 2016 voorgesteld aan het Vlaams Parlement. Vlaanderen is nu al een fietsland tijdens het weekend, maar moet meer dan nu een fietsland worden tijdens de werk- en schoolweek. De 3 inhoudelijke krachtlijnen van het plan zijn: fietsbeleid, fietsinfrastructuur en fietscultuur.

Ik heb de regelgeving van het Pendelfonds herzien en de werking geoptimaliseerd met een aangepast uitvoeringsbesluit, dat definitief werd goedgekeurd op de Vlaamse Regering van 30 september 2016. Dit nieuwe BVR Pendelfonds biedt een solide basis om bij de volgende projectoproepen een thematische focus aan te houden. Per projectoproep wordt bepaald voor welke maatregelen en onder welke aanvullende voorwaarden subsidies kunnen worden verleend.

De kilometerheffing voor vrachtwagens trad in werking op 1 april 2016. Gelet op de omvang van de operatie verliep de implementatie van het systeem al bij al vrij vlot. De werking van het OBU-systeem bleek voldoende stabiel. Samen met VIAPASS wordt er permanent gewerkt aan verdere technische verbeteringen van het systeem en aan administratieve vereenvoudigingen voor de transportsector.

Acties 2016-2017

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

Fietsbeleid

Ik wil de Vlaming verleiden om vaker voor de fiets te kiezen, ook in het woon-werk- en woonschoolverkeer. Het Vlaams fietsbeleidsplan moet het functionele fietsgebruik bevorderen en de fiets definitief op de kaart zetten als volwaardig vervoersmiddel. Via nieuwe impulsen, het beter op elkaar afstemmen van bestaande initiatieven en een consequente monitoring van de effecten van het gevoerde beleid maken we het fietsbeleid effectiever en efficiënter. Deze principes worden in het Vlaams fietsbeleidsplan geconcretiseerd in 3 wielwerken met bijhorende versnellingen.

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

Fietsbeleid

Een sterk fietsbeleid krijgt vorm door een goed samenspel van alle betrokken partners. De regierol van Vlaanderen wordt versterkt, met respect voor alle andere actoren. Het fietsteam brengt alle stakeholders op regelmatige basis samen om de verschillende beleidsprioriteiten en investeringsagenda's op elkaar af te stemmen. Zo bewaken we de integrale aanpak van fietsinfrastructuurprojecten en de realisatie van 80 fietssnelwegen.

De uitbouw van het Fiets-GEN wordt samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de provincie Vlaams-Brabant prioritair aangepakt. Ik maak werk van betere projectopvolging. De werkwijze met projectfiches - die vandaag al wordt gehanteerd binnen de stuurgroep van het FietsGEN (Vlaams-Brabant, Brussels Hoofdstedelijk Gewest) - wordt eerst geëvalueerd en vervolgens breder toegepast. De projectfiches moeten altijd duidelijk vermelden welke instantie optreedt als trekker van de voorbereiding en de uitvoering van het fietsinfrastructuurproject zelf.

Meten is weten. Ik zet in op een versterkte kennisopbouw m.b.t. het fietsbeleid binnen de Vlaamse overheid. De werking van Fietsberaad Vlaanderen werd positief geëvalueerd. De rol die Fietsberaad Vlaanderen in de toekomst zal vervullen, wordt verankerd in een vernieuwde samenwerkingsovereenkomst die ingaat op 1 januari 2017.

De Vlaamse overheid neemt haar verantwoordelijkheid inzake het in kaart brengen van fietsersstromen. In overleg met mijn agentschappen bekijk ik hoe we invulling kunnen geven aan de uitbouw van een permanent Vlaams fietstelsysteem.

Fietsinvesteringen

Ik ontwikkel een ambitieus investeringsbeleid om het grote potentieel van de fiets ook echt te verzilveren. De fietsbudgetten zijn in de voorbije jaren bewust gevrijwaard van de besparingen. Ik maak nog meer middelen vrij, zodat we tegen het einde van het jaar de belangrijke kaap van 100 miljoen euro fietsinvesteringen per jaar ronden. In 2017 zorg ik voor bijkomende investeringsbudgetten, waarmee strategische missing links aangepakt kunnen worden, al dan niet met nieuwe kunstwerken.

De bijsturing van de bestaande Fietsfonds-subsidieregeling zorgt voor een betere benutting van de middelen die jaarlijks worden vrijgemaakt voor lokale fietsinfrastructuur. Er wordt prioritair ingezet op de realisatie van fietssnelwegen.

Met o.a. middelen uit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) worden de komende 3 jaar 13 fietssnelwegprojecten gerealiseerd, met een gezamenlijke waarde van 21,7 miljoen euro. Het geld wordt gericht geïnvesteerd in het aanleggen van fietstunnels en -bruggen, waarmee 'missing links' worden weggewerkt. Het gaat om fietsbruggen in Aalst, Dendermonde, Gent, Berchem en Herentals en fietstunnels in Leuven, Gent, Mortsel en Geel. In overleg met minister Muyters lanceer ik een tweede EFRO call met een specifieke focus op het realiseren van fietsinfrastructuur op het fietssnelwegen-netwerk. In tegenstelling tot de eerste EFRO call zal deze gelden voor het volledige Vlaamse grondgebied.

Er wordt werk gemaakt van de activering van oude module 13-projecten. We gaan voor elk project samen met de partners na hoe de realisatie versneld kan worden.

Fietscultuur

Vlaanderen heeft een sterke fietscultuur, maar die is vooral zichtbaar in het weekend. Vlamingen fietsen voor recreatieve en sportieve verplaatsingen, maar nog onvoldoende voor functionele verplaatsingen. Ik wil Vlamingen ook tijdens de school- en werkweek aan het fietsen krijgen en ik investeer daarom in concrete, harde argumenten die tastbaar zijn en mensen echt over de streep trekken om voor de fiets te kiezen.

Ik ben sterk overtuigd van het grote potentieel van de speed-pedelec in het woon-werkverkeer en ik geef dit vervoersmiddel alle kansen. Mijn agentschappen zullen de speed-pedelec met aangepaste bebording zullen een duidelijke plaats geven op de weg. Zo wordt de toegang tot fietssnelwegen voor de speed-pedelec verzekerd. De waterwegbeheerders geven de jaagpaden een multi-functionele invulling, die ook oog heeft voor het potentieel van jaagpaden als functionele fietsverbindingen en fietssnelwegen. Mijn agentschappen zorgen in samenwerking met de provincies en lokale overheden voor een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van het fietssnelwegennetwerk, met goede bebording die fietsers letterlijk de weg wijst.

Ik organiseer samen met de werkgeversorganisaties een promotiecampagne rond de fiscale maatregelen die reeds bestaan ten voordele van de fiets in het woon-werkverkeer. Ik verzoek mijn federale collega om de voordelen die verbonden zijn aan de toekenning van een fietsvergoeding ook uit te breiden naar de speed-pedelegs.

Stads-en streekvervoer Vlaanderen

Het openbaar vervoernetwerk van De Lijn wordt beter afgestemd op de vraag. De Lijn zet bijvoorbeeld sterk in op capaciteitsbeheer, met investeringen in bijkomende bus-en tramcapaciteit en een gerichtere inzet van het materieel. Concreet werden in 2015 en 2016 238 nieuwe bussen en 40 nieuwe trams besteld. Dit najaar kunnen daar nog extra trams bijkomen en ook komende jaren wordt ingezet op de vernieuwing van het rollend materieel.

De Lijn houdt bij de opmaak van haar dienstregelingen uitdrukkelijk rekening met het spooraanbod, dat nog steeds de ruggengraat vormt van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Voortaan worden de periodieke nieuwe vervoerplannen van de NMBS opgemaakt in samenspraak met De Lijn. De NMBS heeft zich geëngageerd om in het voorjaar van 2017 samen met De Lijn in alle provincies ontmoetingen organiseren om het nieuwe vervoersplan van december 2017 voor te stellen aan de lokale en provinciale besturen.

Doorstroming van het stads-en streekvervoer

Het openbaar vervoer kan nieuwe reizigers verleiden met concrete troeven zoals snelheid en comfort. Een goede doorstroming van het openbaar vervoer is dus cruciaal. In de Taskforce Doorstroming worden de noden inzake doorstroming afgestemd op de investeringen van de gewestelijke wegbeheerder. Er wordt gestreefd naar een betere doorstroming voor al het verkeer, maar met een duidelijke focus op het openbaar vervoer.

De TF Doorstroming heeft in het voorjaar van 2015 beslist om studies op te starten voor volledige verkeersassen, zogenaamde corridors. De bedoeling is om voortaan volledige assen integraal te optimaliseren en niet langer slechts individuele punten aan te pakken, waarbij de congestie vaak gewoon verplaatst werd. Intussen lopen alle studies lopen. Waar eerdere studies beschikbaar waren, werd reeds gestart met de uitvoering.

De TF Doorstroming heeft in 2016 corridorstudies gelanceerd voor assen die in aanmerking komen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In navolging van het regeerakkoord werden de volgende trajecten geselecteerd:

- Antwerpen: N173 tot de R10 (Kontich tot Berchem-station)
- The Loop-Gent
- Brabantnet traject Jette-Brussel Airport
- Brabantnet traject Willebroek – Brussel
- Spartacus lijn 2 (Hasselt – Maasmechelen)

We gaan onderzoeken of er op deze assen een trambus ingezet kan worden om zo sneller hoogwaardig openbaar vervoer aan te kunnen bieden om nadien een doorstart te maken naar een tramverbinding. Zowel voor The Loop Gent als voor de Ringverbinding van het Brabantnet bleek dit een waardige piste.

De TF Doorstroming zal ook in 2016 waken over de gecoördineerde aanpak van volledige verkeersassen/trajecten, zodat de gevolgen voor de vlotte doorstroming maximaal zijn.

Het budget binnen het doorstromingsfonds wordt vanaf 2017 quasi verdubbeld tot 32 miljoen euro, zodat we na de oplevering van de lopende studies snel kunnen overgaan tot uitvoeringswerken op het terrein.

Ik streef ernaar om de lokale besturen binnen de vervoersregioraden grotere inspanningen te laten doen voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

Promoten van alternatieve transportmodi

De negende oproep voor nieuwe Pendelfonds-projecten werd volledig afgewerkt. Er werden in totaal 35 projecten goedgekeurd voor een kleine 2,4 miljoen euro. Dit bedrag

ligt substantieel hoger dan de jaarlijkse dotatie, die dan ook werd aangevuld met een deel van de historisch opgebouwde reserves. De reserves zullen stelselmatig verder worden ingezet. Ik kondig een nieuwe oproep aan in het najaar van 2016.

De mobiliteitscampagne 2016 zal uit drie grote clusters bestaan: Morgen Mobiel, het permanent communicatieprogramma SMOVE en de Week van de Mobiliteit (16 tem 22 september 2016) met onder andere Car Free Day, Autovrije Zondag en Strapdag. 'Morgen Mobiel' is een nieuw campagneonderdeel waarbij in 3 middelgrote Vlaamse steden een participatief modeltraject wordt uitgetest om te experimenteren rond duurzame mobiliteit. 'SMOVE' is een communicatieplatform voor duurzame mobiliteit dat zich richt op diverse doelgroepen (o.a. gemeentebesturen, bedrijven, scholen, verenigingen, individuen,...) om mensen op een inspirerende en permanente manier te overtuigen van duurzame mobiliteit. Ik hou ook in 2017 vast aan het concept van De Week van de Mobiliteit, maar ik laat de beeldvorming optimaliseren.

Ik blijf investeren in een aantal dossiers die duurzaam woon-werkverkeer faciliteren: Max-Mobiel in de Gentse regio, de havenbus van Zeebrugge, het I-bus project in Antwerpen en het shuttleproject MLSO op de Linker Schelde Oever. Er lopen gesprekken met bedrijven om het shuttleproject MLSO uit te breiden op de Rechter Schelde Oever om ook daar, mits voldoende interesse en engagementen (en in overleg en synergie met het I-bus project), een shuttleproject te implementeren.

Beter planning en vestigingsbeleid voor een beter mobiliteit

Het Departement MOW overlegt met Ruimte Vlaanderen in het kader van de opmaak van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen én in het kader van de Basisbereikbaarheid. Binnen het beleidsdomein MOW worden adviezen in het kader van MER- RUP- en vergunningsprocedures beter op elkaar afgestemd, zodat we de mobiliteitseffecten van nieuwe ontwikkelingen geïntegreerd in beeld brengen. Met geïntegreerde en oplossingsgerichte adviezen zorgen we er voor dat de mobiliteitsimpact van plannen en projecten correct kan worden meegenomen bij de besluitvoering en dat er een weldoordacht locatiebeleid wordt gestimuleerd.

Door sterker in te zetten op samenwerkingsovereenkomsten (samenwerkingsovereenkomst VII uit het mobiliteitsdecreet) kan de ontsluiting van onder meer bedrijventerreinen geoptimaliseerd worden, waarbij toegezien wordt op de multimodale bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers. Er wordt via de samenwerkingsovereenkomst ook ingezet op een actieve medefinanciering voor verbeterde ontsluitingen.

De aangepaste Pendelfondsregelgeving biedt de mogelijkheid om specifieke thematische oproepen te lanceren met focus op duurzame mobiliteitsoplossingen die bijdragen tot een betere ontsluiting van bedrijventerreinen.

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

GEN Antwerpen en Gent

Een geïntegreerd openbaar vervoerssysteem, dat de voorstadzones Antwerpen en Gent bedient, kan Vlamingen verleiden om bij hun stedelijke en interstedelijke verplaatsingen te kiezen voor het openbaar vervoer. Uit de studies voor de implementatie van een GEN voor Antwerpen en Gent, uitgevoerd door de NMBS, blijkt duidelijk dat reizigers vandaag afgeschrikt worden omdat er geen geïntegreerde aanbod of geïntegreerd voorstedelijk tarief (NMBS & De Lijn) bestaat, noch gemeenschappelijke informatieverstrekking of gemeenschappelijke promotie. De NMBS en De Lijn zullen in het komende jaar verder

overleg plegen om deze knelpunten zo snel mogelijk op te lossen op een gedragen manier.

Combi-parkings

Combimobiliteitsparkings kunnen de overstap van de wagen naar het openbaar vervoer faciliteren en dus aantrekkelijker maken. Ik laat samen met de NMBS bekijken hoe het Vlaamse Gewest kan bijdragen tot de creatie/uitbreiding van combimobiliteitsparkings (wagens zowel als fietsparkeerplaatsen) ter hoogte van niet bemande stopplaatsen gelegen langsheen de Gewestelijke Expres Netwerken.

De belangrijkste voorwaarde voor een efficiënt functionerend P&R-systeem, zijnde de vlotte doorstroming van bus of tram en faciliteiten voor (deel)fietsen tussen de P&R-locatie en de binnenstad of een attractiepool. Ik zet hier samen met alle betrokken actoren op in.

Er worden een aantal extra grote P&R's uitgewerkt in het kader van het Masterplan 2020 voor de mobiliteit in en rond Antwerpen. Dit wordt gekoppeld aan een versterking of uitbreiding van het Antwerpse tramnet.

In Gent loopt een studie van de stad voor de optimalisatie van bestaande P&R's en de creatie van nieuwe P&R's. Er wordt gekeken naar grootschalige parkings én naar kleinere sites. Het Vlaamse Gewest is vertegenwoordigd in een ambtelijke werkgroep. De opportuniteit van optimalisering van nieuwe en bestaande publieke en private locaties wordt onderzocht. Men voorziet de uitwerking in een concreet plan tegen juni 2017 om daarna over te gaan tot implementatie.

In de Vlaamse Rand wordt afstemming gezocht met de uitbouw van het GEN-netwerk. Op maat van de ontwikkelingen binnen de Rand, en kaderend in de mobiliteitsvisie voor de aanpassingen van R0, Brabantnet en fietsGEN, ontwikkelen we een concreet plan voor de aanleg van combimobiliteitsparkings in de Vlaamse Rand. Er wordt permanent overleg gepleegd met De Lijn Vlaams-Brabant, het Agentschap Wegen en Verkeer en de andere betrokken Vlaamse agentschappen, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale diensten van de NMBS.

Op basis van ervaringen opgedaan bij deze combimobiliteitsprojecten in de Vlaamse Rand en rond Antwerpen en Gent maken we werk van de ontwikkeling van operationele principes (cfr. richtlijnen i.v.m. bereikbaarheidsonderzoek, analyse verplaatsingsstromen, ...) met betrekking tot P&R's.

Fiets- en auto deelsystemen

In 2015-2016 heb ik het actieprogramma "Particulier autodelen in kleine en middelgrote steden en gemeenten" van Autopia vzw (nu Autodelen.net) ondersteund. Dit actieprogramma begeleidt lokale overheden en ondersteunt hen bij het delen van het gemeentelijke wagenpark en het oprichten van particuliere autodeelgroepen die gebruik maken van een vorm van technologie (cfr. smartphone applicaties, boordcomputers en/of de nodige software om de deelwagen te reserveren, enz.). Het eindrapport bevat verschillende aanbevelingen waar overheden en burgers verder mee aan de slag kunnen.

Ik stimuleer en ondersteun projecten rond deelfietsen en deelauto's. Dit concept wordt ook meegenomen in de verdere uitwerking van 'basisbereikbaarheid' en in de vervoersregio's.

Ik maak werk van een goed overzicht van de subsidies en de ondersteuning die gegeven worden door de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW en ik breng de situatie in Vlaanderen in beeld. Op basis van die kennis krijgt een transparant ondersteuningsbeleid vorm. Er wordt bekeken of een decretaal kader voor autodelen wenselijk is.

De oprichting van de eerste Blue Bike punten ter hoogte van hoofdhalttes van De Lijn zorgt voor een verhoogde complementariteit tussen het openbaar vervoer en de fiets. Het ondersteuningsbeleid voor deelfietssystemen wordt herzien vanuit een heldere visie op de ontwikkeling van Vlaamse deelfietssystemen.

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

Vrachtwagens

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

Monitoring :

De kilometerheffing voor vrachtwagens is sinds 1 april 2016 van kracht. We verzamelen sinds de opstart van het systeem geanonimiseerde verplaatsingsdata uit de On Board Units (OBU's). We kunnen uit deze ruwe data beleidsrelevante mobiliteitsinformatie puren, zoals het aantal vrachtwagens op een welbepaalde locatie, de reistijden, oorsprong/bestemmingsmatrices, routekeuze, etc..

Ik laat uitgebreide en gedetailleerde controlemetingen uitvoeren om een duidelijk, volledig en objectief beeld te krijgen van alle verkeerskundige effecten van de kilometerheffing. De tellingen worden sinds het najaar van 2016 uitgevoerd met behulp van telslangen en camerabeelden op dezelfde meetpunten die ook in kaart werden gebracht bij de meest recente 5-jaarlijkse referentiemeting of bij de categorietellingen die bijkomend werden uitgevoerd in het najaar van 2015. De metingen worden beëindigd vóór april 2017. Op basis van alle ingezamelde gegevens kan de impact van de kilometerheffing in kaart gebracht worden. De effecten van tijdelijke verstoringen worden weggefilterd. Indien nodig kunnen er op basis van de objectieve cijfers wijzigingen aan het tolgewennet voorgesteld worden aan het parlement.

Coherent logistiek beleid

Na intens overleg met de transportsector en verschillende andere betrokken partners inzake beroepsopleiding en kostendaling heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd om parallel met de kilometerheffing een aantal maatregelen te nemen die aansluiten bij de beleidsdoelstellingen. In het najaar van 2016 neemt de Regering een beslissing inzake een aantal van deze flankerende maatregelen, waarna de uitrol zal plaatsvinden.

De globale inkomsten van de kilometerheffing bleven gedurende de eerste maanden onder het verwachte niveau. Het RACP kreeg de opdracht om na te gaan wat de oorzaken zijn. Ik garandeer evenwel voldoende budget voor het flankerend beleid en voor de nieuwe investeringen in het mobiliteitssysteem.

Personenwagens

Een verdere uitbouw van de kilometerheffing tot een globaal systeem voor alle gemotoriseerd vervoer wordt momenteel onderzocht. . Een volwaardige kilometerheffing kan een krachtig instrument zijn om de congestie structureel aan te pakken en om de kosten van mobiliteit te internaliseren. Een eerste onderzoek daaromtrent is lopende en geeft ons inzicht over welke stappen er dienen genomen te worden om het maatschappelijk draagvlak voor de maatregel op te bouwen, in functie van verschillende doelgroepen / toepassingsgebieden, hoe we de maatregel positioneren binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid, welke ingrepen er nodig zijn om voldoende alternatieven te voorzien en wat de gevolgen van deze maatregel zijn op de organisatie van het wegbeheer.

De eventuele invoering van een veralgemeende kilometerheffing is zodanig ingrijpend dat het belangrijk is voldoende aandacht te schenken aan het maatschappelijk debat. In

een latere fase wordt onder meer de effectiviteit van opties m.b.t. tarieven, het netwerk, de plaats- en tijdsvariabelen en de flankerende maatregelen verder onderzocht. Er wordt detailonderzoek opgestart rond de effectiviteit van mogelijke technologische opties.

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

Algemene stand van zaken

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

De keuze voor Basisbereikbaarheid betekent een transparante gelaagdheid van het net en de integratie van het openbaar-vervoernet (kernnet en aanvullend net) en het geheel van alternatieven verplaatsingsmodi. Het verknopen van de netwerken voor openbaar vervoer (bus, tram, trein, GEN), auto en fiets wordt essentieel.

De bestaande en nieuwe knooppunten moeten kwalitatief en goed uitgerust zijn. Belangrijk zijn correcte locatiekeuzes voor o.a. P&R's, voldoende parkeerfaciliteiten, passend modaal aanbod met hoogwaardige exploitatiekenmerken, beschikbaarheid van deelauto's en deelfietsen en een flankerend beleid dat de combimobiliteit aanmoedigt. Krachtige samenwerkingsverbanden moeten de combimobiliteit schragen.

Drie vervoersregio's zijn als proefprojecten gestart in het kader van basisbereikbaarheid.

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

Ik versterk het tramnet in Antwerpen en rond Brussel. Inzake tramverbindingen in Gent verricht De Lijn onderzoek met het oog op verdere besluitvorming door de Vlaamse regering. Zo werden de werken voor BRABO 2 gestart in Antwerpen en zijn de planningsprocedures opgestart voor de tramlijn vanuit Willebroek, de ringlijn en de tramverbinding met de luchthaven.

Ik investeer in het onderhoud van de bestaande netwerken en streef naar een betere doorstroming voor het openbaar vervoer. De betrouwbaarheid van de dienstverlening en de reistijden zijn belangrijke troeven waarmee het openbaar vervoer zich kan profileren.

In de eerste 9 maanden van 2016 werden grote structurele onderhoudswerken uitgevoerd op 10 autosnelweglocaties. De werken op nog eens 8 autosnelweglocaties worden in het najaar afgerond. In totaal wordt hierbij ongeveer 85 kilometer autosnelweg verbeterd.

De onvermijdelijke hinder wordt geminimaliseerd met goede planning, slimme coördinatie en aangepaste maatregelen tijdens de werken. Het F.A.S.T.-systeem moet er voor zorgen dat hinder bij incidenten snel en doeltreffend wordt aangepakt, zodat het verkeer zo vlot en veilig mogelijk wordt afgewikkeld. Sinds mei 2016 is F.A.S.T. op autosnelwegen voor personenwagens gebiedsdekkend in heel Vlaanderen.

Acties 2016-2017

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

Wegen: onderhouden en verbeteren

De vele (extra) investeringen in onze weginfrastructuur verdienen zichtbaarheid. Het logo 'Werken aan de weg!' zet de investeringen met een herkenbaar beeld in de verf.

De onderhoudsachterstand op de autosnelwegen werd nagenoeg volledig weggewerkt. Ik investeer verder in goed en regelmatig onderhoud, zodat er in de toekomst geen nieuwe onderhoudsachterstand ontstaat op de autosnelwegen. Ik zorg ook voor de vernieuwing van kunstwerken (bruggen en tunnels) gelegen onder, op of boven de snelwegen.

Ik verschuif de focus van de onderhoudsinvesteringen naar het gebiedsgericht onderhouden en verbeteren van de primaire en secundaire gewestwegen. Ik geef prioriteit aan de wegen met de grootste achterstand, intensiteit en verkeersveiligheidsproblemen. De werken worden maximaal gecombineerd met ingrepen die de leesbaarheid van de weg verbeteren, de vergevingsgezindheid van de weg verhogen, de fietspaden veiliger en verleidelijker maken en de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid verbeteren.

De halfjaarlijkse voortgangsrapportages houden het Vlaams Parlement op de hoogte van de laatste stand van zaken inzake de projecten van het Masterplan 2020.

Door middel van een goede planning en coördinatie van wegenwerken en het nemen van maatregelen tijdens de werken trachten we de hinder tot een minimum te beperken. De bestekken voor F.A.S.T-percelen voor vrachtwagens zijn dit jaar in de markt geplaatst, zodat de dienstverleners in 2017 kunnen starten. Het F.A.S.T.-systeem zal zo operationeel zijn voor personenwagens en vrachtwagens in heel Vlaanderen. De prioriteit wordt gelegd op de meest congestiegevoelige zones.

De Vlaamse verkeerslichten worden stapsgewijs slimmer gemaakt, wat de doorstroming en de verkeersveiligheid gevoelig kan verbeteren. Waar het kan, wordt het principe van de groene golf toegepast.

De komende jaren krijgt het project van de verkeerslichtencomputer verder vorm. Op termijn zullen de verkeerslichten in en rond Antwerpen op een slimme manier gestuurd worden via de supercomputer. De uitvoering van de opdracht begon in het afgelopen jaar. De uitvoeringstermijn bedraagt 6 jaar. De verkeerscomputer moet volgend jaar volledig geïnstalleerd zijn, waarna verkeerslichtenregelingen gefaseerd aangesloten zullen worden op de computer. Ik streef ook in Gent (R40) naar een vlottere doorstroming. Een laatste verkeerslichteninstallatie wordt nog voor het einde van dit jaar aangesloten op de verkeerslichtenregeling.

Basisbereikbaarheid

De Basisbereikbaarheid krijgt concreet vorm op het terrein. De vervoerregioraden van de proefregio's komen dit najaar bijeen in uitvoering van de conceptnota. Op het niveau van de vervoerregio wordt een multimodaal mobiliteitsplan uitgewerkt. Binnen de vervoersgebieden wordt een vraaggestuurde hiërarchisering van het openbaar vervoer gedefinieerd.

Ik maak de toepassing van Basisbereikbaarheid op het terrein mogelijk. Een parlementair initiatief heeft de decretale mogelijkheid gecreëerd om binnen de proefregio's een regelluw kader uit te bouwen. Dit wordt momenteel verder uitgewerkt en nog dit najaar leg ik een Besluit van de Vlaamse Regering voor aan de Vlaamse Regering.

Ik laat momenteel bestuderen hoe dens het optimale kernnet van het openbaar vervoer precies moet zijn en hoe de onderliggende afbakening tussen de verschillende lagen van het net zal leiden tot een optimale aanwending van de mobiliteit en beschikbare middelen.

Er loopt momenteel een studie omtrent de vraag of een bredere marktwerking, behalve bij het vervoer op maat, ook mogelijk of wenselijk is op het aanvullend net.

De pilootprojecten worden geëvalueerd in het najaar van 2017. De nodige regelgeving wordt voorbereid en er wordt een organisatiemodel uitgewerkt. De impact van Basisbereikbaarheid op de vervoersarmoede en op personen in (financiële) armoede wordt onderzocht. De personen in armoede (of hun koepelorganisaties) worden bij de proefprojecten betrokken via klankbordgroepen.

Er wordt gewerkt aan een voorstel voor een vervoersregioafbakening.

Optimale benutting van het openbaar vervoernet

Na de geleidelijke invoering van het Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform (ReTiBo), medio 2017, zal verdere verfijning van de gemonitorde data mogelijk worden, ook inzake capaciteitsproblemen. De Lijn kan de capaciteitsproblemen zo nog beter opvolgen en gericht beslissen waar het aanbod de vraag moet volgen.

De scope werd in de opstartperiode 2007-2009 zeer ruim vastgelegd, maar wordt nu herleid tot de essentie om de basisdoelstellingen, eindelijk operationeel te maken. Het realiseren hiervan zal als KPI opgenomen worden in de transitiebeheersovereenkomst.

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

Ik blijf investeren in betere dienstverlening. Begin 2017 worden bijkomende operationele toepassingen op de boordcomputer in gebruik genomen zodat reizigers en chauffeurs zicht krijgen op actuele tijdsinformatie en mogelijke wijzigingen in het rittenschema. Vanaf oktober 2017 volgen de overige vervoerbewijzen op MOBIB (biljetten, rittenkaarten, dagpassen, abonnementen met korte looptijd). De ritten van deze reizigers worden nu reeds via magneetkaart of sms geregistreerd.

Ik bestendig de campagnes ter promotie van het gebruik van het openbaar vervoer en ik verhoog de kwaliteit van de statische én de dynamische reisinformatie.

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

Extra zuurstof voor investeringen

De Vlaamse Regering maakt extra middelen vrij om het (structureel) onderhoud op de gewestwegen te versnellen en om een aantal hefboominvesteringen op het hoofdwegennet versneld uit te voeren. Ik bied zo perspectief op een significante verbetering van het gewestelijk wegennet.

Investeren in wegen

Het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer werd voor het investeringsjaar 2016, met indicatieve doorkijk naar 2017 en 2018, anders opgebouwd. Het programma maakt nu een onderscheid tussen de Vlaamse investeringsprojecten aan

hoofdwegen, de investeringsprojecten in de vervoersregio's en de vaste, terugkerende investeringen.

De projecten op de hoofdwegen worden bekeken op Vlaams niveau en prioriteiten worden bepaald over het Vlaamse hoofdwegennet. De investeringen met een belangrijk hefboomeffect op regionaal of Vlaams niveau worden hefboominvesteringen genoemd en worden omwille van hun budgettaire omvang en complexiteit vaak gespreid over meerdere jaren. De afspraken in het regeerakkoord en andere beslissingen van de Vlaamse Regering zijn hierbij doorslaggevend.

De vaste, wederkerige investeringen - zoals deze in verkeerslichten, verlichting, markeringen, onteigeningen, ... - worden gebundeld in een rubriek 'diversen'.

De investeringen die het hoofdwegennet en de wegen binnen de vervoersregio's in goede staat houden, zitten vervat onder de noemer 'Onderhouden & verbeteren'. 'Focusinvesteringen' omvatten de projecten waarbij gericht geïnvesteerd wordt in de beleidsprioriteiten doorstroming en verkeersveiligheid. Er wordt hiervoor een vaste enveloppe toegewezen, voor Vlaanderen en per vervoersregio, zodat de investeringen ingepland kunnen worden volgens vaste kadans en met zekerheid.

Per vervoersregio wordt aangegeven welke projecten op de meerjarige planning staan. Ik streef naar betrokkenheid van de lokale besturen, die binnen de vervoersregio vertegenwoordigd zijn. Ik wens debat en verantwoordelijkheidszin van alle partners aan tafel. Elke aangeduide investering impliceert een keuze voor de toewijzing van de middelen, inclusief taakstellend budget en engagement tot uitvoering. Deze methodiek wordt voorgelegd binnen de proefprojecten basisbereikbaarheid.

Complexe investeringsprojecten

De Vlaamse Regering heeft op 15 juli 2016 de startbeslissingen genomen voor 2 belangrijke dossiers: 'De verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' en 'De realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen'. De effectbeoordeling voor deze 2 projecten wordt momenteel voorbereid zodat de Vlaamse Regering in een volgende fase via een voorkeurbesluit een keuze kan maken tussen de onderzochte alternatieven.

Het project 'Opwaardering kanaal Bossuit - Kortrijk' zit momenteel in de verkenningsfase, net als de verdere ontwikkeling en een verbeterde bereikbaarheid van Hoog Kortrijk. Aansluitend kan de Vlaamse Regering ook voor deze projecten een startbeslissing nemen. Mijn diensten werken ook actief mee aan het complex project 'Leefbaarheid van de woonwijk Klein-Rusland (gemeente Zelzate)'.

Spoor

Ik dring, net zoals de voorbije jaren, via de federale Investeringscel Spoor aan op de maximale opname van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten in het investeringsplan 2016-2020 en voor de realisatie (op korte termijn) van de nog niet voltooide spoorprojecten uit het meerjareninvesteringsplan 2001-2012. Ik verwijs hierbij naar de prioritaire projecten zoals aangeduid in de Vlaamse Spoorstrategie, goedgekeurd door de VR op 8 februari 2013.

Het Strategisch Comité van de Investeringscel zal aanbevelingen doen aan NMBS en Infrabel voor het opstellen van hun respectievelijke meerjareninvesteringsplannen 2016-2020. De aanbevelingen komen tot stand op basis van de resultaten van de werkzaamheden van het Analysecomité, die via de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgd zijn aan alle betrokken partijen.

Openbaar Vervoer

Ik versterk met gerichte investeringen in het openbaar vervoer het hiërarchisch netwerk, met het oog in op Basisbereikbaarheid. De prioriteit gaat naar de assen van het kernnet van De Lijn met het grootste potentieel. Essentieel zijn een afgestemde frequentie, voldoende capaciteit (aan de hand van, waar nodig, nieuw rollend materieel) en goede doorstroming. Deze assen kunnen bediend worden met trams, bussen of trambussen.

Ik bekijk de mogelijke implementatie van niet-spoorgebonden hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-systemen zoals trambussen, ook in aanloop naar tramprojecten. Waar nodig en mogelijk wordt dit opgenomen in de MKBA.

Het GRUP voor de verbinding Willebroek-Brussel van het Brabantnet werd opgestart. De project-MER's voor de Ringlijn en de Luchthaventram lopen.

De tramprojecten BRABO 2 en Livan in Antwerpen krijgen meer en meer vorm. De werken aan BRABO 2 zijn in maart 2016 opgestart aan de Frankrijklei, de open helling voor de tram, de Noorderlaan en de parking onder het Operaplein. In mei 2016 werden ook de werken aan de Rijnkaai en Londenbrug opgestart. Vlaanderen heeft in de zomer van 2015 beslist om ook de 2e inrit aan het Foorplein naar de Reuzenpijp te laten openen, zodat ook tramlijn 10 de snelle ondergrondse verbinding kan gebruiken. Deze werken worden afgerond in augustus 2017.

Er is met de Nederlandse partners een akkoord gesloten over een tijdelijk alternatief eindpunt voor de sneltram van de lijn Spartacus 1, gelet op de technische problemen met betrekking tot de tramdoortocht over de Wilhemina-brug in Maastricht. Omdat dit een fundamentele verschuiving van een aantal bepalingen en engagementen inhoudt, wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een addendum aan de kaderovereenkomst. Dit addendum zal ik nog in 2016 voorleggen aan de Vlaamse Regering.

De TF Doorstroming onderzoekt hoe de sneltramlijn 2 Hasselt – Genk – Maasmechelen op korte termijn binnen deze legislatuur kan evolueren naar een HOV-verbinding, inclusief comfortabele voertuigen. Ik zal een plan van aanpak uitwerken waarbij vooreerst gefocust wordt op het wegwerken van de grootste knelpunten.

Er wordt een prefinancieringsvoorstel aan NMBS/Infrabel uitgewerkt voor lijn 3 Hasselt – Neerpelt, met het oog het realiseren van een treinverbinding. Ook in die optiek blijf ik aandringen op een zo snel mogelijke vaststelling van het meerjareninvesteringsplan voor de Spoorwegen door de federale regering.

De tramverlenging naar het UZ Gent werd in maart 2016 in gebruik genomen. De werkzaamheden voor de tramverlenging Zwijnaarde Dorp zijn momenteel in uitvoering.

Ik investeer fors in nieuwe voertuigen voor De Lijn. De vervanging van het rollend materieel kent een bijzonder hoog tempo. De gemiddelde ouderdom van bussen en trams wordt eindelijk weer naar beneden gehaald. In 2016 zullen we voor bijna 85 miljoen euro nieuwe bussen en trams besteld hebben. Moderne, comfortabele en aantrekkelijke voertuigen zijn cruciaal om nieuwe reizigers te verleiden.

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

Reglementaire barrières mogen geen rem zijn voor vernieuwing. Moderne vormen van autonoom vervoer en andere toekomstige ontwikkelingen krijgen vaak te kampen met praktische belemmeringen door regelgeving. Hierdoor dreigt Vlaanderen de boot te missen om zich op dit vlak te onderscheiden. Vooruitziende reglementering zorgt er voor

dat Vlaanderen een internationale proeftuin kan worden voor nieuwe technologieën op het vlak van mobiliteit in de brede zin van het woord.

In 2017 zal ik in samenwerking met mijn collega bevoegd voor Innovatie een analyse doorvoeren van de bestaande wetgeving en contacten leggen met de verschillende spelers die in Vlaanderen op autonoom vervoer aan het werken zijn. Indien de federale regelgeving aan de basis ligt, zal ik mijn federale collega bevoegd voor mobiliteit verzoeken de nodige inspanningen te doen om deze wetgeving op korte termijn te hervormen.

ITS actieplan

Ik maak werk van een geactualiseerd ITS actieplan voor de komende jaren. Hierbij wordt rekening gehouden met ontwikkelingen op het vlak van mobility-as-a-service, floating car data, open data e.a.. In de beginfase ligt de klemtoon op het formuleren van een gemeenschappelijke visie op ITS voor elke transportmodus. Waar willen we staan in 2030? Welke rol dient de overheid te spelen en waar wordt beroep gedaan op private initiatieven? Dit wordt vervolgens vertaald in een gedragen en financieel haalbaar meerjarenplan.

Er worden concrete projecten uitgewerkt. In Europese context wordt meegewerkt aan ITS projecten zodat we betrokken blijven bij de meest recente ontwikkelingen. We focussen o.a. op:

- 'co-operatieve ITS', in het licht van de integratie van alsmaar intelligentere voertuigen in het vervoersysteem,
- 'autonome voertuigen' en gerelateerde functionaliteiten,
- grensoverschrijdende continuïteit en verdere (Europese) harmonisatie van ITS-diensten (verkeersbeheer en -info, C-ITS, verkeersveiligheidsgerelateerde toepassingen ...)
- info voor vrachtwagenbestuurders over beschikbare parkeerplaatsen
- verkeersbordendatabank
- Mobility as a Service

Ik formuleer in het ITS actieplan een gerichte uitdaging voor de private partners. Enkele strategische kruispunten/trajecten worden vrijgegeven in 2017. Er kan gebruik gemaakt worden van slimme lichtenregelingen, extra lussen of floating car data. Wie er in slaagt het verkeer zo vlot mogelijk te begeleiden, kroont zich tot doorstromingskampioen.

Safe & Secure Infrastructure in Flanders – Vrachtwagenparkings

Projecten voor de slimme spreiding van vrachtwagens over beschikbare parkings zijn beloond met Connecting Europe Facility-middelen. Concreet zal onderzocht worden hoe we ITS informatie over beschikbare parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs onze snelwegen kunnen verstrekken aan vrachtwagenbestuurders. Het nieuwe strategische netplan voor de dienstzones, dat van start ging in 2016, onderzoekt welke andere ITS maatregelen genomen kunnen worden om de nuttige capaciteit te verhogen. Er wordt o.m. gekeken naar het "long lanes principe" en de dynamische invulling van parkings.

De werkelijke bezetting van de vrachtwagenparkings wordt gemeten langsheen een proefcorridor. De vastgestelde bezettingsgraad wordt gecommuniceerd aan de vrachtwagenbestuurders en er zal bekeken worden of er betere spreiding bereikt wordt. De informatieverzamelfase bestaat uit drie onderdelen:

- 1) Analyse van data uit inductieve lussen over het aantal passerende vrachtwagens. Op basis hiervan wordt vastgesteld wanneer de bezetting het hoogst is en wanneer er dient gemeten te worden door tellers op het terrein.
- 2) Een telcampagne van vrachtwagens op alle parkings.
- 3) Opmaken van een haalbaarheidsstudie: kunnen we de dynamische bezetting van vrachtwagens meten op basis van de data uit het vrachtwagentolheffingssysteem?

De transmigratie richting het Verenigd Koninkrijk zorgt voor uitdagingen op het vlak van beveiliging van de (vracht)wagenparkings langs de snelwegen richting Calais. Met de sluiting van de illegale kampen rond Calais wordt mogelijks bijkomend druk gelegd op de veiligheid langs de Vlaamse snelwegen. Terzake zal ik, voor zover mijn bevoegdheid strekt, initiatieven nemen die zorgen voor een maximale veiligheid. Ik dring bij de federale regering aan om hetzelfde te doen en zal in die optiek in overleg treden met hen. Binnen de Commissie Nevenbedrijven wordt bekeken welke initiatieven nodig zijn.

Verkeersinfo op maat van de weggebruiker

Er wordt een contract afgesloten met een service-provider om informatie van Floating Car Data (FCD) te integreren binnen de ITS-omgeving van het Verkeerscentrum. De weggebruiker krijgt zo een vollediger beeld van o.a. de reistijden op zijn traject en wordt beter geïnformeerd over optredende files.

In 2017 wordt, mede in het kader van het open-data beleid, bijkomende (verkeers)informatie ontsloten (telgegevens en beeldstanden van dynamische signalisatie) zodat ook private partijen gebruik kunnen maken van deze interessante informatie.

Uitbouw Dynamisch Verkeerbeheer

Ik investeer in Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) op drukke snelwegen en ringwegen. In 2016 werden installaties in gebruik genomen op de E34 Vorselaar – Ranst en op R2 linker Scheldeoever. In het najaar van 2016 worden de werken aan de installaties voor en na de Vierarmen tunnel afgerond en worden de werken aan de installaties op de E19 Wilrijk – Vilvoorde en E19 Machelen – Mechelen-Noord opgestart.

In 2017 wordt o.m. op de E19 tussen Antwerpen en Brussel en op de E17 tussen Sint-Niklaas en Kruibeke DVM-infrastructuur geplaatst en geïntegreerd binnen de werkomgeving van het Verkeerscentrum.

We doen opnieuw beroep op Connecting Europe Facility (CEF)-middelen voor de investeringen in DVM langs de E19.

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

Verkeerslichten

AWV evalueert de bestaande verkeerslichtenregelingen regelmatig en waar nodig krijgen de regelingen een update of een optimalisatie zodat ze optimaal afgestemd zijn op de reële verkeersintensiteit. Technologische evoluties en vernieuwingen worden daarbij op de voet gevolgd. De doorstroming wordt zo verbeterd en de verkeersveiligheid verhoogd. AWV schenkt nog vaker dan voorheen bijzondere aandacht aan de veiligheid van voetgangers en fietsers, bijvoorbeeld met conflictvrije groenfases, .

AWV onderzoekt en evalueert actief nieuwe regeltechnieken en -principes, enerzijds om de kennis en expertise verder uit te bouwen, anderzijds om te kunnen beoordelen of implementatie op termijn haalbaar is. Juridische obstakels worden weggewerkt.

Slim openbaar vervoer

Ik laat intensief inzetten op - studies van nieuwe kernlijnen Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), met het oog op de verdere uitbouw van een performant kernnet dat optimaal aansluit bij de combimobiliteit van de toekomst. Het uitgangspunt is en blijft de optimale inzet van het juiste vervoermiddel op de juiste plaats in functie van de reële vraag.

HOV kan verschillende vormen aannemen, van een hoogfrequente bus-as met doorstromingsprioriteit aan de verkeerslichten over een volledig vrije busbaan tot een (snel)tram of trambus op eigen, afgesloten bedding.

De Lijn werkt verder software uit en maakt de eigen data beschikbaar voor andere app-ontwikkelaars. Er wordt gemikt op een verdere verbetering van de kwaliteit van de realtime informatie. Om onze huidige reizigers goed te bedienen en om nieuwe reizigers te verleiden, moeten we altijd en overal uitstekende en actuele informatie kunnen aanbieden. Voor je reis moet je met je tablet je route kunnen uittekenen, tijdens de reis moet je via je smartphone geïnformeerd blijven, na je reis moet je een eventueel verloren voorwerp makkelijk kunnen opvragen.

Ongeveer de helft van alle bussen van De Lijn (excl. microbussen, waar rechtstreeks contact met chauffeur de communicatiebehoeften afdekt) is momenteel uitgerust met hard- en software voor de visuele en auditieve halte-aankondiging. Dankzij de koppeling met de boordcomputer wordt deze tool ook echt werkzaam op de bussen, zoals dat nu al het geval is op de meeste trams. Omwille van aanhoudende technische problemen werd beslist om niet alle initieel voorziene haltes met de grote IRTIS-realtime-infoborden uit te rusten. De marktverkenning naar een "light versies" van realtime-infoborden (beproefde systemen) is op dit moment volop aan de gang.

Open data

Ik laat de Vlaamse mobiliteitsdata centraal ontsluiten via het Vlaams Open Data Platform. Mijn diensten werken goed samen met Informatie Vlaanderen. Onder meer het Wegenregister, data over vrachtwagenparkings langs de snelwegen en cijfers over de trafiek op de waterwegen worden vrijgegeven als open data. Er wordt gewerkt aan het vrijgeven van data over onder meer verkeersborden (in eerste instantie snelheidsborden), parkings voor mindervaliden, parkings met laadpalen, park&rides, realtime informatie van openbaar vervoer en real-time informatie van signalisatiesystemen op de snelwegen.

Ik stimuleer app-ontwikkelaars en hergebruikers om de vrijgegeven data te gebruiken bij de ontwikkeling van nieuwe toepassingen (onder meer multimodale routeplanners). Er worden in samenwerking met Informatie Vlaanderen 'Ronde Tafel' overleg- en netwerkmomenten rond open mobiliteitsdata georganiseerd. De nieuwe website <http://opendata.mow.vlaanderen.be> communiceert naar hergebruikers en omvat onder meer een register van voor app-ontwikkelaars- relevante datasets. Het open data beleid werd, in samenwerking met iMinds, bekendgemaakt op de Open Belgium Conferentie (Brussel), de ITS Europe conferentie (Glasgow) en de e-Business conferentie (Lissabon).

Vlaanderen bouwt verder aan de overheid 4.0 via innovatie en co-creatie en een gestage opbouw van de expertise rond data-analyse en big data technieken. Concreet worden er twee mobiliteitsprojecten naar voor geschoven: de analyse van ongevalsoorzaken op snelwegen (aan de hand van o.m. de gedetailleerde teldata van het verkeerscentrum) en het valideren en verbeteren van de lange termijn getijvoorspellingen (aan de hand van de geobserveerde waterstanden). We ontsluiten de indicatoren en de geanalyseerde datasets als open data, zodat ook hergebruikers ermee aan de slag kunnen.

De opportuniteiten voor interne data-uitwisselingen binnen het beleidsdomein worden verder in kaart gebracht. De eerste projecten worden opgestart.

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

Verkeer rond Antwerpen

Ik blijf concrete stappen vooruit zetten voor betere mobiliteit én betere leefbaarheid in en rond Antwerpen. Intendant Alexander D'Hooghe onderzoekt sinds begin dit jaar samen met alle betrokken actoren de mogelijkheden om met een overkapping van de volledige Ring of met andere maatregelen de leefbaarheid in de zone rond de Antwerpse Ring (R1) gericht te verbeteren. De intendant schrijft tegen het 4^{de} kwartaal van 2016 een ambitenota met daarin de kritische continuïteiten die de ruimtelijke randvoorwaarden vormen voor de verzelfstandigde deelsegmenten om zo tot een maximale overkapping te komen.

Begin 2017 worden ontwerpteams aangeduid die per Masterplannen zullen opmaken voor de overkapte gebieden boven de R1.

De intendant zal in overleg met BAM, AWW, de stad Antwerpen en de belangrijkste actiegroepen tegen het einde van dit jaar een verkeerssysteem voor het zuidelijk deel van de R1 uittekenen. Een duidelijke visie op het verkeerssysteem gaat de overkapping vooraf.

De plannings-, vergunnings- en aanbestedingsprocedures voor de Oosterweelverbinding worden verdergezet. In het kader van de halfjaarlijkse voortgangsrapportages wordt uitgebreid verslag uitgebracht over de vorderingen.

Verschillende grote en complexe werken in de stad Antwerpen zullen in de komende jaren een grote impact hebben op mobiliteit en bereikbaarheid. De Stuurgroep Impact Management zorgt voor een actieve coördinatie en een performante beslissingsstructuur en biedt ook de kans om flankerende maatregelen in te stellen die een duurzaam effect hebben op de modal shift en de bereikbaarheid van de stad. De verkeershinder wordt maximaal beperkt voor alle vervoersmodi met een optimalisatie van de fasering van de werken, projectspecifieke ingrepen en een duidelijke werfcommunicatie. Er komt een sterk pakket aan maatregelen voor het openbaar vervoer, auto- en vrachtverkeer en fietsers. Dit pakket bestaat uit de volgende drie categorieën: infrastructurele maatregelen, maatregelen met als doel de exploitatie te optimaliseren en te versterken en zachte flankerende maatregelen. Meer informatie over de genomen maatregelen is terug te vinden op de website '[Slim naar Antwerpen](#)'.

Een aantal van de uitgevoerde "Quick-wins" (aanpassing belijningen R1 Antwerpen-Zuid, sectie Antwerpen Noord- Ekeren, ...) blijken een gunstig effect te hebben op de verkeersdoorstroming. In 2016 werd voor 16 locaties onderzocht of een verandering van de belijning een positief effect kan hebben op de doorstroming. In 2017 worden ingrepen uitgevoerd.

Het regeerakkoord duidt de projecten A102 en R11bis aan als topprioriteit naast Oosterweel. De planMER procedure is hiervoor lopende.

Het Masterplan 2020 bevat een hele reeks investeringen in fiets en traminfrastructuur. De alternatieven voor de auto worden structureel versterkt.

Bereikbaarheid Waaslandhaven

Ik wil de haven op de Linkerscheldeoevers beter bereikbaar maken. Concreet heeft de Vlaamse overheid twee grote projecten op stapel staan: de westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven en de uitbreiding van de E34.

De westelijke ontsluiting behelst de aanleg van een nieuwe toegangsweg (2x2 rijstroken) binnen de Waaslandhaven. De nieuwe aansluiting zat aanvankelijk vervat in het project

Saeftinghedok fase 1. De Vlaamse Regering heeft een eventueel Saeftinghedok opgenomen als een mogelijke piste in een 'complex project' voor extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen. In 2017 zullen alle redelijke alternatieven onderzocht en afgewogen worden. De Vlaamse Regering zal in het voorjaar van 2018 een keuze maken en het project voor de westelijke ontsluiting is van deze keuze afhankelijk.

De E34 wordt uitgebreid van net voor het op- en afrittencomplex 10 Vrasene/Verrebroek tot aan op- en afrittencomplex 8 Waaslandhaven Oost, dat wordt omgebouwd in het kader van de werken aan de Oosterweelverbinding (incl. 2 carpoolparkings). Hiervoor moet een GRUP worden opgesteld.

Verkeer in de Vlaamse Rand

Ik werk aan oplossingen voor de bijzondere mobiliteitsuitdagingen in de Vlaamse Rand. Het nieuwe coördinatieplatform 'Stand van de Rand' – dat het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) en het flankerend beleid GRUP Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) bundelt en waarin onder het voorzitterschap van de gouverneur van Vlaams-Brabant alle betrokkenen verzameld zijn – buigt zich mee over een aantal mobiliteitsprojecten met voldoende omvang en een aanzienlijk hefboomeffect. Het gaat om:

- Herinrichting R0: volledige noorderring tussen Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe (Werken aan de Ring);
- Brabantnet: 3 prioritaire lijnen;
- Voltooiing Ring Asse (N9k);
- Knooppunt Londerzeel-Zuid;
- FietsGEN (prioritaire routes met o.a. fietsbrug R0. Steeds uitbreidbaar met concrete deelprojecten);
- Spoor: realisatie S-net (GEN);
- Sluipverkeer;
- Parkeerbeleid en P&R beleid;
- Omvorming N203a Halle;

Ik heb de plannen voor de herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) voorgesteld op paasmaandag 2016. De herinrichting wil met een scheiding van het lokale en doorgaande verkeer een einde maken aan de talrijke weefbewegingen die elk jaar opnieuw zorgen voor vele incidenten en accidenten die het verkeer op de Ring keer op keer lam leggen. Tegelijk wordt er fors geïnvesteerd in de alternatieven voor de wagen. Zo is er aandacht voor openbaar vervoer (Brabantnet), 41 km nieuwe fietsinfrastructuur en meer groen. Ik maak in 2017 verder werk van het milieueffectenrapport en het verdere vergunningstraject.

De Werkvennootschap start met het verder voorbereiden en realiseren van de reeds aan Via-Invest en Lijninvest (met uitzondering van de stelplaatsen) toegewezen projecten, inclusief de herinrichting van de R0 en Brabantnet. De definitieve start van De Werkvennootschap is voorzien voor 1 januari 2017. Er is wel al een projectgroep actief, met vertegenwoordigers van de betrokken entiteiten om de integrale aanpak van projecten te bewaken.

In de begrotingsopmaak 2017 werden 60 miljoen euro bijkomende investeringsmiddelen ingeschreven voor De Werkvennootschap, zodat de verschillende projecten vlot opgestart kunnen worden. De doorstart zal organisatorisch zijn tijd in beslag nemen. Gelet op het zeer moeilijk inschatbare effect van doorlooptijden van procedures en bestekken, en de focus op enkele grote werven, is er te weinig speelruimte om desgevallende onderbenutting in beleidskrediet te heroriënteren. Het staat wel als een paal boven water dat alle bedragen noodzakelijk zijn in functie van die essentiële grote werven. Teneinde de benodigde budgetten voor deze grote werven de komende jaren te vrijwaren wordt een overdrachtsbepaling over de jaren heen voorzien en wordt de budgettaire impact van

deze werkwijze meegenomen in de meerjarenbegroting. De Werkvennootschap werkt hiertoe een financieel plan uit.

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

Personen met een beperkte mobiliteit

Ik zorg voor een continuering en mogelijk verdere uitbouw van de Diensten Aangepast Vervoer, in uitvoering van het compensatiedecreet. Dit jaar worden de 4 resterende vervoergebieden opengesteld. Er is ook een extra financiële inspanning geleverd om de reeds geselecteerde vervoerders te vergoeden voor de onkosten die ze gemaakt hebben voor het vervoer van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit.

Reizigers met een beperkte mobiliteit krijgen de nodige aandacht bij de uitwerking van het concept Basisbereikbaarheid en binnen de proefprojecten op het terrein.

Ik streef naar een openbaar vervoer dat maximaal openstaat voor personen met een beperkte mobiliteit. Het concept 'mobiele lijnen' wordt uitgerold. Dit wil zeggen dat er in eerste instantie wordt ingezet op het toegankelijk maken van de hoofdlijnen binnen het kernnet. Zo wil ik ook het standaard openbaar vervoer gebruiksvriendelijk maken voor reizigers met een handicap. De zogenaamde 'mobiele lijnen' zullen voor 100% toegankelijk zijn, wat te verkiezen valt boven een versnipperd beleid met hier en daar wat aanpassingen.

Leerlingenvervoer Buitengewoon Onderwijs

De conceptnota rond efficiënter leerlingenvervoer vrijwaart de vrije schoolkeuze voor elke leerling en geeft - ook rekening houdend met het M-decreet - een transparante invulling aan het recht op leerlingenvervoer voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs. Op basis van de conceptnota werden 2 pilootprojecten (Leuven en Roeselare-Hooglede-Ingelmunster-Izegem) opgestart, zodat het nieuw concept leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs nu ontwikkeld kan worden. In de eerste (lopende) fase van de pilootprojecten wordt vooral ingezet op de implementatie van een multimodaal vervoerskader. Tijdens een inschrijvingsgesprek wordt samen met de ouders bekeken wat mogelijke alternatieven zouden kunnen zijn. Op die manier ligt de focus niet meer op collectief vervoer maar op alle mogelijke alternatieven. Er wordt in deze eerste fase ook bekeken op welke manier buitenschoolse opvang een volwaardig alternatief kan zijn.

De huidige organisatie van het leerlingenvervoer werd door De Lijn geoptimaliseerd in het begin van het schooljaar. De Lijn is er in het afgelopen schooljaar in geslaagd om zowel de gemiddelde ritduur voor leerlingen en de gemiddelde leeftijd van de voertuigen te verlagen.

BlueAssist/OV-buddies/OV-poolen

Ik laat werk maken van de verdere ontwikkeling van hulpmiddelen ter ondersteuning van het zelfstandig (leren) gebruiken van het openbaar vervoer. Naast BlueAssist, een tool voor mensen die het moeilijk hebben om een hulpvraag te stellen, wordt werk gemaakt van de implementatie van OV-buddies: vrijwilligers die personen met een beperking assistentie verlenen bij het (eerste) gebruik van de bus en tram. We werken een stappenplan uit voor gemeenten of organisaties die zelf zo'n systeem willen opzetten.

Er wordt onder de noemer 'OV-poolen' een nieuwe tool ontwikkeld waarmee bus- en tramreizigers zich via een ICT-toepassing kunnen opgeven als vrijwilliger om personen met een beperking op hun traject(en) te begeleiden. Personen met een beperking kunnen via de ICT-toepassing ook zelf een begeleider zoeken voor hun traject. Het aanbod van vrijwillige assistentieverlening wordt zo geïntegreerd in het Vlaamse vervoerslandschap.

Toegankelijke voertuigen van het stads- en streekvervoer

Elk nieuw voertuig dat door De Lijn in dienst wordt genomen is toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Dankzij de recente ingebruikname van 94 nieuwe bussen en 19 nieuwe trams (cijfers dd. 01/09/2016) beschikt De Lijn over steeds meer toegankelijke voertuigen. De bestelling van nieuwe voertuigen kent een historisch hoog tempo. In 2016 en 2017 zorgt de instroom van ruim 200 nieuwe bussen en 40 nieuwe trams voor nog meer toegankelijkheid. De hoge vervangingsgraad maakt dat ondertussen 85% van de bussen toegankelijk is en dat op het einde van deze legislatuur quasi alle bussen perfect toegankelijk zullen zijn voor alle reizigers.

Toegankelijke halte-infrastructuur

De Lijn biedt met het oog op toegankelijkheid proactief de nodige ondersteuning aan de wegbeheerders die instaan voor de aanleg en het onderhoud van de halten.

De toegankelijkheidsstatus van alle halten wordt op eenvormige wijze in kaart gebracht. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- halten die toegankelijk zijn voor personen met motorische beperking;
- halten die toegankelijk zijn voor personen met motorische beperking mits assistentie;
- halten die toegankelijk voor personen met visuele beperking.

De steeds groeiende set data over de toegankelijkheidsstatus van de halten wordt gekoppeld aan de routeplanner en zo ter beschikking gesteld van de gebruikers. Er wordt een vervolgtraject uitgezet om te zorgen voor de nodige linkjes tussen de data van de halte-inventaris en de aangepaste functionaliteiten van de routeplanner, de website e.a.. De permanent bijgewerkte data zullen ook worden aangewend bij de verdere optimalisering van de proactieve ondersteuning van de wegbeheerders. Aan de hand van het concept van de 'mobiele lijn' wordt nagegaan welke middelen en samenwerkingsovereenkomsten er nodig zijn om de halte-infrastructuur van minder goed uitgebouwde lijnen op een planmatige wijze aan te pakken. Toegankelijkheid wordt opgenomen in de definiëring van het kwaliteitsniveau en de servicelevels voor het kernnet.

Vervoersarmoede aanpakken

Ik zorg voor coherente sociale tarieven of een sociaal mobiliteitsbudget om de financiële toegankelijkheid voor inkomenszwakke groepen (kansarmen, ouderen, jongeren en kinderen enzovoort) te garanderen. De specifieke maatregelen inzake sociale tarieven zitten vervat in de overkoepelende tariefbeslissingen van De Lijn.

De lancering van abonnementen van De Lijn op de elektronische MOBIB-kaart (nu reeds in voege voor 65+ers) gaat gepaard met automatische check van het sociaal statuut, waardoor het juiste tarief meteen gekoppeld wordt aan hun sociaal statuut van de klant. In het najaar van 2016 wordt dit principe verder uitgerold, samen met de verdere uitrol van de MOBIB-kaart naar abonnees van De Lijn.

De Lijn en Toerisme Vlaanderen werken samen om vakantie/toeristische uitstappen beter betaalbaar te maken. Via de *Steunpunt Vakantieparticipatie 10-rittenkaarten OV* kunnen mensen met een beperkt inkomen genieten van een korting. In overleg met Vakantieparticipatie en verschillende armoedeverenigingen stelt De Lijn een brochure op waarin in klare, duidelijke taal het gebruik van het openbaar vervoer wordt uitgelegd.

Verkeersveiligheid

SD 3 Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Algemene stand van zaken

Ik werd kort na mijn aantreden als Vlaams minister van Mobiliteit geconfronteerd met de schande van de 400 doden op 1 jaar tijd. In 2015 werd opnieuw een lichte vooruitgang geboekt: er vielen nog 378 doden op onze wegen. De resultaten van de Verkeersveiligheidsbarometer voor het eerste semester 2016 zijn hoopgevend, met een daling van 17 doden ter plaatse ten opzicht van dezelfde periode vorig jaar.

Ik voer een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid om de daling te bestendigen en te versterken. Ik heb daarbij aandacht voor alle domeinen binnen het werkveld (de zogenaamde E's). De krachtlijnen werden opgelijst in het ambitieuze Vlaams Verkeersveiligheidsplan, dat het aantal verkeersslachtoffers structureel moet terugdringen.

Veel maatregelen zijn gericht op het beïnvloeden van menselijk gedrag, dat een rol speelt in meer dan 90% van alle ongevallen. Daarbij gaat bijzondere aandacht naar kwetsbare weggebruikers en jonge autobestuurders.

Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het steunt op 5 pijlers en telt in totaal 25 maatregelfiches met concrete acties. De pijlers zijn:

- 1) Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag
- 2) Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën
- 3) Handhaving en regelgeving zorgen voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid
- 4) Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid
- 5) Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

Het plan kreeg vorm binnen de werkkamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (Werkkamer Educatie & Sensibilisering, Werkkamer Infrastructuur, Voertuigtechnologie en Innovatie, Werkkamer Handhaving, Werkkamer Evaluatie). Er zijn intussen binnen de Werkkamers een aantal nieuwe Werkgroepen opgestart die verder ingaan op de concrete uitwerking van de geplande initiatieven.

Infrastructuur & Innovatie

De snelheidsregimes buiten de bebouwde kom worden geharmoniseerd. Zo kunnen er alleen al op de gewestwegen 16.000 borden verdwijnen uit het wegbeeld. Volgens een studie van de UGent zal in totaal nog slechts 1/6^{de} van de huidige snelheidsborden nodig zijn. De weg wordt makkelijker leesbaar, de situatie wordt duidelijker en het verkeer dus veiliger. Er is een duidelijk richtlijnenkader uitgewerkt dat houvast biedt bij beslissingen over snelheidsregimes op lokale en secundaire wegen buiten de bebouwde kom.

De oude lijst met gevaarlijke punten wordt afgerond. AWV heeft in 2016 nog 1 project aanbesteed. Een 4-tal andere projecten zitten nog in de pijplijn. De oude werkwijze met een vaste lijst blijkt niet zeer efficiënt: het project 'Wegwerken van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' werd opgestart in 2002 en de lijst met gevaarlijke punten is dan ook gebaseerd op de situatie van 14 jaar geleden. In de toekomst wil ik de vinger aan de pols houden, zodat we nieuwe zwarte punten sneller kunnen detecteren en aanpakken. AWV zal op basis van de ongevalgegevens gevaarlijke punten en zones opnieuw inrichten. Er gaat extra aandacht naar locaties waar zwakke weggebruikers het slachtoffer worden van de verkeerssituatie. Bij aanpassingswerken wordt rekening gehouden met de principes uit het handboek 'vergevingsgezinde wegen'. De vorm, de functie en het gebruik van de infrastructuur moet zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden, zodat een leesbare weginrichting automatisch leidt tot een gepast en correcte gebruik.

De verkeersveiligheid rond de traminfrastructuur wordt besproken in de overlegstructuur die voorzien is aan de kust en in de tramsteden Antwerpen en Gent. Er wordt ingezet op preventie, monitoring en evaluatie, samen met alle betrokken partners.

Educatie en Sensibilisering

De Vlaamse Regering heeft de conceptnota voor de hervormde rijopleiding goedgekeurd. De plannen worden momenteel geconcretiseerd, onder andere op basis van input van de werkgroep Rijopleiding.

De Vlaamse Regering heeft in juli 2016 een Besluit goedgekeurd dat de eerste wijzigingen doorvoert: de afschaffing van de wachttijd voor het bekomen van een nieuw voorlopig rijbewijs B, de invoering van fouten die zwaarder wegen bij de beoordeling van het theoretisch examen, de gevaarherkenningstest, het zelfstandig rijden, de extra manoeuvres, de verhoging van de retributie voor het praktisch examen en het terugbrengen van de mogelijkheid om examen af te leggen met een tolk tot het Frans, Duits en Engels voor het praktisch examen.

Er kwam een uitbreiding van de thema's waarover nascholing voor vakbekwaamheid chauffeurs categorie C en D gegeven kan worden. Nascholing rond actualisering van kennis over vakbekwaamheid, dodehoekongevallen en manoeuvreerschade wordt zo mogelijk, net als speciale opleidingen LZV en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het maximum aantal cursisten per type opleiding werd eenvormiger, net als de voorwaarden voor instructeurs. Instructeurs die een goedkeuring hebben voor het geven van een module in één opleidingscentrum worden goedgekeurd om soortgelijke modules ook in andere erkende centra te geven. Deze wijzigingen werden aan alle opleidingscentra gecommuniceerd.

Via het verkeersveiligheidsmagazine 'Kijk Uit' werd er wekelijks gecommuniceerd met de Vlaamse weggebruiker. Er werden verkeersveiligheidscampagnes uitgerold over onaangepaste snelheid, gordeldracht en alcohol.

In het secundair onderwijs werden 2 nieuwe projecten georganiseerd: "de FietSometer", (een fietsexamen voor het eerste jaar van het secundair onderwijs) en "Mobibrein" (een gratis online test voor jongeren van de 2^{de} graad die polst naar kennis en attitude).

We ondersteunden diverse projecten gericht op verschillende doelgroepen en specifieke onderwerpen. Zo subsidieerden we onder andere een project van de Verenigde Vrachtvervoerders van Limburg voor het realiseren van een veiligheidscultuur binnen de transportbedrijven. Dit gebeurde in het normenkader en binnen de richtlijnen van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Handhaving

De Taskforce Handhaving heeft zich in 2016 geconcentreerd op de verdere mogelijkheden van trajectcontrole en Automatische Nummerplaatherkenning (ANPR) en andere manieren om kordate en consequente handhaving te faciliteren.

Er werd geïnvesteerd in meer kennis en kunde over verkeersreglementering bij lokale besturen, in aanvullende reglementen, in de plaatsing van verkeerstekens via adviesverlening, in kennisdeling op de website van Mobiel Vlaanderen en in een periodieke update van de ondersteuning bij het gebruik van de Interactieve Reglement Generator (IRG) (filmpjes, handleiding).

Evaluatie

Het in 2016 opgeleverde evaluatieonderzoek maakt een evaluatie van onze infrastructuur mogelijk (bv. aangaande voorrangsgedrag en de veiligheid op fietsoversteekplaatsen op bypasses), geeft meer inzicht in het mobiliteitsgedrag en het gebruik van de elektrische

fiets en brengt in beeld in welke mate we via training kunnen garanderen dat ook oudere bestuurders zich veilig in het verkeer kunnen blijven verplaatsen. Via een nieuw Jaarrapport Verkeersveiligheid krijgen we ook zicht op de meeste recent beschikbare statistieken en op meer gegevens op vlak van ongevallen, attitudes en gedragsmetingen.

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

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zet zijn werkzaamheden verder. In de diverse Werkkamers en Werkgroepen zal samen met de partners verder vorm gegeven worden aan de diverse maatregelen en acties, zoals geformuleerd in het Verkeersveiligheidsplan.

Volgende maatregelfiches krijgen bij de uitwerking het komende jaar bijzondere aandacht:

- 6) Sensibiliseren
- 7) Kwalitatieve rijopleiding
- 8) Vakbekwaamheid & nascholing
- 9) Consistente snelheidsregimes - bevorderen leesbaarheid van de weg
- 10) Veiligere verkeerslichten - verkeerslichtenregeling
- 11) Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles
- 12) Automatische nummerplatherkenning (ANPR) – trajectcontrole
- 13) Beleidsrelevant verkeersveiligheidsonderzoek
- 14) Evaluatie en monitoring

Ook acties binnen andere fiches worden doorlopen of gaan in uitvoering.

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

Ik maak een einde aan de anomalie waarbij de wettelijke uitzondering (70 km/u) op het terrein eigenlijk de regel is. Vanaf 1 januari 2017 wordt 70 km/u als snelheidsregime de norm buiten de bebouwde kom. De feitelijke uitzondering (90 km/u) wordt ook de wettelijke uitzondering, die enkel mogelijk is op plaatsen waar het verkeersveilig kan (of kan mogelijk gemaakt worden bij toekomstige weginrichtingen): bij lage bebouwingsdichtheid, afwezigheid van obstakels (zoals bomen) en aanwezigheid van vrijliggende fietspaden.

Binnen 'Pijler 2' ('Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën') leg ik in het komende jaar de focus op volgende fiches uit het Verkeersveiligheidsplan:

Veiligere verkeerslichten - verkeerslichtenregeling

Door gebruik te maken van conflictvrije kruispunten, slimmere verkeerslichten en/of aangepaste verkeerslichtenregelingen maken we de bestaande en nieuwe kruispunten verkeersveiliger voor alle weggebruikers, met specifieke focus op de kwetsbare weggebruikers. Een ontwerp ministerieel besluit tot aanpassing van het besluit betreffende de plaatsingsvoorwaarden werd afgetoetst bij de werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden, met de bedoeling om bijvoorbeeld het driekleurige stelsel met pijlen breder toe te passen en verkeerslichtengeregelde kruispunten conflictvrij te maken.

Vlaanderen neemt actief deel aan het federale overleg over de herziening van de wegcode. De resultaten van dit overleg worden teruggekoppeld met de werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden.

Ontwerp wegen

Veilige wegen zijn cruciaal om verkeersonveilige situaties te vermijden en te voorkomen. Er worden verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd op specifieke locaties om zo de bestaande weginfrastructuur verder te verbeteren. Voor projecten op wegen die deel uitmaken van het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) worden in de verschillende fasen van het wegontwerp verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd om zo het veiligheidsaspect optimaal te integreren in het volledige ontwerpproces. Deze audits worden uitgevoerd door een gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor.

Ik neem (infrastructurele) ingrepen op in de programmering van AWW om zo de verkeersveiligheid ter hoogte van (nieuwe) gevaarlijke punten en zones te verbeteren. Dit gebeurt op basis van een goede opvolging en analyse van de ongevalgegevens. Anders dan in het verleden kijken we verder dan alleenstaande gevaarlijke punten. We hebben voortaan ook oog voor langere trajecten en volledige wegvakken die kampen met problemen rond verkeersveiligheid. Infrastructurele aanpassingen of andere maatregelen moeten ertoe leiden dat het aantal ongevallen op die locaties en segmenten daalt. Deze aanpak werd verankerd in het Verkeersveiligheidsplan. Afhankelijk van de inkomsten uit het Verkeersveiligheidsfonds bekijk ik of er een bijkomende budgettaire inspanning kan worden geleverd voor deze ingrepen.

Het Vlaams Verkeerscentrum heeft begin 2016 een studie over de fileproblematiek op snelwegafritten geactualiseerd. Dit rapport brengt afritten met congestie in kaart, met bijzondere aandacht voor congestieproblemen die terugslaan (of dreigen terug te slaan) op de snelweg. Er zijn reeds maatregelen getroffen op 4 locaties. Er worden op korte termijn ingrepen doorgevoerd op 11 andere locaties. Er worden mogelijke oplossingen onderzocht voor 17 andere locaties. Ingrepen worden zo snel mogelijk uitgevoerd.

AWV onderneemt verschillende acties die de verkeersveiligheid in de tunnels verhogen. In de eerste fase wordt gefocust op tunnels van het Trans Europees Wegennetwerk (TERN), zodat deze allemaal voldoen aan de Tunnelrichtlijn 2004/54/EG. Er wordt gebruik gemaakt van de 1,5 miljoen euro financieringsfaciliteit die via de Connecting Europe Facility (CEF) werd toegekend.

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

Binnen 'Pijler 1' ('Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag') leg ik in het komende jaar de focus op volgende fiches uit het Verkeersveiligheidsplan:

Sensibiliseren

Ik zet in op informeren en sensibiliseren. Eind 2016 komt er een grote informatiecampagne over de aanpassing van de wegcode waarbij 70 km/u de norm wordt als algemene maximumsnelheid op wegen buiten de bebouwde kom. Andere campagnes focussen op de klassieke 'killers': afleiding, alcohol en andere drugs, onaangepaste snelheid, het niet dragen van de gordel en vermoeidheid.

Kwalitatieve rijopleiding

Ik hervorm de rijopleiding voor categorie B. Ik geef kandidaat-chauffeurs alle kansen en tijd om voldoende rijervaring op te doen in wisselende verkeersomstandigheden en in een getrapte opleiding. De rijopleiding wordt ingebed in een traject van levenslang leren over verkeersopvoeding en mobiliteitsbewustzijn. Ik werk het kader voor de gefaseerde rijopleiding verder uit in 2016, geheel conform de conceptnota en de fiche Rijopleiding uit het Vlaams verkeersveiligheidsplan. Kennis van eerste hulp is daarbij noodzakelijk.

Vakbekwaamheid & nascholing

Professionele bestuurders in het goederen- en personenvervoer over de weg moeten beschikken over een bewijs van vakbekwaamheid om toegang tot het beroep te krijgen. Ze dienen in dit kader eveneens nascholing te volgen. De vrijstellingen voor het bewijs van vakbekwaamheid (categorie C en D) worden herbekeken.

De processen voor de goedkeuring van opleidingsmodules en instructeurs worden verder gestroomlijnd. Er wordt gestart met het opmaken van opleidingsmodules die door erkende opleidingscentra gegeven kunnen worden. Er wordt ook werk gemaakt van de verdere uitbouw en de verbreding van de modules inzake bijvoorbeeld LZV's en/of ADR waarbij dit tegelijk onderdeel zou kunnen zijn van de verplichte bijscholing in kader van het ADR-bekwaamheidscertificaat.

Ik ondersteun projecten gericht op diverse doelgroepen en specifieke onderwerpen, binnen de krijtlijnen van het normenkader van het Vlaams Huis en het Verkeersveiligheidsplan.

Ik streef binnen het Vlaams Huis en samen met alle partners naar een voortdurende kwaliteitsverbetering van het aanbod in verkeer- en mobiliteitseducatie voor het basis- en secundair onderwijs. Succesvolle projecten rollen we, indien van toepassing, verder uit met het oog op een zo groot mogelijk bereik van de doelgroep.

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

Binnen 'Pijler 3' ('Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid') leg ik in het komende jaar de focus op volgende fiches uit het Verkeersveiligheidsplan:

Uitbreiding aantal efficiënte doel(groep)gerichte en themagerichte controles

Het aantal controles op de belangrijke verkeers(on)veiligheidsthema's wordt opgevoerd. We hebben niet alleen oog voor kwantiteit, maar ook voor kwaliteit: controles moeten maximaal uitgevoerd worden op de meest gevoelige locatie, het meest problematische tijdstip en toegespitst op de meest riskante doelgroep. Innovatieve technologieën en/of efficiëntiewinsten maken het verhogen van de controles mee mogelijk.

Automatische nummerplaatherkenning (ANPR) – trajectcontrole

Het aantal trajectcontroles wordt opgedreven. In samenwerking met de federale minister bevoegd voor Binnenlandse Zaken komt op autosnelwegen een gebiedsdekkend ANPR-web, dat ook ingezet kan worden in het kader van criminaliteitsbestrijding en terrorismebestrijding. Waar mogelijk kiezen we ook op gewestwegen voor trajectcontrole. Ik wil snel vooruitgang boeken en stap daarom af van de methode van cofinanciering. Vlaanderen zal voortaan zelf initiatief nemen op de meest verkeersonveilige trajecten.

Er worden binnenkort 8 nieuwe trajectcontroles in gebruik genomen op gewestwegen (R13 in Tornhout, N18 in Balen, N126 in Geel, N42 in Oosterzeel, N419 in Zwijndrecht, N19 in Herselt, N18 in Dessel en de N14 in Hoogstraten). Op een aantal prioritaire locaties zijn ook roodlichtcamera's en snelheidscamera's geïnstalleerd. Alle locaties en trajecten werden uitgekozen op basis van hun historiek inzake aantal en de ernst van ongevallen die te wijten waren aan overdreven snelheid.

Ik volg de correcte en tijdige doorstorting van de federaal geïnde bedragen inzake geregionaliseerde overtredingen verder op.

De modernisering van de technische keuring van voertuigen werd in het voorbije jaar op gang getrokken. Zo werd beslist om het Fonds voor de Inspectie van de Automobielen (FIA) op te heffen. De reserves uit de vzw worden toegevoegd aan het verkeersveiligheidsfonds en gebruikt om initiatieven uit het verkeersveiligheidsplan versneld te realiseren.

Handhaving wegcode

Ik investeer in handhavingssystemen op de meest prioritaire locaties en wegsegmenten, met bijzondere aandacht voor trajectcontrolesystemen. Ik verhoog op deze manier de subjectieve en de objectieve pakkans. Het hoofdstuk van de filmrolletjes in flitspalen wordt afgesloten en Vlaanderen gaat radicaal digitaal. Om de kost te drukken maken we zo veel mogelijk gebruik van bestaande bruggen en portieken om de apparatuur op te monteren.

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

Binnen 'Pijler 4' ('Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid') leg ik in het komende jaar de focus op volgende fiches uit het Verkeersveiligheidsplan:

Evaluatie en monitoring

Belangrijke beleidsmaatregelen worden geëvalueerd. De maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan worden gemonitord met de best beschikbare indicatoren. De evolutie van de verkeersveiligheid en de mogelijke effecten van de beleidsmaatregelen wordt permanent opgevolgd.

Beleidsrelevant verkeersveiligheidsonderzoek

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt versterkt met wetenschappelijke analyses en beleidsrelevant onderzoek. We maken gretig gebruik van beschikbare expertise om het verkeer in Vlaanderen veiliger te maken voor alle weggebruikers.

Binnen de kamer 'Evaluatie' van het Vlaams Huis worden op basis van de monitoring en evaluatie voorstellen voor beleidsrelevant onderzoek geformuleerd.

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

Binnen 'Pijler 5' ('Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering') leg ik in het komende jaar de focus op volgende fiche uit het Verkeersveiligheidsplan:

Engagement en netwerkvorming

Ik vraag het engagement van alle relevante actoren (steden en gemeenten, politie en justitie, scholen, bedrijven, verenigingen, etc.) om actief bij te dragen aan de Vlaamse beleidsdoelstellingen. Verkeersveiligheid moet beschouwd worden als een gedeelde verantwoordelijkheid waar we allemaal moeten aan werken.

Ik maak specifiek werk van 'Bevorderen veiligheidscultuur in het lokaal beleid' (met ondersteuning van het SAVE-charter van Ouders van Verongelukte Kinderen) en 'Bevorderen veiligheidscultuur in afstemming met andere overheden' (met Vereenvoudiging en modernisering van de wegcode).

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

De Lijn werkt actief mee aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen. Bij de bestelling van nieuwe voertuigen voor stads- en streekvervoer zijn luchtkwaliteit en verbruik belangrijke factoren. De nieuwe bussen voldoen allemaal aan de strengste Euro VI-norm voor uitlaatgassen. Er worden ook hybride bussen aangekocht. Middelen vanuit het Vlaams Klimaatfonds worden ingezet voor de aankoop van hybride en elektrische autobussen voor De Lijn (op korte termijn).

De Lijn volgt met aandacht de snelle technologische vernieuwingen inzake batterijen, energiedistributie en de bevoorrading van de voertuigen. Er wordt gemikt op een betere beoordeling van de kostenoptimale inzet van verschillende aandrijftechnologieën in de exploitatie. De eigen ervaringen met de beperkte vloot waterstof-brandstofcelbussen worden geëvalueerd.

Ik heb de Vlaamse Regering op 8 juli 2016 gemeld dat De Lijn haar busvloot versneld zal vergroenen. Het aankoopbeleid wordt gericht op duurzaamheid. Vanaf 2019 worden alleen nog bussen met alternatieve aandrijving (hybride, elektrisch, waterstof, ...) aangekocht. De ambitieuze doelstelling is om in stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog met groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt. Deze doelstellingen worden evenzeer opgenomen binnen de transitiebeheersovereenkomst van De Lijn.

De impact van wegen en wegverkeer milderen

Het actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse Haven en de Stad Antwerpen moet garanderen dat de jaargrenswaarde voor NO₂ en de daggrenswaarde voor PM₁₀ duurzaam gerespecteerd wordt. AWV brengt volgend jaar de lage-emissiezone-signalisatie (LEZ) aan op de gewestwegen en werkt samen met het stadsbestuur om de slimme camera's – die instaan voor de handhaving van de LEZ – te realiseren. Er wordt een voorontwerp van luchtactieplan voorbereid voor de Gentse Haven. Dit zit nu in een finale fase.

AWV zal optreden om te vermijden dat bomen op de weg vallen. Op verschillende plaatsen wordt gewerkt aan de omzetting van houtmassieven naar hakhoutbeheer. Hakhoutbeheer houdt in dat de vegetatie om de 9 à 15 jaar terug kort wordt gezet, waarna het opnieuw kan uitgroeien tot een dichtere houtkant met een hogere biodiversiteit.

AWV werkt prioritair aan geluidsmilderende maatregelen op de 19 resterende locaties opgenomen in de 'Prioriteitenlijst Geluid'. Zo wordt nog dit jaar gestart met de plaatsing van geluidsschermen op de E313/A13 ter hoogte van Beringen. Mijn diensten verlenen ook hun medewerking aan de opmaak van het ontwerp 2^e actieplan geluid.

Keuring voertuigen

Ik laat in overleg met de stakeholders de technische keuring verder uitwerken.

Ik werk de dubbele controle van voertuigen weg, en breng het controleniveau van onze vervoerders op gelijk niveau met onze buurlanden, binnen het Europese kader.

Ik onderzoek de mogelijkheden om het systeem van controles op de weg uit te breiden door gezamenlijke acties op te zetten waarbij gewest, federale overheid en politie samenwerken om de technische staat van het voertuig, de massa, de ladingzekering en de rij- en rusttijden te controleren. Er wordt bijkomend ingezet op performantie, om ook hier de pakkans te verhogen.

Integraal Waterbeleid

In 2016 werden de overstromingsrisicobeheerplannen (ORBP)-Dender technisch verfijnd. Er werd een plan van aanpak opgemaakt voor het voeren van een maatschappelijk debat. De stakeholdersanalyse werd opgestart.

Waterbeheersing

Sigmaplan

Het GOG Wijmeers 1 en de ontpoldering Wijmeers 2 werden gefinaliseerd in 2016. De inrichtingswerken in het GOG Wal-Zwijn te Hamme werden opgestart. De werken in het kader van het dijkenprogramma van het geactualiseerde Sigmaplan werden verder uitgevoerd (inclusief het Scheldekaaienproject).

Dender

De vernieuwing van de stuwsuis in Aalst en in Geraardsbergen werd opgestart. De studiefase voor de vernieuwing van de stuwsuis in Denderleeuw en de afschaffing van de stuwsuis in Teralfene werd verdergezet. De studie voor de vernieuwing van de stuwen te Pollare werd aanbesteed.

Kanaal naar Charleroi

Het project-MER voor de opwaardering van het kanaal naar Charleroi werd uitgewerkt. De milieueffecten van het verbreden en verdiepen van het kanaal en het vervangen van de sluizen werden in kaart gebracht. Er werd zowel een klasse IV gabariet als een klasse Va gabariet bestudeerd.

Ijzer

Er werd gewerkt aan de 2^{de} fase, met het oog op de realisatie van de doelen inzake natuurbehoud en veiligheid in het Blankaartbekken. Een extra archeologisch onderzoek werd uitgevoerd. De stedenbouwkundige vergunningsprocedure werd doorlopen.

Maasvallei

De werken ten behoeve van het grootschalig rivierverruimingsproject Boeien-Veurzen op het grondgebied van de gemeentes Maasmechelen en Dilsen-Stokkem werden opgestart.

Waterrecreatie

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

Er zijn verschillende infrastructurele maatregelen genomen die waterrecreatie faciliteren, waaronder de aanleg van steigers, het creëren van nieuwe ligplaatsen en de aanleg van jaagpaden en fiets- en wandelaarsbruggen. De werken voor een nieuw dok in de nieuwe jachthaven van Klein-Willebroek werden afgerond en de concessie werd in de markt gezet. De aanleg van de jachthaven in Lot werd aanbesteed.

Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) heeft een principeovereenkomst afgesloten met de Provincie West-Vlaanderen over een gedeeld gebruik van de jaagpaden. Voor de aanleg van de fietssnelweg Mechelen-Vilvoorde is een overeenkomst afgesloten tussen W&Z, de provincie Vlaams-Brabant en de betrokken lokale besturen. Met de Stad Brugge is een akkoord bereikt over sportief zwemmen in de Damse Vaart: zwemclubs zullen in de toekomst onder strikte voorwaarden kunnen trainen in een stuk van de Damse Vaart.

De mechanisering van de Plassendale-sluiz en de afstandbediening van de sluizen op het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort zorgt voor een betere bediening voor de pleziervaart. Op de sluizen van Lanaken en Neerharen van het kanaal Briegden-Neerharen werden bijkomende aanmeervoorzieningen gebouwd, zodat pleziervaartuigen vlot en veilig geschikt worden. Op sluis 10 Herentals van het kanaal Bocholt-Herentals werden de bestaande aanmeervoorzieningen uitgebreid.

De Vlaamse Kust is zeer veelzijdig. Er gaat aandacht naar zeewering en naar waterrecreatie, naar de ontwikkeling van natuur en naar de ontwikkeling van de economie. Ik investeer in de recreatief-toeristische functie van de Kust. De investeringen in de jachthavensector optimaliseren het gebruik van de beschikbare wateroppervlakte en zorgen voor een verhoogde belevingswaarde van de kustjachthavens. In juni 2016 werd de renovatie van de glooiing van de Noordrede op de rechteroever in Oostende voltooid.

De verzanding van de havengeul in Blankenberge blijft een belangrijk aandachtspunt. Ik wil een veilige haventoeegang blijven garanderen. De baggerwerken die worden uitgevoerd tegen de verzanding, slorpen op dit moment heel wat budgettaire middelen op. Een infrastructurele oplossing wordt onderzocht.

Ik investeer in beeldkwaliteit en kustbeleving. De zeedijkpromenades worden gerenoveerd in het kader van kustveiligheid, maar er wordt ook maximaal aandacht besteed aan architectonische en stedenbouwkundige meerwaarde. Het technisch en architecturaal ontwerp van de waterkeringen voor de zeedijk tussen Wellington en Raversijde in Oostende wordt verder uitgewerkt.

Ik laat werk maken van een onderzoek dat onder meer de economische betekenis van de Vlaamse waterrecreatiesector en haar toegevoegde waarde voor de Vlaamse toeristische sector in beeld brengt.

Vergroenen binnenscheepvaart

Ik heb op 19 september 2016 2 maatregelen gelanceerd die gericht zijn op het vergroenen van de binnenvaart: steunmaatregelen voor de hermotorisatie van kleine schepen en steunmaatregelen voor het toepassen van nabehandelingstechnieken (roetfilter en/ of katalysator) aan boord van middelgrote en grote schepen. Er werden 3 nieuwe walstroomkasten geplaatst aan de sluis van Evergem aan de opwaartse kaaimuur en 10 walstroomkasten op de linkeroever van het Albertkanaal in Wijnegem.

Binnen het kader van het Belgisch Fonds voor de Binnenvaart (voormalig Sloopfonds) kunnen middelen benut worden die bijdragen tot de verbetering van milieuvriendelijke investeringen. De waterwegbeheerders hebben in samenwerking met het Havenbedrijf Antwerpen en het Kenniscentrum Binnenvaart een projectvoorstel ingediend voor de aanstelling van een vergroeningsconsulent die de Belgische binnenvaartondernemer zal informeren over het vergroenen en begeleiden in het vergroeningsproces.

Opwekken groene energie

In 2016 werd gestart met de bouw van de pomp- en waterkrachtcentrale in Hasselt.

Het onderzoek naar de winning van getijdenenergie werd afgerond en er werd een eindrapport opgemaakt. Uit de eindresultaten van dit onderzoek blijkt dat de stroming in de Schelde te laag is om met de huidige technologie op een economisch rendabele manier getijdenenergie in de Schelde op te wekken.

Acties 2016-2017

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

Integraal Waterbeleid

De hydrodynamische modellen in het kader van de ORBP's Dender worden verbeterd. De stakeholdersanalyse wordt verder gezet en de pilootprojecten worden geïnitieerd, aangevuld met de overige thematische en gebiedsgerichte werkgroepen. Er wordt een maatschappelijke consultatie opgezet die mikt op een gedragen en integraal plan.

In de aanloop naar de opmaak van een leidraad voor gebiedsgerichte invulling van gelijkaardige projecten in lijn met de principes van meerlaagse waterveiligheid, zal in de loop van 2017 al van start worden gegaan met de evaluatie van de lopende pilootprojecten. Er worden tools ontwikkeld om naast de economische en sociale gevolgen van wateroverlast ook de culturele en ecologische impact in kaart te brengen.

Waterbeheersing*Sigmaplan*

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan wordt verdergezet. De inrichtingswerken in het GOG Zennegat (cluster Dijlemonding) en in het GOG Kruikebeke - Bazel - Rupelmonde worden normaal gezien voltooid in 2017. De werken in het kader van het dijkenprogramma en de herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen worden verdergezet.

Dender

De werken voor de vernieuwing van de stuwsuis in Aalst en in Geraardsbergen worden verdergezet. De studiefase voor de vernieuwing van de stuwsuis in Denderleeuw en de afschaffing van de stuwsuis in Teralfene wordt afgerond. De studiefase voor de vernieuwing van de stuwsuis te Pollare wordt opgestart.

Ijzer

Er wordt een waterkeringsdijk gebouwd in het Blankaartbekken.

Zenne

De dijkwerken op de linkeroever tussen de Damstraat en de Schumanlaan worden uitgevoerd. De woonkern Weerde wordt zo verdedigd tegen overstromingen. Op de dijk wordt een dolomietpad aangelegd, zodat de dijk inspecteerbaar is en geschikt voor gebruik door fietsers en voetgangers.

Maasvallei

De werken voor het grootschalig rivierverruimingsproject Boeien-Veurzen op het grondgebied van de gemeente Maasmechelen worden afgerond.

Klimaatadaptatie

Er worden een aantal klimaatscenario's uitgewerkt, zodat beter ingeschat kan worden wanneer er ernstige tekorten (die drinkwaterproductie en scheepvaart verhinderen) dreigen. Dit gebeurt in het kader van de kaderovereenkomst afgesloten met de Vlaamse drinkwatermaatschappijen en aan de hand van het geactualiseerd Vlaams waterbalansmodel. Hierbij wordt ook rekening gehouden met water voor andere functies zoals landbouw, natuur, ... De resultaten zullen ook gebruikt worden bij de onderhandelingen met de Franse en Waalse collega-waterbeheerders over de watertoevoer.

Kustveiligheid

Ik investeer met de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid in een betere bescherming tegen overstroming. De lat wordt hoog gelegd (bescherming tegen minstens een 1000-jarige storm). Momenteel lopen bijvoorbeeld ingrijpende werken in het Zwin: de hoofdgeul wordt verbreed en verdiept, de westelijke duin ter hoogte van de Zwinmonding wordt afgegraven en de nieuwe zeewerende Zwindijk wordt gebouwd. Er wordt ook gewerkt aan een architecturaal ontwerp voor de zeedijk in Middelkerke.

Ik zet in op de realisatie en de instandhouding van een robuuste Kust: versnelde uitvoering van de zachte maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid op korte termijn, alternatieve voedingsmethodes voor de korte en middellange termijn en innovatieve zeeweringstechnieken en ruimtelijke visie voor de langere termijn. Efficiëntieverhogingen door synergie tussen de suppletiewerken en de baggerwerken worden verder onderzocht.

Ik laat de impact van een meer effectieve stortingsmethodiek of een dichter gelegen stortlocatie voor specie onderzoeken. Op dit moment wordt de baggerspecie vanuit de haven van Nieuwpoort weggevoerd naar een stortlocatie op 11 km van de Kust, omdat een federale wet verbiedt dat specie via een vast lozingspunt in zee wordt geloosd. Er kan wel zand hergebruikt worden voor het voeden van nabijgelegen stranden. Momenteel lopen er studies rond alternatieve en kostenefficiënte methodes om nog meer zand aan te brengen op de stranden. De meerjarige monitoring van de 'vooroeversuppletie te Oostende-Mariakerke', waarbij extra zand onder de laagwaterlijn werd aangebracht, wordt afgerond in 2018. Er wordt een langdurig contract voor een versnelde aanleg van de uitbreiding van de stranden en daaropvolgend langdurig onderhoud als één geheel in de markt gezet.

Er wordt prioritair ingezet op de verhoging van de veiligheid in en rond de kusthavens, waar zich de meest kritieke punten bevinden. De bouw van een stormvloedkering voor de haven van Nieuwpoort wordt aanbesteed.

Een hertoetsing van de zeewering wordt begin 2017 afgerond. Zo ontstaat er een overzicht van de nog zwakke schakels aan de Kust en van de robuustheid van de uitgevoerde maatregelen. De hydrodynamische en morfologische modellen worden verder verfijnd, om een beter beeld te krijgen van de effecten van de langs- en dwars sedimenttransporten en diverse morfologische effecten, die de kustbescherming aantasten.

Vlaamse Baaien

Ik ontwikkel met het project Vlaamse Baaien een lange termijn visie voor onze kustzone, waarin ook de positie van de Haven van Zeebrugge duurzaam verankerd wordt. Het onderzoek naar de technische en juridische haalbaarheid van concrete infrastructurele ingrepen in de kustzone wordt momenteel afgerond.

De ontwikkeling van binnenvaart op zee via een nieuwe opening in de oostelijke havendam kan een alternatief zijn voor een zeewaartse uitbouw van de haven van Zeebrugge. Dit zou gecombineerd kunnen worden met de aanleg van kunstmatige eilanden die een golvenluwe zone creëren. De kunstmatige eilanden zouden ook een meerwaarde kunnen betekenen voor het verzekeren van een robuuste kustveiligheid in de komende decennia. Het technische en juridische onderzoek is in gang gezet. Er wordt vooral gekeken naar de mogelijkheden van estuaire vaart in het kader van internationale verplichtingen, zowel wat de technische vereisten als wat de bemanningsvereisten betreft. Het departement MOW werkt hiervoor samen met de FOD Mobiliteit en de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ). In de eerste helft van 2017 wordt begonnen aan de uitwerking van een Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt. Er wordt gemikt op een versoepeling van de eisen die aan de estuaire vaart worden opgelegd. Na de verkennende onderzoeksfase

worden de interessante en haalbare onderdelen van het plan verder en uitgebreider en gerichter bestudeerd. In de volgende fase worden ook de economische kosten-baten, de financiële haalbaarheid, de impact en meerwaarde voor andere sectoren (ruimtelijke ordening, natuur en landschap, toerisme en recreatie, energie ...), de technische vereisten en verticale dimensionering van maatregelen nauwkeuriger in kaart gebracht. Er wordt een overlegproces opgestart met alle stakeholders, met het oog op een maximaal draagvlak.

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

Meewerken aan realisatie instandhoudingsdoelstellingen

Mijn diensten ondersteunen de realisatie van de Instandhoudingsdoelstellingen (IHD) in de Havens van Antwerpen en Zeebrugge, langs de Vlaamse Kust en langs onze waterwegen. De opmaak van de managementplannen en de politieke besluitvorming lopen nog. Er wordt pas later invulling gegeven aan de volgende generaties van managementplannen.

Ik investeer in het duurzaam beheer van waardevolle zeewerende duingebieden die eigendom zijn van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, en dit steeds in goed overleg met het Agentschap voor Natuur en Bos. Er is momenteel een inventarisatie aan de gang die moet bepalen op welke locaties de gebiedsvisie en het inrichtingsplan geactualiseerd moeten worden.

In het kader van het geactualiseerde Sigmaplan worden afspraken gemaakt om de IHD-doelstellingen voor het Habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent' en 'Demervallei' verder vorm te geven. W&Z neemt als waterwegbeheerder een aansturende rol op.

De werken voor de historische uitbreiding van het Zwin zijn in 2016 van start gegaan.

Duurzame leefomgeving

De Vlaamse overheidsrederij VLOOT kreeg in 2015 als eerste organisatie binnen het beleidsdomein MOW de duurzaamheidsprijs toegekend. VLOOT geeft zo het goede voorbeeld voor het geheel van de scheepvaart. Ik blijf investeren in het optimaliseren van de hoogtechnologisch uitgeruste milieuvriendelijke vaartuigen die ingezet worden voor de opdrachten van Vlaanderen en onze partners.

Stedelijke logistiek

Stedelijke logistiek vormt een belangrijk onderdeel van het Vlaamse logistieke beleid. Ik werk aan een richtinggevend beleidskader voor stedelijke logistiek dat specifiek focust op enkele cruciale domeinen waar de Vlaamse overheid een rol in kan opnemen. Samenwerking vormt de basis van het beleidskader. Het stedelijk goederenvervoer is immers met vele beleidsdomeinen verweven: van stedenbeleid, mobiliteit en openbare werken, milieu, (sociale) economie, ruimtelijke ordening tot toerisme. Goede samenwerking en constructieve dialoog tussen alle partners zijn basisvoorwaarden om het Vlaams beleidskader en de acties te realiseren. De flexibiliteit van het kader (jaarlijkse opvolging en bijsturing indien nodig) zorgt er voor dat er ingespeeld kan worden op de snel wijzigende context en de voortdurende – op data gebaseerde – kennisopbouw. Vlaanderen onderzoekt de mogelijkheden van stedelijke consolidatiecentra en de beleving van steden via het water. Gent is nu al een concreet voorbeeld van hoe de binnenvaart grote steden kan helpen beleveren. W&Z bespreekt met de Stad Gent de oprichting van een watergebonden distributiecentrum en andere mogelijke watergebonden opportuniteiten. NV De Scheepvaart heeft in Hasselt een concessie geschonken aan Citydepot. In het najaar van 2016 wordt een watergebonden overslaglocatie officieel geopend, van waaruit het bedrijf zal instaan voor duurzame beleving van en naar de Hasseltse binnenstad.

De impact van wegen en verkeer milderen

Ik pak geluidshinder aan op de zwaarst belaste locaties. Er worden geluidsmilderende maatregelen genomen op basis van de prioriteitenlijst. Ik zet in op samenwerkingsverbanden met lokale overheden via de samenwerkingsovereenkomst IX.

Er wordt gewerkt aan een nieuw afstandsbewakingssysteem voor de wegverlichting van de snelwegen en de gewestwegen. Het nieuwe systeem is nodig om de lichtvisie op het terrein uit te voeren. Het centrale systeem wordt opgeleverd eind 2016. De uitrol van de bijhorende lokale besturingsapparatuur en aansluiting van de bestaande installaties op het centrale systeem begint in 2017 en wordt ten vroegste afgerond in 2018.

Ik geef mijn administratie de opdracht om een omschakelingplan naar LED-verlichting uit te werken.

AWV draagt bij aan de bouw van diverse reptielen- en amfibieëntunnels. Dit gebeurt in het kader van de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden en samen met onder meer de Provincie Antwerpen. Op de R0 omgeving Zoniënwoud worden ontsnipperingsmaatregelen genomen. Concreet gaat het om de realisatie van het ecoduct Groenendaal, ecotunnels, ecorasters, boombruggen op bestaande en geplande portieken die in de loop van de volgende jaren gerealiseerd kunnen worden. Ik investeer mee in een elektronisch wilddetectie-systeem op de N73 ter hoogte van Leopoldsburg en Hechtel-Eksel. Het systeem signaleert dieren met behulp van infrarood en waarschuwt automobilisten. AWV werkt hierbij nauw samen met het Agentschap Natuur en Bos (ANB), het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en het departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Mijn diensten werken ook verder aan de voorbereidingen voor het ecoduct over de N25 te Oud-Heverlee en de ecorecreaducten over de N75 en de N771. Andere maatregelen worden maximaal geïntegreerd in lopende wegenwerken. Ook in 2017 zullen verschillende houtkanten worden omgezet naar hakhoutbeheer.

Klimaatplan interne werking

De Vlaamse Regering wil tegen eind 2030 de CO₂-emissies met minstens 40% reduceren en het primair energieverbruik met minstens 27%. De doelstellingen gelden voor de gehele samenleving, maar de Vlaamse Overheid kijkt natuurlijk in de eerste plaats naar haar eigen mobiliteit, patrimonium en organisatiecultuur. De Vlaamse Regering heeft in juli 2016 2 concrete actieplannen goedgekeurd: het actieplan Mobiliteit en het actieplan Energie-efficiëntie. Zowel ten aanzien van mobiliteit, als ten aanzien van energie-efficiëntie zal het beleidsdomein MOW een substantiële bijdrage leveren. Op het vlak van energieverbruik en op het vlak van het wagenpark en gebouwenbeheer behoren de entiteiten van het beleidsdomein MOW steeds tot de belangrijkste spelers om de doelstellingen van de Vlaamse Overheid waar te kunnen maken. Momenteel wordt onderzocht hier er innovatief en efficiënt omgegaan kan worden met de gestelde reductiedoelstellingen.

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

Alternatieve energie en laadpalen langs snelwegen en gewestwegen

Ik wil het aanbod voor alternatieve energie op de dienstenzones uitbreiden. In het voorbije jaar werden er al laadpalen voor elektrische voertuigen in gebruik genomen op de carpoolparkings van Wommelgem en Erembodegem. Dit jaar nog worden er in samenwerking met private partners op 3 bijkomende locaties laadpalen geïnstalleerd. AWV stelt op de carpoolparkings ruimte ter beschikking en verleent een vergunning voor het uitbaten van de elektrische laadpalen. De uitbater is verantwoordelijk voor het plaatsen, aansluiten en uitbaten. In de loop van 2017 worden opnieuw locaties vergund, zodat meer carpoolparkings uitgerust worden met laadinfrastructuur.

In de toekomstige concessiebestekken zullen voorwaarden worden opgenomen inzake het aanbieden van alternatieve energie, zoals laadpalen. Mijn diensten baseren zich

hiervoor op het Vlaams actieplan “Clean Power for Transport” dat wordt getrokken door de Vlaamse minister bevoegd voor Energie.

Sloopafval

OVAM zet analoog aan het grondverzet een traceerbaarheidssysteem op poten voor steenachtige materialen die vrij komen bij de afbraak van een gebouw of infrastructuurwerk. Dit systeem moeten toelaten om de afvalstromen beter te scheiden. Vanaf het najaar van 2017 moeten voor alle infrastructuurwerken sloopopvolgingsplannen opgemaakt worden. Zo kunnen werven met een hoog milieurisico gedetecteerd worden en afvalstromen beter beheerd worden. De opvolging zal gebeuren door een erkende sloopbeheerorganisatie. Om tijdig te voldoen aan deze nieuwe procedures, worden de bestekken nu reeds aangepast. Mijn diensten starten met het toepassen van de nieuwe procedures, ook voor lopende projecten. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de sloopbeheerorganisatie, zodat beide partijen kunnen leren uit de nieuwe praktijk.

Duurzaam (her)gebruik van materialen en producten

Ik bekijk initiatieven die het duurzaam (her)gebruik van materialen en producten aanmoedigen. Ik treed hiervoor in overleg met mijn collega bevoegd voor Omgeving.

Vergroening voertuigenpark De Lijn

Ik blijf fors investeren in nieuwe bussen en trams, zodat de vervanging van het rollend materieel van De Lijn blijft doorgaan aan een bijzonder hoog tempo. De gemiddelde ouderdom van bussen en trams wordt eindelijk weer naar beneden gehaald. In 2016 zullen we voor bijna 85 miljoen euro nieuwe bussen en trams besteld hebben en wordt de instroom van ruim 200 nieuwe bussen en 40 nieuwe trams voorzien.

De Lijn zal de busvloot bovendien versneld vergroenen. Het aankoopbeleid wordt volledig gericht op duurzaamheid. Vanaf 2019 worden alleen nog bussen met alternatieve aandrijving (hybride, elektrisch, waterstof, ...) aangekocht. De ambitieuze doelstelling is om stedelijke omgevingen tegen 2025 enkel nog met groene bussen (mix van hybride en batterij-elektrische bussen) te exploiteren, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt. Deze doelstellingen worden opgenomen binnen de transitiebeheersovereenkomst van De Lijn. Binnen het Klimaatfonds wordt de komende jaren 22 miljoen euro vrijgemaakt om deze doelstellingen te helpen realiseren.

Walstroom

Er wordt gewerkt aan o.a. het uniformiseren van het aanbiedings- en betalingssysteem en aan maatregelen en acties om het gebruik van walstroom te bevorderen.

Clean Power for Transport

In het dossier Clean Power for Transport (CPT) krijgt de implementatie van het actieplan concreet vorm in overleg met LNE. In november 2016 wordt er gerapporteerd aan de Europese Commissie, met tevens een indicatie van de doelstellingen richting 2020.

Vergroening scheepvaart

De Vlaamse Overheid werkt actief mee aan de ontwikkeling van een wetgevend kader voor LNG-bunkering en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak. De uitbouw van LNG-bunkeringinfrastructuur wordt overgelaten aan de markt. Het is belangrijk om ook de regelgeving betreffende het gebruik van andere alternatieve brandstoffen aan te passen, zodat Vlaanderen ook rond dit thema vooruitgang kan boeken met bv. pilootprojecten.

Technologische evoluties en onderzoeken in de private sector rond getijden-energiewinning worden verder opgevolgd, en – daar waar mogelijk en relevant – gefaciliteerd.

Energie uit waterkracht

Er wordt verder gewerkt aan de pomp- en waterkrachtcentrale in Hasselt. Er wordt gestart met de bouw van de pomp- en waterkrachtcentrales in Genk. In 2018 volgt de pomp- en waterkrachtcentrale in Diepenbeek. Eind 2017 wordt ook gestart met de bouw van de waterkrachtcentrale in Harelbeke, die medio 2018 in gebruik genomen zal worden. Deze turbine zorgt op jaarbasis voor een energieneutraal nieuw sluiscomplex.

Windenergie

De interne MOW-werkgroep "Fast Lane voor Windenergie" inventariseerde en georeferendeerde de terreinen die in aanmerking komen voor de opstelling van windturbines. De reeds verleende concessies voor het oprichten van windturbines werden opgelijst. De randvoorwaarden voor het inplanten van windturbines langs, of in de onmiddellijke nabijheid van lijninfrastructuur werden in kaart gebracht. Al deze informatie werd, samen met de door de havenbedrijven verstrekte info, bezorgd aan het kernteam van de interdepartementale planningswerkgroep "Fast Lane voor Windenergie".

Het eindrapport over de verdere uitbouw van windenergie in Vlaanderen werd opgeleverd in het kader van de interdepartementale juridische werkgroep "Fast Lane voor Windenergie". Er is ook een handleiding windturbines in opmaak die verduidelijkt welke project-MER-verplichtingen er bestaan voor vergunningsplichtige windturbineprojecten of voor wijzigingen of uitbreidingen van bestaande windturbineparken.

Luchtkwaliteitsplannen

Er wordt uitvoering gegeven aan de acties uit het Vlaams NO₂ luchtactieplan. Eind september 2016 heeft mijn collega bevoegd voor Natuur aan de Europese Commissie gerapporteerd over de resterende overschrijdingen (oorzaken, aantal km weg in overschrijding, oppervlakte, bevolking). Deze informatie wordt, samen met stand van zaken van het luchtactieplan en de vervolgstappen, eind oktober overgemaakt aan de voltallige Vlaamse Regering. Het beleidsdomein MOW werkt hier actief aan mee.

Een te hoge stikstofdepositie vormt vaak een cruciaal knelpunt bij het streven naar een verbeterde natuurkwaliteit en naar het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. De sector transport is één van de bronnen van deze stikstofdepositie, naast o.m. landbouw en industrie. Om van een effectief instandhoudingsbeleid te kunnen spreken, moet de stikstofbelasting afnemen. Er wordt dus werk gemaakt van een "Programmatische Aanpak Stikstof" (PAS), waarbij ook de transportsector verantwoordelijkheid moet opnemen. Mijn diensten werken mee aan de opmaak van een kader, zoals dat al bestaat voor de sectoren landbouw en industrie

Klimaatbeleid

De succesvolle Klimaatop van 12 december 2015 in Parijs eindigt met een wereldwijd akkoord tussen 195 landen. Vlaanderen wil een antwoord bieden met ambities op korte, middellange en lange termijn. De Vlaamse Klimaatop op 19 april 2016 gaf de aftrap om sneller, slimmer en fundamenteler op weg te gaan naar een koolstofarme economie en samenleving. Dit is een belangrijke uitdaging, waar ook de logistieke en mobiliteitssector mee aan de slag moeten. Daarom organiseer ik samen met mijn collega bevoegd voor Energiebeleid op 25 oktober een Klimatrondetafel Mobiliteit, Logistiek en Voertuigen.

OD 18 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken
--

Waterrecreatie

De jachthaven in Lot wordt aangelegd in 2017, als de stedenbouwkundige vergunning wordt verkregen. Eind 2016 wordt gestart met het openleggen van het resterend gedeelte van de Reep in Gent. Het openleggen van dit laatste stukje Nederschelde in het historisch hart van Gent is het sluitstuk van de aanzienlijke investeringen in watergebonden infrastructuurwerken die in de afgelopen jaren in de Gentse binnenstad werden uitgevoerd.

Het aantal ligplaatsen in de kustjachthavens wordt substantieel verhoogd. De projecten 'Rechteroever Nieuwpoort' en 'inrichting Vuurtorendok Oostende' zijn hier voorbeelden van. De toeristisch-recreatieve en economische waarde wordt zo verhoogd.

Het project Rechteroever Nieuwpoort behelst de realisatie van een nieuw stadsdeel, inclusief een uitbreiding van de jachthaveninfrastructuur. Eventuele ontwikkelings- en realisatiemogelijkheden worden in samenspraak met de Stad Nieuwpoort en de Provincie West-Vlaanderen afgetast met het oog op het faciliteren van de realisatie van een geïntegreerd project met een publiek-private dimensie.

Ik investeer in de recreatieve ontsluiting van de kust voor wandelaars en fietsers. Er worden nieuwe verbindingen gecreëerd over de duinen, zodat de badgasten en wandelaars veilig en met respect voor de natuur van en naar het strand kunnen gaan.

Ik zet in de komende maanden verdere stappen om de Mercator over te dragen aan de meest geschikte partner. Ik doe dit in het belang van de Mercator en het goede beheer van ons maritiem erfgoed.

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

Algemene stand van zaken

Nautische keten en veiligheid

De actoren betrokken bij de scheepvaart op de Schelde en in de Haven van Antwerpen hebben op 1 april 2016 een gemeenschappelijke werkvloer gerealiseerd in Zandvliet. Resultaat is een doorgedreven verkeersorganisatie van alle schepen met bestemming Antwerpen. De Vlaamse Regering heeft op 8 juli 2016 beslist om geen nieuwe oproep te gunnen voor een nieuwbouw van het Antwerpen Coördinatie Centrum. Er wordt als alternatief een aanpassing van het bestaande gebouw blok B voorbereid.

Er wordt ingezet op een meer intensieve operationele samenwerking met de federale partners die actief zijn op de Noordzee. Sinds het voorjaar van 2016 is de operationele werkvloer van het Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC) in Oostende uitgebreid met de operatorenstand van Oostende Radio (OSU de Radio Maritieme Diensten (RMD)). In het kader van de kustwachtsamenwerking werd gestart met een studie kustwachtcentrale om de informatie-uitwisseling tussen MRCC en de Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) partners te optimaliseren.

Er werd gestart met de ontwikkeling van de software Dynamische Kiel Speling en er worden meetreizen voorzien op het terrein. Bedoeling is om de grote zeeschepen op een nog efficiëntere manier naar de Vlaamse Havens te brengen.

Vlaanderen blijft zeer goed scoren wat betreft het uitvoeren en nakomen van de Europese verplichtingen in het kader SafeSeaNet. Dit is te danken aan het succesvol doorlopen van Vlaamse ICT-realisatieprojecten en samenwerkingsverbanden met de Vlaamse zeehavens.

Waterwegen

Mijn diensten valoriseren maximaal de door Europa toegekende subsidies voor de realisatie van Seine-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal (de verhoging van bruggen).

Vlaanderen heeft onder de 2^{de} Connecting Europe Facility (CEF)-projectoproep twee aanvragen voor cofinanciering ingediend. De waterwegbeheerders kregen subsidies in het kader van twee RIS (River Information Services) projecten waar zij zelf bij betrokken

zijn. De verdere uitbouw van RIS in Vlaanderen is gericht op een betrouwbaar en vlot gebruik van de waterweg en een optimale en efficiënte benutting.

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

Ik heb op 20 september 2016 tijdens een vaartocht op het kanaal naar Charleroi de streefbeeldstudie voorgesteld voor de opwaardering van deze waterweg in Sint-Pieters-Leeuw, Beersel en Drogenbos. Via gerichte investeringen - zoals het vervangen van de sluizen, de bouw van hoger gelegen bruggen en nieuwe overslagfaciliteiten in de industriezone van Drogenbos - moet het kanaal beter toegankelijk worden voor hedendaagse schepen en aantrekkelijker zijn als vestigingsplaats. Het is ook de bedoeling om bij de vernieuwing van het kanaal de band met de omgeving te versterken. Blikvangers zijn in dat verband onder meer de heraanleg van de oevers met het oog op een betere ontsluiting, en een hogere ecologische- en beleevingswaarde.

Het plan-MER voor de capaciteitsuitbreiding van het sluizencomplex Wijnegem werd op 5 april 2016 goedgekeurd. Er werd ook een MKBA opgemaakt. Op basis van de uitgevoerde studies werd het vervolgtraject goedgekeurd.

In de loop van 2016 werden 2 bruggen over het Albertkanaal verhoogd (Brug Olen-Hoogbuul en brug Westerring Genk). Momenteel beschikken 30 van de 62 bruggen over een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m. In het najaar van 2016 gaat de herbouw van de Azijnbrug in Antwerpen van start en vinden de aanbestedingen plaats voor de herbouw van de Theunisbrug in Antwerpen en de verhoging van de duwvaartsluiskoker in Wijnegem. De gunningsprocedure voor de eerste PPS Cluster werd gestart in mei 2016. De gunning is voorzien voor het voorjaar van 2017. Intussen zijn ook de stedenbouwkundige vergunningen voor de 7 bruggen van PPS-Cluster 1 ontvangen. De selectieprocedure voor de 2e PPS-Cluster wordt eind 2016 opgestart. Op 21 september 2016 heeft INR in zijn advies aangegeven dat de meeste risico's en voordelen binnen het PPS-project bij de private partner liggen en de activa niet als overheidsactiva beschouwd dienen te worden.

Eveneens zal ik in overleg treden met mijn federale collega verantwoordelijk voor Infrabel om de problematiek over de verhoging van een beperkt aantal spoorwegbruggen over het Albertkanaal in 2016 te beslechten zodat de realisatie tegen 2020 niet in het gedrang komt.

De waterwegbeheerders zijn formeel toegetreden binnen het kader van de vzw Cargo Community Systems (CCS). Er wordt momenteel gewerkt aan een lijst van prioritaire projecten. Zo wil men bijvoorbeeld de wachttijden voor binnenvaart in havens reduceren. In dat kader loopt er momenteel een project om elektronisch melden in heel Vlaanderen mogelijk te maken zodat waterwegbeheerders en havens sneller en betere informatie hebben over schepen in en rond hun werkingsgebied.

Er werden contacten gelegd met andere beheerders voor de uitwerking van een Enig Meldpunt en elektronische betaal Faciliteiten voor een breed gamma aan diensten. De sluisplanning werd herbekeken in kader van optimalisatie en corridormanagement.

Het verplicht aan boord hebben van AIS op de Vlaamse waterwegen werd reeds ingevoerd via de technische voorschriften voor beroepsvaart. Ik heb deze verplichting geoperationaliseerd door het verplichte gebruik van AIS ook middels besluit van de Vlaamse Regering in te voeren. De veiligheid voor de binnenvaart wordt zo verhoogd. De verkeersstromen kunnen nu ook beter in beeld gebracht worden en de infrastructuur kan beter worden benut. Dit sluit aan bij de verplichting die al in Nederland en op de Rijn geldt.

De administratieve voorbereidingen om deel te kunnen nemen aan het EU-project RIS enabled Corridor Management EXecution (RIS COMEX) werden getroffen. De bedoeling van het project is een geharmoniseerde implementatie en operationalisering van RIS (River Information Services) op belangrijke binnenvaartcorridors in Europa door middel van gepaste gegevensuitwisseling over de grenzen heen om zodoende de veiligheid, efficiëntie en impact van de binnenvaart te verbeteren. In 2017 zal effectief gestart worden met COMEX. Het project loopt tot eind 2020.

De steunmaatregel palletvervoer werd afgesloten op 5 mei 2016. Met 2 geselecteerde steunaanvragers zal een steunovereenkomst afgesloten worden met engagement naar volumegarantie toe.

De waterwegbeheerders hebben onderzocht of er synergiemogelijkheden te vinden zijn binnen de respectievelijke projecten slibverwerking/slibberging.

Er loopt onderzoek naar de strategische locaties voor overslagmogelijkheden en (watergebonden) bedrijventerreinen. Het bundelen van goederenstromen is een belangrijk uitgangspunt om het transport te optimaliseren. Multimodale ontsluitingsmogelijkheden en een goede bereikbaarheid van de locaties worden verzekerd. Het is een economische noodzaak om elke watergebonden industriegrond optimaal te gebruiken en onbenutte terreinen te vermarkten.

De publiek-private samenwerkingsregeling voor de bouw van laad- en losinstallaties (PPS-regeling) werd verdergezet. Zo werden overslagmogelijkheden voor bedrijven langs de waterweg verder uitgebouwd. Deze maatregel zorgt jaarlijks voor bijna 1 miljoen vermeden vrachtwagenritten. De huidige regeling loopt tot eind 2016. Een aanvraagdossier ter continuering van de PPS-regeling werd voorbereid en afgetoetst bij de Europese Commissie. De nodige stappen werden ondernomen voor een verderzetting van de bouw van laad- en losinstallaties in publiek-private samenwerking na 2016. Hierbij zet ik maximaal in op het gemeenschappelijk gebruik van de gerealiseerde overslaginstallaties en wordt een gemeenschappelijke kaaimuur voorzien bij de uitbouw van nieuwe en - waar mogelijk - bij bestaande watergebonden bedrijventerreinen.

nv De Scheepvaart nam actief deel aan de overlegfora in het kader van de herontwikkeling van de Ford-site en heeft conform het Masterplan Ford de verantwoordelijkheid op zich genomen om het watergebonden terrein (de zogenaamde C-zone) te verwerven, te beheren, uit te geven en te vermarkten. nv De Scheepvaart lanceerde een open aanbesteding voor de sloop van de gebouwen, inclusief de grondgebonden uitrustingen, riolering en ondergrondse constructies.

In het kader van de ontwikkeling van het ENA-terrein Ham-Zwartenhoek zal de afwerking van het watergebonden perceel ten oosten van het Nike-perceel gebeuren in de loop van 2016 en 2017. In 2016 werden de vergunningen aangevraagd en de werken aanbesteed.

De beschikbare data bij de waterwegbeheerders worden visueel in kaart gebracht met de zogenaamde visibiliteitstool. Op deze manier wordt een dialoog nagestreefd met bedrijven en wordt het gebruik van binnenvaartschepen geoptimaliseerd en de leegvaart beperkt.

Regionale luchthavens

De regionale luchthavens zijn belangrijke knooppunten voor de verdere logistieke ontwikkeling van Vlaanderen. Sinds de opstart van de nieuwe structuur met een Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een Luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) nam de trafiek op de luchthavens sterk toe. Op de Luchthaven Antwerpen groeide het aantal passagiers in 2015 met 82% t.o.v. het jaar voordien. De Luchthaven Oostende-Brugge realiseerde 9% meer passagiers. De groeicijfers worden doorgetrokken in 2016.

De LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge vervullen hun decretale taak en voeren de noodzakelijke investeringen in basisinfrastructuur uit. Met de inwerkingtreding van de Europese Verordeningen nr. 216/2008, 1108/2009 en 139/2014 werd de basis gelegd om de certificering van de Europese luchthavens op Europees niveau te regelen. Vanaf 31 december 2017 moeten de luchthavens niet langer over een ICAO Aerodrome certificate - Annex 14 beschikken, maar wel over een EASA ADR certificaat. LEM en LOM doen het nodige om deze transitie te bewerkstelligen en het EASA ADR certificaat voor beide luchthavens te bekomen.

Voor de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem gaat de vernieuwde beheersvorm eind 2016 van start. De NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem werd opgericht op 1 juli 2015 en zal in het najaar 2016 de exploitatie op zich nemen. Deze NV zal de noodzakelijke investeringen uitvoeren opdat ook het beheer van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem tegen 2023 kan evolueren naar een LOM-LEM structuur.

Acties 2016-2017

OD 19	Investerings- transportinfrastructuurnetwerk	inpassen	in	het	Europese
-------	---	-----------------	-----------	------------	-----------------

Realisatie TEN Netwerk binnen CEF oproep

Een groot deel van de belangrijkste Vlaamse haven- en waterwegprojecten - zoals de Nieuwe Sluis Terneuzen, de Seine-Scheldeverbinding en de opwaardering van het Albertkanaal - zijn ingepast in de Europese transportcorridor North Sea - Mediterranean en ontvangen dan ook Europese cofinanciering. Diverse Vlaamse projecten rond innovatie, telematica en slimme infrastructuur ontvangen ook Europese middelen. Goede opvolging en rapportering garanderen dat deze middelen maximaal aangewend worden. Mijn diensten zullen ook de mogelijkheden van alternatieve financiering voor Vlaamse infrastructuurprojecten onderzoeken. Concreet wordt er gekeken naar de beschikbare financiële instrumenten (leningen, garanties, participaties, ...) van de Europese Investeringsbank (EIB) of het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI) of een 'blending' van subsidies en financiële instrumenten.

Nautische Keten

De architectuur van het applicatielandschap voor de Schelderadarketen wordt grondig vernieuwd. Een flexibele en performante informatie-uitwisseling met alle ketenpartners wordt nu en in de toekomst ondersteund.

Maritime single window

Het "Maritime single window" (MSW) wordt verder uitgebouwd en blijft mee-evolueren met de nieuwe Europese verplichtingen terzake.

Kustwachtcentrale

Bij de uitwerking van een operationele kustwachtcentrale wordt gestreefd naar het bekomen van Europese subsidies in het kader van het Europees programma om de samenwerking tussen kustwachtautoriteiten te verbeteren (CISE: Common Information Sharing Environment).

Investeren in het waterwegennetwerk

Ik investeer in 2017 verder in de Vlaamse waterwegen met onder andere volgende werken:

- Zeekanaal Brussel-Schelde: finaliseren verdiepingswerken van de vaargeul tussen Wintam en Willebroek teneinde toegang te verlenen voor 10.000 tonsschepen.
- Kanaal naar Charleroi: aanvang van de realisatie van de opwaardering van het kanaal in Halle en voorbereidende werken voor de realisatie van de Driefonteinenbrug te Sint-Pietersleeuw en de aansluitende wegenis.
- Boven-Zeeschelde: in Wetteren zal een nieuwe en hogere fiets- en voetgangersbrug worden gerealiseerd.
- Seine-Scheldeproject op de Leie-as: o.a. de verdere afwerking van de nieuwe klasse Vb-sluis in Harelbeke, de nieuwe klasse Vb-sluis in Sint-Baafs-Vijve, bochtverbredingswerken op het Afleidingskanaal (Deinze, Nevele) en de bijhorende baggerwerken.
- Voor de vernieuwing van Steenbruggebrug, de vervangingsbouw van de Dammepoortsluis en overige aanpassingenwerken aan de doortocht in Brugge zal een voorstel tot beleidsbeslissing voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering, waarna het voorkeursalternatief verder uitgewerkt kan worden.
- Dender: de ontwerpfase van de stuwsuiscomplex te Denderbelle wordt afgerond en de uitvoering wordt voorbereid; voor de opwaardering van het riviergedeelte tussen Dendermonde en Aalst wordt het ontwerp eveneens afgerond en wordt het plannings- en vergunningsproces verder doorlopen.
- Verhoging bruggen Albertkanaal: Aansluitend op het herbouwen van de brug van de Azijn zal gestart worden met de herbouw van de Theunisbrug. Voor de eerste cluster van 7 PPS-bruggen wordt gewerkt rond het afsluiten van een 'best and final offer'. Daarnaast wordt gestart met de selectiefase van de 2^e cluster van 8 bruggen. Parallel worden de stedenbouwkundige vergunningen voor de 8 bruggen van de 2^{de} cluster aangevraagd.
- Albertkanaal uitbreiding van de sluiscapaciteit Wijnegem: uitvoeren van het goedgekeurde vervolgetraject op basis van de uitgevoerde studies

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

Ik zet in op een multimodaal vervoersmodel, waar de verschillende modi elkaar aanvullen en voor elke opdracht gezocht wordt naar de beste modus (of combinatie van modi). Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid krijgt vorm dankzij doorgedreven inspanningen op meerdere fronten: gecoördineerde investeringen in infrastructuur, gerichte investeringen in intelligente transportsystemen en nauwe samenwerking tussen alle betrokken actoren.

Investerings in de netwerken van wegen, waterwegen, spoorwegen en investeringen in multimodale knooppunten dragen bij aan de opbouw van een multimodaal vervoersmodel. De investeringen moeten goed op elkaar afgestemd zijn en kaderen in een gemeenschappelijke visie. De kernactoren in het logistieke speelveld moeten nauw samenwerken. Dat gebeurt binnen de logistieke speerpuntcluster "Flanders Logistics Cluster", die getrokken wordt door het Vlaams Instituut voor de Logistiek. Private bedrijven, overheden en universiteiten zetelen samen in het bestuur van deze innovatiecluster en garanderen dat hun activiteiten op elkaar afgestemd zijn. Vanuit deze samenwerking wordt ook het (nieuw op te richten) synchromodaal platform aangestuurd.

Synchromodaal platform

Ik maak werk van een synchromodaal platform. Ik zet in op multimodale promotie, met de promotieactiviteiten voor alle modi (scheepvaart, weg, spoor en lucht). De promotieactiviteiten moeten in nauwe samenwerking met de marktprospectie-activiteiten van de beheerders van de logistieke netwerken en knopen uitgevoerd worden.

Dataverzameling stedelijke logistiek

Ik zet dit najaar een overheidsopdracht in de markt rond dataverzameling met betrekking tot stedelijke logistiek. Data over stedelijke logistiek zijn cruciaal om inzicht te verwerven in de randvoorwaarden voor goed stedelijk logistiek beleid. Deze data worden enerzijds gebruikt voor de monitoring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het beleidskader stedelijke logistiek, en zullen anderzijds een basis vormen voor de lokale besturen om gerichter actie te ondernemen om een duurzame en efficiënte lokale logistiek te faciliteren. De coördinatie vanuit Vlaanderen zorgt voor uniforme gegevensverzameling en datasets, zodat de gegevens voor externe partijen (bedrijven, universiteiten, enz.) bruikbaar zijn.

Dataverzameling Europese distributiecentra

De meest recente cijfers over Europese Distributiecentra (EDC's) in Vlaanderen dateren intussen van 2008. De EDC-studie stelt een actualisatie van deze logistieke cijfers voorop. Er wordt een aangepaste typologie van distributiecentra ontwikkeld. Aan de hand van deze typologie wordt het EDC-landschap in Vlaanderen in kaart gebracht. Dit wordt gekoppeld aan de meest recente logistieke ontwikkelingen, waaruit gerichte beleidsadviezen worden afgeleid. De data kunnen bovendien geïntegreerd worden in het Vlaams vrachtroutemodel.

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

Watertruck+

Ik zet in op nieuwe scheepsconcepten met het project Watertruck+. In de loop van 2017 moeten de eerste vaartuigen van dit project in gebruik genomen worden.

Onbemand varen

Ik investeer in onbemand varen om Vlaanderen en de binnenvaart competitief te houden. Dankzij onbemand varen kan de binnenvaart extra vracht naar de waterweg lokken. Vlaanderen maakt deel uit van een Europees consortium waarin gewerkt wordt rond onbemand varen. Dit Europese project 'onbemand varen' wordt uitgewerkt en ingediend tegen eind september onder het Horizon 2020- programma. Er werd nagegaan waar de belangrijkste Vlaamse wetgeving eventuele knelpunten bevat voor 'onbemand varen'.

Ik wil midden 2017 starten met concreet onderzoek om een betrouwbaar beeld te krijgen van de mogelijkheid tot vergroening en efficiëntiewinst voor de binnenvaart door het gebruik van onbemande schepen. Het onderzoek is gericht op het wegwerken van concrete knelpunten in de huidige wetgeving en zal worden uitgevoerd door de Vlaamse waterwegbeheerders. Er wordt een traject uitgewerkt dat alle technologische uitdagingen van de binnenwaterwegen omvat. .

Ik streef op korte en middellange termijn naar een introductie van onbemand varen in bepaalde zones, op bepaalde waterwegen, op bepaalde trajecten en onder voorwaarden voor bepaalde types vaartuigen. Ik mik in de eerste plaats op (kleine) waterwegen waar weinig aanpassingen aan infrastructuur nodig zijn. De vraag vanuit markt zal hierbij uiteraard een rol spelen. De noodzakelijke aanpassingen aan regelgeving worden op dit moment onderzocht.

Waterbouwkundig Labo

Ik investeer fors in de ontwikkeling van een maritiem onderzoekscentrum in Oostende, met een sleeptank en een golfbak. Zo vergroten we de capaciteit voor onderzoek naar het manoeuvreergedrag van schepen in ondiep water. Dit onderzoek is vaak de 1^{ste} stap om voor nieuwe schepen, situaties of scenario's de toegankelijkheid en haalbaarheid te bepalen. Een grotere sleeptank stelt ons in staat de steeds grotere schepen met grotere nauwkeurigheid te onderzoeken.

De site van het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout wordt grondig vernieuwd. Er gaat bijzondere aandacht naar een milieuvriendelijke en energiezuinige aanpak bij het optimaliseren van de bestaande gebouwen (kantoren en hallen).

OD 22	Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen
-------	---

Havensamenwerking

Ik stimuleer de steeds sterkere samenwerking tussen de Vlaamse Havens en ik zet in op de Flanders Port Area. Ik roep de top van de havens, vertegenwoordigers van de private sector en sleutelfiguren uit de administratie een paar keer per jaar samen om prioritaire dossiers in het havenbeleid te bespreken en de actuele gang van zaken op te volgen.

De Haven van Antwerpen en de Haven van Zeebrugge hebben het economisch samenwerkingsverband "Santiago" opgericht om elkaar ondersteuning te verlenen bij het aantrekken van nieuwe trafieken in de diepzeecontainersector. Dit samenwerkingsverband wordt verder ingevuld.

De havensamenwerking zal verder uitgewerkt en gepromoot worden met de nodige aandacht voor de elkaar aanvullende sterktes en troeven van elk van de Vlaamse Havens. Er gaat bijzondere aandacht naar de uitwerking van een daadkrachtige achterlandstrategie. We zoeken samen met de havenbesturen naar mogelijke vormen van interhavenbundeling van intermodaal vervoer naar het achterland en we toetsen een mogelijke synergie af tussen maritieme en continentale stromen.

Eén keer per jaar trekken we naar het buitenland om Vlaanderen en de Vlaamse Havens gezamenlijk te promoten. In 2015 waren Ivoorkust en Guinee de bestemmingen van de jaarlijkse havenmissie. De 4 Vlaamse zeehavens werden gepromoot en de economische banden met deze groeilanden werden versterkt. Ook in 2017 komt er een Havenmissie. We zoeken een bestemming met een zo groot mogelijke meerwaarde voor de betrokken Havens en Vlaamse private sector. Tijdens de Havenmissie kunnen interne Vlaamse haventhema's besproken en gefinaliseerd worden met de meereizende haven-CEO's. Eind 2016 zal ik de samenwerking evalueren en bekijken of er bijkomende maatregelen moeten genomen worden om te komen tot verdere samenwerking en versterking van een Flanders Port Area.

De Vlaamse havenstrategie

De Vlaamse Havenstrategie wordt uitgewerkt op basis van de strategische plannen van de havens, gesprekken met de CEO's van de Vlaamse havens, een aantal spilfiguren in de havensector en de ontwikkelingen in het Europese havenbeleid.

De Vlaamse Havenstrategie is meer dan een puur investeringsverhaal en omvat onder meer volgende topics:

- De rol die de Vlaamse overheid in de toekomst kan en wil spelen t.a.v. de havens
- De structuur en taken van de havens, rekening houdend met hun hybride karakter
- De wijze van financiering van haveninfrastructuur, gelet op de bijsturing van de subsidiemechanismen, de Europese evoluties inzake staatssteun, ...
- Een aanpassing van de taken, bevoegdheden en aanstelling van de havenkapiteindiensten ...
- Nautische aangelegenheden
- Grondenbeleid
- De impact van het Europees havenbeleid, met name de havenverordening
- De invulling van Flanders Port Area

Dit zal leiden tot een aanpassing van het Havendecreet, het wettelijk kader voor het Vlaamse Havenbeleid.

Arbeidsmarkt

Het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust besteedt aandacht aan het maritiem onderwijs en aan jobs op het water. Zo gaat de overheidsrederij VLOOT het jaarlijks aantal beschikbare mandagen voor stages aan boord uitbreiden tot ongeveer 3000 dagen. Zo wordt tegemoet gekomen aan de vraag van zowel studenten als rederijen om meer ervaring én formele vaartijd te kunnen opdoen tijdens de studiejaren. Met de komst van het multifunctioneel en hoogtechnologisch uitgeruste vaartuig SIRIUS eind 2016 zal ik nog meer impulsen kunnen geven aan het maritiem onderwijs en de maritieme arbeidsmarkt.

Nautische keten*Audit Nautische keten*

De bevindingen en aanbevelingen van de audit nautische keten worden geïmplementeerd om tot een optimale en meer efficiënte samenwerking tussen de verschillende partners (Vlaamse overheid, havenbedrijven, private sector) te komen.

Uitbreiding Schelderadarketen:

De Schelderadarketen wordt uitgebreid met 3 bijkomende radarposten stroomopwaarts Kallo, en 2 bijkomende radartorens tussen Kallo en de Royerssluis om zo de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart in het gebied te verbeteren. Dit gebeurt in samenspraak met het Havenbedrijf Antwerpen. De installatie van de radar in de nieuwe radartoren in Oostende is voorzien eind 2016.

Management Integration Ghent Terneuzen

Na de doorstart van begin 2016 beginnen we aan de uitwerking van 6 grensoverschrijdende projecten die de efficiëntie en kwaliteit van de scheepvaart op het kanaal Gent Terneuzen en haar havens (Gent en Zeeland Seaports) zullen verhogen.

Maritieme toegang en zeesluizen

Ik investeer verder in de uitvoering van baggerwerken die de maritieme toegang garanderen en in onderzoek dat de toekomst van de maritieme toegang veilig moet stellen. In de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie wordt maximale afstemming gezocht.

Nieuwe zeesluis Zeebrugge

De onderzoeksfase van het complex project voor de verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge wordt doorlopen. Een uitgebreide effectbeoordeling en een geïntegreerde MKBA worden uitgevoerd ter ondersteuning van het traject naar een voorkeursbesluit. In de loop van het project zal ook bekeken worden waarmee het project moet en kan sporen met andere ingrepen die bijdragen aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van de werking van het havengebied en die al dan niet gelijktijdig, in samenhang met of ter ondersteuning van het project zouden kunnen worden gerealiseerd. In het bijzonder zal gekeken worden of het project kan bijdragen aan bijvoorbeeld de reconversie van de achterhaven, de creatie van terreinen geschikt voor voorhavenactiviteiten ter hoogte van het Brittaniadok en de mogelijke uitbreiding van LNG-activiteiten.

Nieuwe Sluis Terneuzen

We zetten ook dit werkjaar belangrijke stappen naar de Nieuwe Sluis Terneuzen. Het Verdrag betreffende de aanleg van de Nieuwe Sluis Terneuzen is in maart in werking getreden. De Planuitwerkingsfase in het kader van het Nederlands Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) werd afgerond, zodat de Nederlandse minister op 25 mei 2016 het Uitvoeringsbesluit kon ondertekenen. Deze formele stap liet toe om de aanbestedingsprocedure op te starten. De gunning wordt gebaseerd op de methodiek Economisch Meest Voordelige Inschrijving. In 2017 zal op voorstel van de

stuurgroep Nieuwe Sluis Terneuzen van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie een voorstel van gunning aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor beslissing.

Economische ontwikkeling Haven van Antwerpen

De Haven van Antwerpen is een belangrijke groeimotor voor de Vlaamse economie en de verdere havenontwikkeling is dan ook noodzakelijk in economisch en maatschappelijk opzicht. De uitbreiding van de Haven van Antwerpen wordt op de agenda gehouden, ondanks de procedurele moeilijkheden van het GRUP ontwikkelingszone Saeftinghe. De Vlaamse Regering heeft op voorstel van mijn collega bevoegd voor de ruimtelijke ordening en ik heeft beslist om Saeftinghe op te nemen als een mogelijke piste in een complex project voor de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen.

Het project heeft een driedelige doelstelling:

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

De bouw van een dok in de Saeftinghezone is dus één van de alternatieven. Alle verschillende alternatieven worden op een geïntegreerde manier onderzocht en zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Het is de bedoeling om het beste alternatief uit een brede waaier van alternatieven te filteren. Alle actoren en het brede publiek worden hierbij betrokken.

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

Onderzoek

Het Waterbouwkundig Laboratorium voert in opdracht van de waterwegbeheerders studies en onderzoek uit ter bevordering van de binnenvaart in Vlaanderen, bijvoorbeeld in verband met doortocht Brugge, Dender tussen Aalst en Dendermonde, Leie-as en estuaire vaart. Sleeptankonderzoek, het uitvoeren van meetvaarten en inzet van manoeuvreersimulatoren staan centraal. Dit draagt bij tot het ontwerpen van efficiënte, gebruiksvriendelijke en onderbouwde kunstwerken die maximaal bijdragen aan het oplossen van de problematiek ter plaatse.

Vlaams binnenvaartservices platform

Er wordt in nauwe samenwerking met alle leden van het Vlaams binnenvaartservices platform gewerkt aan een afgestemde en gezamenlijke communicatie richting de schipper inzake de beschikbare dienstverleningen (o.a walstroom, afvalinzameling en drinkwater), het wegwerken van knelpunten in de binnenvaart inzake dienstverleningen en het samenwerken rond de verdere uitbouw van een netwerk met geschikte wacht- en rustplaatsen met aangepaste dienstverleningen.

Marketingplan

In het kader van de fusie van Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart wordt een marketingplan uitgewerkt dat twee grote doelstellingen heeft: de nieuwe beheerssituatie kenbaar maken bij de waterweggebruikers en het product binnenvaart expliciet onder de aandacht brengen bij oude en vooral bij nieuwe klanten. Er wordt actie ondernomen om de fusie bekend te maken bij de media, met bijzondere aandacht voor de gespecialiseerde pers en de logistieke actoren.

Er wordt intensief ingezet op een commerciële benadering van de markt: bedrijven met interesse voor het gebruik van de waterweg worden ondersteund en nieuwe

mogelijkheden worden verkend. De binnenvaartsector wordt verder ondersteund. Alles wordt geïntegreerd in de bedrijfsvoering van De Vlaamse Waterweg NV. De infrastructurele uitbouw, de exploitatie, de initiatieven inzake innovatie, het beschikbaar stellen van bedrijfsruimte worden nog meer gericht op een stijging van de trafiek op de waterwegen.

Uitbouw overslagmogelijkheden Kaaimuren via PPS

De bouw van laad- en losinstallaties binnen een publiek-private samenwerking wordt verdergezet. Er wordt werk gemaakt van het realiseren van openbare kaaimuren langs watergebonden bedrijventerreinen, zodat de binnenvaart optimaal kan worden ingeschakeld in de afhandeling van het goederenvervoer. Waar mogelijk moeten bestaande watergebonden bedrijventerreinen kunnen beschikken over een gemeenschappelijke kaaimuur.

Automatiseren en bedienen op afstand van beweegbare kunstwerken en optimalisatie van bedieningstijden

Verdere automatisatie is cruciaal om de positie van de binnenvaart in de logistieke keten verder te verbeteren.

Uitbouw River Information Services aan te passen

De waterwegbeheerders optimaliseren hun dienstverlening met het Automatic Identification System (AIS). Een ondersteunende toepassing (VisuRIS) stelt de RIS-operator in staat om efficiënter om te gaan met vragen van klanten en crisissituaties.

Relevante informatie van de schepen en de (actuele) toestand van het Vlaamse waterwegennet zal vanaf 2017 aangeboden worden via de VisuRIS webportaal aan de logistieke spelers (verladers, reders, schippers, hulpdiensten, openbare besturen, ...). De aangeboden informatie zal gefilterd worden op basis van de rol en de rechten van de gebruiker om tegemoet te komen aan de regelgeving omtrent de privacy. Gelet op het belang van het verplichte gebruik van AIS zullen de waterwegbeheerders de schippers die hun AIS toestel niet correct gebruiken wijzen op het nut en de verhoogde veiligheid bij een correct gebruik van AIS.

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

IJzeren Rijn

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

De haalbaarheidsstudie wordt voor helft gefinancierd door de Europese Commissie (TEN-T). Medio 2017 verwachten wij hiervan de resultaten. Het Duitse deel van de 'dritte Weg' is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan, zij het in een categorie die nog bijkomend onderzoek behoeft.

Investeringsplan 2016-2020

Vlaanderen ijvert binnen de federale Investeringscel Spoor we voor de maximale opname van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten in het investeringsplan 2016-2020 en voor de realisatie op korte termijn van de nog niet voltooide spoorprojecten uit het meerjareninvesteringsplan 2001-2012.

Goederenspoorvervoer

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

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

Er wordt overleg opgestart met Infrabel over een globale overeenkomst met duidelijke afspraken over taken, operationele en financiële verantwoordelijkheden m.b.t. sporen/spoorbruggen die wegen en waterwegen kruisen en overige spoorinfrastructuur en stationsinfrastructuur op gewestdomeinen van de weg- en waterbeheerders.

OD 25 Wegen als schakels in de logistieke netwerken
--

Lange en zware vrachtwagens

Na de evaluatie van de eerste proef met lange en zware vrachtwagens worden nog voor het einde van het jaar de nieuwe criteria en voorwaarden voor de tweede proef opgesteld. Deze hebben betrekking op de technische aspecten en op de trajecten. Het tweede proefproject wordt in 2017 opgestart.

Autonome voertuigen en platooning

Tijdens de European Truck Platooning Challenge hebben een aantal geautomatiseerde vrachtwagens een traject afgelegd doorheen Europa richting Rotterdam. Er werden ook Vlaamse snelwegen aangedaan. Truck platooning biedt mogelijkheden voor een beter gebruik van de weg, een besparing van tijd en brandstof en een vermindering van de CO₂-uitstoot. Dankzij communicatie via radar, gps en wifi kunnen trucks in een peloton op een veilige manier op korte afstand van elkaar rijden. In september vond ook een test plaats waarbij personenwagens van diverse fabrikanten gekoppeld werden en reden over het traject Diegem – Bornem over de A12.

Gezien de ontwikkelingen op het vlak van autonome voertuigen en de nood om nieuwe technologieën te testen, werken we nauw samen met federale overheidsdiensten om een 'code of practice voor het testen van geautomatiseerde voertuigen in een reële omgeving' vast te leggen. Dit kader moet de klijtlijnen vastleggen voor het testen van autonome voertuigen op het publieke domein. In overleg met de industrie zal bekeken worden welke testprojecten uitgewerkt kunnen worden.

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

Vlaamse luchtvaartdag

Om de luchthavens en de luchtvaartsector beter bekend te maken bij het grote publiek en om het positief imago van de luchtvaartsector te versterken organiseren we op 22 april 2017 de Luchtvaartdag. Dit moet ook de instroom van de arbeidsmarkt naar de luchtvaartsector vergroten. Er wordt onderzocht welke andere projecten ondersteund kunnen worden om de instroom uit de arbeidsmarkt verder te laten toenemen.

Regelgevend kader luchthavenspecifieke voertuigen

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

Trainingsvluchten en general aviation

In het onderzoek naar de noodzakelijke ruimte voor trainingsvluchten wordt nagegaan hoeveel ruimte er nodig is voor het uitvoeren van trainingsvluchten in Vlaanderen (m.a.w. wat is de behoefte van de vliegscholen) en waar deze trainingsvluchten kunnen uitgevoerd worden. Er wordt onderzocht welke mogelijkheden er bestaan op de regionale luchthavens en welke alternatieve mogelijkheden er bestaan op de militaire vliegvelden. Dit onderzoek zou afgewerkt moeten zijn tegen mei 2017.

Het onderzoek naar de ruimte voor 'general aviation' heeft betrekking op de oplijsting van knelpunten die binnen het Flanders Air transport Network werd opgemaakt (o.m. meer vliegvelden nodig voor recreatief vliegen – uitbouw capaciteit onderhoud). Deze knelpunten worden uitgediept en onderbouwd, waarna naar oplossingen gezocht kan worden. Dit onderzoek wordt opgestart met de bedoeling het af te ronden tegen eind 2017.

Slagkrachtige overheid

SD 6 Een planmatige aanpak

Algemene stand van zaken

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt momenteel verder afgewerkt op strategisch niveau, in samenspraak met de planningscommissie en in voortdurende afstemming met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het regeerakkoord, de conceptnota basisbereikbaarheid, het fietsbeleidsplan en het verkeersveiligheidsplan kenden daarbij hun doorvertaling.

Het Verkeersveiligheidsplan werd op 24 juni 2016 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Acties 2016 2017

OD 27	Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een horizontale aanpak
-------	---

Een globale, planmatige aanpak is noodzakelijk om Vlaanderen bereikbaar en mobiel te houden. Afstemming met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen blijft daarbij essentieel. Ik wens het bredere maatschappelijke debat aan te gaan aan de hand het herwerkte richtinggevende gedeelte van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Via de Mobiliteitsraad (MORA) zullen de teksten voorgelegd worden aan het maatschappelijk middenveld.

Een van de concrete actiepunten uit het Mobiliteitsplan is de realisatie van een gedragen plan dat de infrastructuurbehoeften voor het beleidsdomein in kaart brengt voor de middellange termijn (10 à 15 jaar). Dit laat toe om als overheid proactief te handelen, met oog op maximaal draagvlak, afstemming, financiering en degelijk projectmanagement.

Wegencategorisering

De overheveling van provinciewegen naar gewest en gemeenten is grotendeels gebeurd op basis van de toenmalige categorisering. Het model van de wegcategorisering is reeds 20 jaar in gebruik en daarom plan ik een grote hervorming. Binnen deze opdracht zullen de huidige wegen geëvalueerd worden. Enerzijds moeten secundaire wegen maximaal ingeschakeld worden in het vervoersnetwerk. Anderzijds worden de lokale wegen in gewestelijk beheer doorgelicht. Hierbij gaan we na of ze secundaire functie hebben of ze lokaal dienen te blijven. In geval van dat laatste moeten afspraken gemaakt worden over een vlotte overdracht van de wegen aan de lokale besturen. Er zal een concreet actieplan opgesteld worden om lokale wegen over te dragen naar de lokale beheerders. De VVSG zal hierbij intensief betrokken worden. Naast de uitfiltering van de wegen zal de herziening van de wegcategorisering aan bod komen en zal ook aandacht besteed worden aan de verknoping van netwerken. De oefening wordt in de schoot van de Planningscommissie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen mee opgevolgd.

OD 28	Een nieuw verkeersveiligheidsplan Vlaanderen
-------	---

Zie SD 3

SD 7 Wegen op internationaal beleid

Algemene stand van zaken

Het Europees transportbeleid wordt binnen het beleidsdomein MOW actief opgevolgd via het EU coördinatieplatform.

De belangrijkste transportdossiers voor Vlaanderen waren in de eerste jaarhelft, toen het Nederlands voorzitterschap actief was, de beroepskwalificaties binnenvaart, de circulaire

economie en het klimaatakkoord van Parijs. Daarnaast loopt ook het voorstel van havenverordening en worden de ontwikkelingen rond staatssteun nauw opgevolgd.

Het beleidsdomein MOW levert bijdragen aan interdepartementale EU dossiers die op Vlaams niveau door andere beleidsdomeinen worden getrokken. Hierbij wordt ingezet op de voor mijn beleidsdomein prioritaire dossiers (Europees semester, Clean Power for Transport, staatssteun, EFSI, Interreg, Horizon 2020). Andere dossiers worden op hoofdlijnen opgevolgd (bvb. EU handel, Richtlijn Netwerk- en Informatiebeveiliging, Energie Unie).

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

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

Interne operator

De publicatie van het intern operatorschap van De Lijn voor het kern- en aanvullen van het stads- en streekvervoer gebeurde op 22 juni in Tenders Electronic Daily, de onlineversie van het Supplement waarin Europese overheidsaanbestedingen bekendgemaakt worden.

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

In januari 2017 neemt Malta het EU voorzitterschap over van Slovaakse. In juli 2017 zal de fakkel worden doorgegeven aan Estland, dat ten gevolge van het Brexit-referendum het geplande voorzitterschap van het Verenigd Koninkrijk overneemt.

Er worden in het volgende Europese werkjaar een aantal nieuwe initiatieven verwacht van de Europese Commissie. Begin 2017 staat het wegvervoerpakket gepland. Dit omvat een sociale pijler, een tolheffingspijler en een interne marktpijler, waarbij de laatste twee belangrijke gewestelijke bevoegdheden bevatten. Verder zijn onder meer de uitbreiding van de algemene groepsvrijstellingsverordening naar (lucht)havens, het C-ITS master plan en de Mededeling betreffende de decarbonisering van de transportsector van belang. Er wordt een vinger aan de pols gehouden bij actuele Europese dossiers, zoals de uitstoot van dieselwagens en het Brexit-dossier.

Bij de geplande herziening van het Meerjarig Financieel Kader 2014-2020 zal er vanuit Vlaanderen actief gepleit worden voor meer middelen voor CEF transport, die subsidies voorziet voor grote infrastructuurprojecten.

Voorts is er zoals steeds aandacht voor de horizontale EU-dossiers binnen de Vlaamse overheid zoals Horizon 2020, circulaire economie en de Energie Unie. Verder wordt er binnen Vlaanderen intensief samengewerkt rond de implementatie van het Vlaams Actieplan Clean Power for Transport. Er zal eveneens nauw overleg zijn met de andere gewesten en de FOD Mobiliteit en Vervoer, onder meer in het kader van de correcte en tijdige omzetting van nieuwe EU regelgeving.

Europese maritieme richtlijnen en verordeningen

De Europese Commissie is begonnen met het herzien van verschillende Europese maritieme richtlijnen en verordeningen, ter verbetering van de informatiedoorstroming in het kader van kustwacht en het Maritiem Single Window. Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) is vertegenwoordigd binnen de Europese technische werkgroepen om de nodige verbetervoorstellen verder uit te werken. Voor de periode 2016-2017 wordt de expertise vanuit Vlaanderen verder ingezet.

OD 30 Een actief en gefocust buurlanden en multilateraal beleid

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

De volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen bij onder meer PLATINA II (Europese Commissie), de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese economische commissie van de Verenigde Naties (UNECE) en het Europees comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) zal worden verder gezet. De implementatie zal gebeuren in overleg met de andere gewesten en de federale overheid.

De lidmaatschappen bij de internationale organisaties worden verder gezet. Er zal onderzocht worden of het opportuun is nieuwe lidmaatschappen aan te gaan.

Met de buurlanden wordt op ad-hoc basis overleg gepleegd omtrent concrete mobiliteitsdossiers. Zo wordt met Nederland verder overlegd rond de dossiers zoals de IJzeren Rijn, de Nieuwe Sluis Terneuzen, de Spartacus 1 tramlijn, de aansluiting van de Tractaatweg op de R4, de aanladingskabel Borssele, de kilometerheffing, de samenwerking tussen de zeehavens, estuaire vaart, ... De kennisdeling tussen Vlaanderen en Nederland betreffende mobiliteitsdossiers wordt ook in 2016-2017 verder gezet. Ook zal er input geleverd worden voor de Vlaams-Nederlandse top die in het najaar van 2016 plaatsvindt. Met Duitsland, zowel de regio Noord-Rijn Westfalen als de Bondsregering, wordt verder overleg gepleegd rond de dossiers IJzeren Rijn, havensamenwerking, binnenvaart en kilometerheffing. Vlaanderen zal ook het Duitse Bundesverkehrswegeplan verder opvolgen. Met Frankrijk werken we onder meer samen aan het dossier Seine Schelde.

De samenwerking met de Benelux wordt verdergezet. De input geleverd door het beleidsdomein MOW voor het Benelux werkprogramma 2017-2020 wordt verder geconcretiseerd in het Benelux Jaarplan 2017. In het najaar 2016 vindt de Benelux "week van de multimodaliteit" plaats, samen met het Benelux Directiecomité Verkeer en Vervoer.

Eind 2016 zullen de Letters of Intent met Vietnam, Cambodia en Thailand hernieuwd worden voor de periode 2017-2019. In 2017 worden tevens nieuwe Letters of Intent (LOI) afgesloten met Colombia en Bolivia. De acties opgenomen in deze Letters of Intent (seminaries, kennisdeling, ...) zorgen mee voor het internationaal uitspelen van de watergebonden expertise van het beleidsdomein MOW.

In 2017 wordt het ontwikkelingssamenwerkingsproject in Laos verdergezet. In de nieuwe LOI's met Vietnam en Cambodia wordt gefocust op een nieuwe benadering van de ontwikkelingssamenwerkingsprojecten. Diverse mogelijkheden voor samenwerkingen (Vlaamse bedrijven, universiteiten, Belgische Technische Coöperatie (BTC), Mekong River Commission, ...) en alternatieve financiering zullen onderzocht worden.

De ontwikkelingen in Midden- en Zuid-Amerika worden opgevolgd. In dat deel van de wereld is een grote behoefte aan watergebonden expertise, gelet op de opening van het Panama-kanaal in 2016 en de hieruit voortvloeiende noodzaak aan havenaanpassingen in alle belangrijke havens in die regio samen met het potentiële nieuwe Nicaragua-kanaal. Dit vertaalt zich in interessante opportuniteiten voor het Vlaamse bedrijfsleven.

Het beleidsdomein MOW zal verder insteken blijven leveren voor de (relevante) bilaterale samenwerkingsakkoorden en internationale strategienota's van het Departement Internationaal Vlaanderen.

Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen bij onder meer de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese economische commissie van de Verenigde Naties (UNECE) en het Europees comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) zal worden verder gezet. De implementatie zal gebeuren in overleg met de andere gewesten en de federale overheid.

Staathervorming

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

De standpuntinname op Internationale fora gebeurt in overleg met de andere gewesten, de federale overheid en de binnenvaartsector. Er werd in 2016 overleg met de binnenvaartsector opgestart over de geregionaliseerde bevoegdheden zodat maximaal rekening gehouden kan worden met de standpunten van de gebruiker.

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

Algemene stand van zaken

Het Vlaams Regeerakkoord stelt dat elk beleidsdomein binnen de Vlaamse overheid een kerntakenplan moet opmaken. Bedoeling is dat de beleidsdomeinen al hun kernprocessen in kaart brengen met telkens een kwalitatieve beoordeling (vatbaar voor afbouw; (deels) over te hevelen naar het lokale bestuursniveau; optimalisatie aangewezen; behouden in huidige vorm; activiteit verder te versterken; nieuw in te voeren). De verschillende entiteiten uit het beleidsdomein MOW zijn aan de slag gegaan met de in 2015 goedgekeurde kerntakenplannen. De afbouw van activiteiten (aangeduid als af te bouwen of te optimaliseren) dragen bij tot de te realiseren personeelsbesparing. Er wordt ook binnen kerntaken verdere procesoptimalisatie doorgevoerd. Er zijn op basis van de kerntakenplannen synergieën afgesproken op het niveau van het beleidsdomein. Deze moeten entiteitsoverschrijdend bijdragen tot een betere werking. Deze synergieprojecten zijn volop in uitvoering en de voortgang wordt opgevolgd door het managementcomité van het beleidsdomein.

OD 31	Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken
-------	--

Fusie waterwegbeheerders

De fusie van de waterwegbeheerders verloopt verder volgens het actie- en stappenplan. De krijtlijnen voor de fusie zijn vastgelegd in de goedgekeurde conceptnota. Het gaat dan onder meer over de organisatiestructuur, de uitgangspunten voor het decreet, de timing voor het tot stand komen van De Vlaamse Waterweg nv, de maatschappelijke zetel en de wijze waarop de fusie juridisch wordt voltrokken. De prioriteit ging in het afgelopen jaar naar de omvorming van nv De Scheepvaart tot De Vlaamse Waterweg nv op 1 januari

2017. Het decreet werd opgemaakt en aan het Vlaams Parlement voorgelegd. Als eerste stap wordt de gemeenschappelijke management ondersteunende dienst (MOD) gerealiseerd.

Er is een marketingplan ontwikkeld om De Vlaamse Waterweg nv in de markt te zetten en om het product 'binnenvaart' als partner in een moderne economie prominent onder de aandacht te brengen van potentieel nieuwe gebruikers.

In 2017 wordt het verdere fusietraject doorlopen om Waterwegen en Zeekanaal NV volledig te integreren in De Vlaamse Waterweg nv tegen 31 december 2017. Voor het overgangsjaar 2017 zal, zolang de fusie niet volledig is doorgevoerd, de dienstverlening naar de klanten gewaarborgd worden via een sluitende overeenkomst tussen De Vlaamse Waterweg nv en Waterwegen en Zeekanaal nv.

NV de werkvennootschap

De conceptnota houdende de oprichting van een projectvennootschap infrastructuurwerken 'De Werkvennootschap' werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 11 maart 2016. Bestaande structuren Via-Invest Vlaanderen NV en Lijninvest NV werden geïntegreerd in deze nieuwe projectvennootschap om zo doorstart te kunnen geven aan de realisatie van de integrale projecten met als vertrekbasis de projecten in de pijplijn van Via-Invest Vlaanderen NV en Lijninvest NV, met focus op Ring R0, Brabantnet en het opzetten van het noodzakelijke flankerend beleid.

Een stappenplan werd uitgewerkt voor de verdere concrete implementatie. Volgende werkzaamheden zijn lopende:

- opstart decretale procedure
- Via-Invest Vlaanderen NV doorstartscenario richting De Werkvennootschap, inclusief de vermogens-, kapitaals- en aandeelhoudersschapswijzigingen;
- Lijninvest NV uitdoof- en vereffeningssscenario;

Er werd een businessplan en financieel plan opgemaakt waarmee de doelstellingen van De Werkvennootschap verduidelijkt worden.

Loodswezen

Eind 2016 worden concrete resultaten verwacht van het sociaal overleg over de praktische uitwerking van de duurzame optimalisatie van het loodswezen en de daaraan gekoppelde eindeloopbaanproblematiek.

De volledige nautische ketenwerking en het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) in het bijzonder zijn onderworpen aan een audit om de maturiteit en de transparantie van informatie-uitwisseling in de keten te bepalen. Op deze manier wordt er gewerkt aan een totaalpakket waarin de vragen naar optimalisatie en eindeloopbaan geïntegreerd worden. Deze audit startte in 2015 en de eerste formele resultaten worden begin 2017 verwacht.

De nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse en het Nederlandse Loodswezen kent in 2016 haar opstart/overgangsjaar. In 2016 worden de berekeningen voor 2017 voorbereid zodat de beoogde transparantie op vlak van tarieven en kosten alle vormen van rechtsonzekerheid zal elimineren.

Automatisatie

Binnen het synergieproject "Automatisatie" in kader van het kerntakenplan MOW wordt ingezet op entiteitsoverschrijdende synergie binnen vijf domeinen: inzetten op gebruik van social media, gebruiken van open data op basis van mercator.net, gebruik van videoconferencing, actieve data uitwisseling en inzet van cloud strategie/technologie, gebruik van open contracten. Het project zet maximaal in op een entiteitsoverschrijdende samenwerking, expertisedeling en synergie.

Projectmanagement

Er wordt een projectplan opgemaakt en in uitvoering gebracht rond project management synergieën tussen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW.

Het Vlaams Verkeerscentrum en het Agentschap Wegen en Verkeer

Synergieën tussen de operationele processen van het Vlaams Verkeerscentrum en AWV werden in kaart gebracht. Op basis hiervan werd bepaald welke clusters van activiteiten van het Vlaams Verkeerscentrum functioneel moeten ondergebracht worden bij het Agentschap Wegen en Verkeer of het Departement MOW. Het beleidsmatig onderdeel van het Verkeerscentrum wordt geïntegreerd bij het modusneutrale departement.

Het weggerelateerde luik zal worden gebundeld bij AWV dat instaat voor het wegnennet. Door onder meer de krachten van het Technische Controlecentrum, het Verkeerscentrum en het Datacentrum te bundelen binnen het operationele Agentschap kan de dienstverlening verder geprofessionaliseerd en uitgebreid worden. De integratie en afstemming van bestaande processen moet leiden tot een hogere bedrijfszekerheid van elektromechanische en ITS-installaties alsook een beter dienstverlening op het vlak van permanente verkeerscontrole, -sturing en -informatie en het incidentmanagement op wegen en in tunnels. De clustering van het Datacentrum moet leiden tot een hogere datakwaliteit en de ontsluiting van de data bevorderen.

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

De entiteiten van het beleidsdomein MOW hebben in het kader van hun opdrachten veel gronden en ander vastgoed in eigendom of beheer en verwerven vaak bijkomend vastgoed. Mijn diensten zullen eerst en vooral dit patrimonium op een uniforme wijze inventariseren. Vervolgens willen we een gemeenschappelijk vastgoedbeleid uittekenen. Gronden en andere eigendommen die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de kerntaken worden vermarkt. De opbrengst wordt aangewend om investeringen binnen het beleidsdomein te financieren. In het beleidsdomein is terzake heel wat expertise aanwezig. We zullen deze expertise optimaal inzetten voor het gehele beleidsdomein. We detecteren best practices en delen deze ervaringen om te komen tot een efficiënter vastgoedbeheer. Bovenstaande initiatieven moeten leiden tot een duidelijke visie op het vastgoedbeheer en een efficiënter vastgoedbeheer binnen MOW en worden opgevolgd en aangestuurd vanuit het MOW-vastgoednetwerk. In dit vastgoednetwerk zijn alle entiteiten van het beleidsdomein vertegenwoordigd.

OD 33	Kostendekkingsgraad en kostenreductie De Lijn
-------	--

Kostendekkingsgraad

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

Het aandeel van de betalende reizigers steeg in 2015 sterk, naar 94,5%. De vervoerontvangsten stegen in 2015 met bijna 19 miljoen euro tot 169,78 miljoen. Vooral het abonnement voor 65-plussers zorgde voor heel wat inkomsten. Intussen kochten al 344.000 Vlaamse senioren een jaarabonnement. Dat is veel meer dan verwacht.

Door de afschaffing van gratis abonnementen steeg het aandeel van betalende reizigers van 88,3% naar 94,5%. Daardoor neemt de kostendekking voor het 4^{de} jaar op rij toe.

Deze tendens zet zich voort in 2016: de eerste 4 maanden stegen de ontvangsten met 17,4 procent. Met een verkoopstijging van 1,3 miljoen was het sms-ticket in 2015 de sterkste groeier bij de losse vervoerbewijzen. De groei zet zich door in 2016: de eerste 4 maanden lag de verkoop met 3,9 miljoen stuks 8% hoger dan dezelfde periode vorig jaar.

Sinds half september kunnen de reizigers hun rit met de bus of tram betalen met een m-ticket. Dit mobile ticket is een vervoerbewijs dat je via een app koopt. Het m-ticket kost 1,80 euro, wat 1,2 euro minder is dan een biljet bij de chauffeur en 15 cent goedkoper dan een sms-ticket. De telecomkosten vallen immers weg.

Tariefaanpassing

De Raad van Bestuur van De Lijn maakt, zoals gebruikelijk, jaarlijks een voorstel tot (index)aanpassing van de tarieven op. Ook in 2017 zal een (index)aanpassing van de tarieven nodig zijn om de verhoogde kostendekkingsgraad niet opnieuw te laten verwateren.

ReTiBo

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

- In 2016 werd gestart met de brede uitrol van de overige betalende Mobib-abonnementen (bv. Buzzy Pas en Omnipas). Voor bestaande abonnees wordt daarbij het tijdstip van omschakeling naar elektronische vervoerbewijzen op de Mobib-kaart gekoppeld aan de vervaldag van het reeds lopende abonnement.
- De software voor de invoering van de overige vervoerbewijzen (biljetten, dagpassen, rittenkaarten) wordt als laatste fase in het ReTiBo project opgeleverd na de abonnementen software, en is gepland voor eind 2016. De volledige uitrol op het terrein voor deze doelgroep van meer occasionele reizigers – waarvan elke rit trouwens nu reeds via magneetkaart of sms geregistreerd wordt – gebeurt vanaf begin 2017.
- In 2016 worden tevens bijkomende operationele toepassingen op de boordcomputer in gebruik genomen om reizigers en chauffeurs dynamisch op de hoogte te houden over actuele tijdsinformatie en mogelijke wijzigingen in het rittenschema.

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

Transitiebeheersovereenkomst

In het najaar 2016 zal de transitiebeheersovereenkomst tussen Vlaams Gewest en De Lijn worden opgemaakt. Werkingsefficiëntie en kostendekking zullen de rode draad vormen doorheen deze nieuwe beheersovereenkomst. De resolutie vanuit het Vlaams Parlement van 6 oktober 2016 vormt de basis voor de opmaak van deze overeenkomst.

Wat betreft de engagementen zal deze beheersovereenkomst 2 luiken bevatten:

- Een eerste luik zal de belangrijke verschuiving van de opdracht van De Lijn naar Basisbereikbaarheid weerspiegelen: het zal doelstellingen bevatten die te maken hebben met de rol van De Lijn in de transitie naar het nieuwe regelgevende kader rond Basisbereikbaarheid, waarvoor de proefprojecten in de drie proefregio's eind volgend jaar stof ter evaluatie (en opmaak) zullen opleveren. De bijdrage van De Lijn zal verwoord worden in een aantal transitiedoelstellingen.
- Een tweede luik zal worden gevormd door het voor Europa noodzakelijke openbare-dienstcontract en zal de service levels bevatten die De Lijn opgelegd zal krijgen in het kader van haar aanduiding als interne operator voor het kern- en aanvullende net van het Vlaamse stads- en streekvervoer. De (betrouwbare)

kwaliteit van de planning en de dienstuitvoering, waarmee het kernnet en het aanvullende net aan de klant worden gebracht, vormen hier het uitgangspunt.

Het is voor de Lijn cruciaal om in de komende jaren aan te tonen dat zij als performante onderneming de potentiële concurrentie van andere exploitatiebedrijven rond stads- en streekvervoer aan kan. Om hier duidelijkheid in te krijgen zal in de transitiebeheersovereenkomst eenzelfde kostencalculatie voorzien worden voor lijnen in eigen beheer en lijnen uitgevoerd door de pachters.

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

Digitaliseren van het betalingsproces

Met het oog op de implementatie van e-invoicing binnen het beleidsdomein MOW heeft mijn administratie in 2016 in samenwerking met de centrale e-invoicing cel van de Vlaamse overheid alle leveranciers van het beleidsdomein geïnformeerd over de verplichte datum van 1 januari 2017 waarna de Vlaamse overheid enkel nog e-facturen wenst te ontvangen.

Alle bestekken van het beleidsdomein gepubliceerd vanaf 1 juli 2016 vermelden deze verplichting expliciet. In afwachting van de definitieve overgang naar e-invoicing, wordt voor pdf en papieren facturen overgestapt naar intelligent scannen.

Verwijlintresten voorkomen

Met het oog op het voorkomen van verwijlintresten wordt in 2016 en 2017 ingezet op nauwere opvolging en bijsturing van het financieel proces:

- Het managementcomité van het beleidsdomein MOW heeft op 12 juli 2016 een dienstorder goedgekeurd dat tot doel heeft de verwijlintresten tot een minimum te beperken. In dit dienstorder wordt de volledige betalingsprocedure in verschillende stappen opgedeeld, waarbij elke stap aan een concrete richttermijn werd gekoppeld. De verschillende entiteiten van MOW zullen dit dienstorder uniform toepassen en in de ondernemingsplannen voor 2017 opnemen. Verder is een tweede dienstorder in opmaak over de betaling van wijzigingen aan de opdracht. De uitrol van dit tweede dienstorder is gepland in de eerste jaarhelft van 2017.
- Via twee nieuwe rapporten uit het contractmanagementsysteem eDelta hebben de uitvoerende afdelingen en de financiële afdelingen de mogelijkheid om de tijdigheid van de betalingen van nabij op te volgen met het oog op tijdige actie in dossiers met kans op verwijlintresten: het eerste rapport (verwijlintresten voor betaalde facturen) is sinds einde juni 2016 beschikbaar, het tweede rapport (prognose van verwijlintresten) is in opmaak. Het is de bedoeling om ook dit rapport einde 2016 beschikbaar te hebben.

Vanaf het derde kwartaal van 2016 zal er voor het volledige beleidsdomein op een meer geïntegreerde manier gerapporteerd worden over de evolutie van verwijlintresten.

eDelta

eDelta wordt vanaf voorjaar 2017 gefaseerd in gebruik genomen bij alle entiteiten van de Vlaamse overheid (VO). Er wordt een koppeling met de federale e-procurement toepassing gebouwd en er wordt een vereenvoudigde registratie van overheidsopdrachten voorzien voor organisaties met slechts enkele (kleine) opdrachten. Op die manier wordt het voor iedereen interessant om in eDelta in te stappen en kunnen op termijn alle overheidsopdrachten van de Vlaamse overheid gevat worden voor rapportering op VO niveau. Daarnaast zullen in eDelta bijkomende gegevens voorzien worden om tegemoet te komen aan de rapporteringsbehoeften van EU en VO.

De efficiëntie van de huidige gebruikers wordt verhoogd en de drempel voor nieuwe gebruikers wordt in 2017 verlaagd door een betere ondersteuning dankzij aangepaste schermen, de introductie van taakbeheer en het automatisch voorstellen van gegevens.

Er wordt in overleg met de MOW entiteiten en de bedrijfswereld een volledig ontwerp gemaakt van het "portaal/e-loket overheidsopdrachten" waar alle betrokken partijen eenvoudig informatie terugvinden of relevante applicaties kunnen benaderen en waar opdrachtnemer en opdrachtgever voortaan voor een opdracht in uitvoering administratieve gegevens elektronisch uitwisselen. Met de realisatie van het e-loket (in 2018) zullen schuldvorderingen automatisch worden geregistreerd en verbetert het zicht op de openstaande schuldvorderingen.

MEDIAAN

Tegen het einde van 2016 wordt het MEDIAAN-platform voor prijstechniek en cost engineering verder uitgebreid: een dashboard voor het platform wordt opgebouwd, de prijzendatabank wordt uitgebreid met nieuwe functionaliteiten en aangevuld met externe bronnen van economische informatie, een kostendatabank wordt gerealiseerd, een applicatie om detailramingen te maken komt ter beschikking en met behulp van een tool over de kostenschaal CMK 2003 zal men tarieven voor aannemersmaterieel kunnen berekenen.

MEDIAAN zal op die manier een steeds nuttiger instrument worden voor de prijstechnische en economische aspecten van het projectmanagement voor overheidsopdrachten.

In 2017 wordt het adviesverleningsproces volledig gedigitaliseerd en wordt er gestreefd naar de voltooiing van een instrument in het kader van het prijsonderzoek zoals bedoeld in artikel 20, §1 van het koninklijk besluit over de plaatsing van overheidsopdrachten.

Innovatieve aanbestedingstechnieken

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

Enkele projecten worden intussen via een (D)BF(M)-concept (Design Build Finance Maintain) in de markt gezet. Ook andere vormen van innovatieve aanbestedingstechnieken zoals promotieopdrachten worden onderzocht. Hierbij wordt de financiering van de bouwwerkzaamheden aan de opdrachtnemer toegewezen die deze dan zal terugverdienen via betaling van huur of annuïteiten.

De impact van de wijzigingen in de regelgeving moet afgewacht worden. In het bijzonder moet rekening gehouden worden met de steeds strengere Europese regels inzake de budgettaire aanrekening van PPS-contracten, de zogenaamde ESR-problematiek (Europees Systeem van Rekeningen). Ook de staatssteunregelgeving zorgt voor onzekerheden.

SD 9 Correcte, coherente en leesbare regelgeving

Algemene stand van zaken

Met de 6e staathervorming kreeg Vlaanderen heel wat nieuwe bevoegdheden die in Vlaamse regelgeving vertaald worden.

OD 35 De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden verder in een Vlaams reglementair kader gegoten**Technische controle (keuring) van voertuigen**

In het komende jaar worden de richtlijnen 2015/45/EU (technische keuring van voertuigen) en richtlijn 2015/47/EU (controle langs de weg) omgezet in Vlaamse regelgeving. Deze omzetting moet afgerond zijn tegen 20 mei 2017. De omzetting gebeurt parallel aan de modernisering van de technische keuring.

Het proefproject 'Keuring op Verplaatsing' werd door alle betrokkenen gunstig geëvalueerd en zal dan ook door een aanpassing van de wetgeving definitief verankerd worden.

Homologatie van voertuigen

De wachttijden inzake homologatie van voertuigen werden het voorbije jaar volledig weggewerkt door het aanwerven van een aantal bijkomende experts en het uitbreiden van de Ifast-procedure (automatische homologatie).

Het proces homologatie voertuigen wordt in het komende jaar verder geoptimaliseerd door onder andere een verdere automatisering. Hiertoe werden in eerste instantie de federale IT-applicaties overgenomen. Er wordt op basis van dit systeem een volledig nieuwe en meer performante applicatie ontwikkeld; dit zal gebeuren in nauw overleg met alle externe gebruikers zoals fabrikanten en technische keuring.

Waterwegen

Op 18 maart 2016 werd het besluit van de Vlaamse Regering goedgekeurd tot wijziging van regelgeving met betrekking tot de regels van politie over het verkeer op waterwegen, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming. Op 15 juli 2016 werd door de Vlaamse regering de herziening van het ADN uitvoeringsbesluit goedgekeurd. Deze regelgeving regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen via de waterweg. Deze herziening geeft uitvoering aan de verplichte omzetting van het ADN 2015. Daarnaast werden de Vlaamse bevoegdheden omtrent ADN naar Vlaamse regelgeving omgezet. Hiervoor worden in Vlaanderen de bevoegde autoriteiten ook formeel aangeduid.

Er wordt ook verder ingezet op het faciliteren van ADN-trafieken op het netwerk. Er wordt een ADN-meldpunt gerealiseerd waar de gebruiker met specifieke vragen terecht kan.

Binnenvaartinspectie

In mei 2016 werd, op basis van een optimalisatiestudie en in afstemming met de sector, beslist tot de invoering van een aangepast proces- en business model over hoe een nieuwe werking en taakuitvoering in het kader van de binnenvaartinspectie kan georganiseerd worden. Dit proces is gebaseerd op een samenwerkingsmodel met private classificatiemaatschappijen en erkende expertisebureaus. Deze geoptimaliseerde en verder geïnformatiseerde werking beoogt zowel een (administratieve) vereenvoudiging in de interne taakuitvoering als een betere dienstverlening voor de externe klanten. Daarbij wordt ook de benchmark met de binnenvaartinspectie dienstverlening in onze buurlanden bewaakt. In 2016 werd het nieuw werkingsmodel gefaseerd ingevoerd om in 2017 volledig operationeel te zijn met een hogere interne efficiëntie en klantentevredenheid bij de sector.

OD 36	Vernieuwende regelgeving
-------	---------------------------------

Bezoldigd personenvervoer : Taxi en VVB

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

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

Er zal in het najaar 2016 een conceptnota voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering. Op basis van de beslissing hierover zullen de wijzigingen in detail besproken worden met stakeholders zoals de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten, gemeenten, de Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur, en andere marktspelers....

Een ontwerp van decreet wordt uitgewerkt tegen het voorjaar van 2017.

Scheepvaartdecreet

Naar aanleiding van de zesde staatshervorming zijn sinds 1 juli 2014 de gewesten inzake binnenvaart 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, maar dit brengt ook regelgevende initiatieven met zich mee. Om te komen tot een moderne, toekomstgerichte binnenvaartreglementering, zal het Scheepvaartdecreet deze legislatuur in werking treden. Dit decreet heeft als doel:

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

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

Het ontwerp van scheepvaartdecreet, aangepast aan de overgedragen bevoegdheden na de zesde staatshervorming, wordt tegen eind 2016 gefinaliseerd.

Europese richtlijnen – omzettingen

Momenteel zijn er onder meer nieuwe regelgevende initiatieven in opmaak rond beroepskwalificaties binnenvaart, de registratie van passagiers op zeeschepen, en de typegoedkeuring van voertuigen. Van zodra nieuwe Europese regelgeving het legislatieve proces doorlopen heeft, zal er gestreefd worden naar een correcte en tijdige omzetting in Vlaamse regelgeving. Enkele regelgevende initiatieven die binnenkort dienen omgezet te worden zijn de Europese havenverordening, het vierde spoorpakket, de technische voorschriften voor binnenvaartschepen, EMSA en de technische controle van voertuigen.

Evaluatie mobiliteitsdecreet

Het Mobiliteitsdecreet voorziet in artikel 29 dat de uitvoering van het decreet jaarlijks wordt geëvalueerd. Voor wat de planning op het gewestelijk niveau betreft, legt het decreet zelf de modaliteiten vast met betrekking tot het voortgangsrapport Mobiliteitsplan Vlaanderen. Voortbouwend op de traditie van het Mobiliteitsconvenantendecreet moet deze evaluatie tot doel hebben na te gaan of het instrumentarium volstaat en voldoet om de duurzame mobiliteitsontwikkeling op een geïntegreerde manier te initiëren. Het is van belang om bij deze evaluatie de input en ervaring van alle betrokken actoren te vatten. Het instrumentarium omvat de organen, processen en procedures die in het bijhorend Mobiliteitsbesluit verder zijn uitgewerkt. Daarin zijn ook de modelafspraken voor financiering en samenwerking opgenomen. Op basis van de eerste jaren ervaring dringen zich een aantal verbeteringen en aanpassingen op. Ook de aanpassingen aan de fietsfondsregeling, in navolging van het Vlaams fietsbeleidsplan, zal in deze oefening worden opgenomen. In het najaar 2016 zal hiertoe een ontwerp van wijzigingsbesluit VR worden opgemaakt.

Onteigeningsdecreet

Er werd werk gemaakt van de opmaak van een Vlaams onteigeningsdecreet. Dit decreet moet een aantal vaak erg oude nationale wetten vervangen. Dit decreet moet leiden tot een administratieve en juridische vereenvoudiging met respect voor de rechten van alle betrokkenen.

Op 8 juli 2016 heeft de Vlaamse regering haar tweede principiële goedkeuring gehecht aan het voorontwerp van decreet over onteigening voor het algemeen nut. Naar alle verwachting zal het decreet bijgevolg ruim voor het einde van deze legislatuur in werking kunnen treden en zullen alle instanties met onteigeningsbevoegdheid volgens deze administratieve en gerechtelijke procedure werken.

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

Dit is een uittreksel uit de regelgevingsagenda met informatie aangevuld tot op 19/10/2016. 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: Lopen

Strategische doelstelling:

Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

Status van het initiatief: Afgewerkt

Strategische doelstelling:

Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Besluit van de Vlaamse Regering tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

Status van het initiatief: lopend

Strategische doelstelling:

Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Besluit van de Vlaamse Regering technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen (omzetting RL 2014/47/EU)

Status van het initiatief: In voorbereiding

Strategische doelstelling:

Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging aanduidingsbesluit van 13 juli 2001

Status van het initiatief: Afgewerkt

Strategische doelstelling:

Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

Besluit van de Vlaamse Regering tot hervorming van de rijopleiding

Status van het initiatief: Lopen

Strategische doelstelling:

Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Besluit van de Vlaamse regering tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

Status: afgewerkt

Strategische doelstelling:

Correcte, coherente en leesbare regelgeving

Wijziging decreet Personenvervoer

Status van het initiatief: in voorbereiding

Strategische doelstelling:

We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer de garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

Besluit van de Vlaamse Regering 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

Aanpassing aan het uitvoeringsbesluit 'Exploitatie en Tarieven' van het decreet Personenvervoer

Status van het initiatief: Afgewerkt

Strategische doelstelling:

We vertrekken van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer de 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 de garantie geven op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing

Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, het koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen van categorie B en het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E

Status van het initiatief: Lopend

Strategische doelstelling:

Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Besluit van de Vlaamse Regering tot omzetting van de richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften inzake 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 vaststelling van de aanwijzingsborden voor de afbakening van de verordeningen voor het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen

Status van het initiatief: Afgewerkt

Strategische doelstelling:

Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt.

Status van het initiatief: in voorbereiding

Strategische doelstelling: Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen. Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid.

Decreet periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (omzetting RL 2014/45/EU)

Status van het initiatief: In voorbereiding

Strategische doelstelling:

Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Correcte, coherente en leesbare regelgeving

Decreet De Vlaamse Waterweg NV

Status van het initiatief: Lopend

Strategische doelstelling:

Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid

Decreet De Werkvennootschap NV

Status van het initiatief: Lopen

Strategische doelstelling:

versnelde en gecoördineerde realisatie van infrastructuurwerken via een integraal projectleiderschap;

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

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

152 (2014-2015) nr. 3

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

2. Beleidsnota Vlaamse Rand 2014-2019

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

153 (2014-2015) nr. 2

- 18° De Vlaamse Regering besliste om de verschillende trajecten en actieplannen die opgevolgd worden binnen het kader van Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) en het flankerend beleid GRUP Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), te bundelen in één coördinatieplatform 'Stand van de Rand'. In het kader van dit platform, onder voorzitterschap van de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant, met afgevaardigden van de betrokken Vlaamse entiteiten en kabinetten en een periodieke rapportering van dit overleg naar de Vlaamse Regering, werden een aantal mobiliteitsprojecten opgenomen van voldoende omvang en met een aanzienlijk hefboomeffect.

3. Tarievennota De Lijn

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

166 (2014-2015) nr. 1

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze motie verwijs ik naar OD. 32

4. Mobiliteitswerken rond en aan de Brusselse ring

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

205 (2014-2015) nr. 1

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze motie verwijs ik naar OD. 2, OD5 en OD. 7 (SD.2) van deze beleidsbrief. Tevens verwijs ik naar de periodieke halfjaarlijkse 'Rapportering alternatieve financiering' door Via-Invest.

De verschillende trajecten en actieplannen die opgevolgd worden binnen het kader van START en het VSGB worden in het coördinatieplatform 'Stand van de Rand' gebundeld. Een aantal mobiliteitsprojecten werden hierin opgenomen.

Ik overleg met de federale overheid en Infrabel met het oog op het daadwerkelijk realiseren van de noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen binnen het GEN-treinnet (GEN: Gewestelijk Expresnet);

We starten met de opmaak van een P&R-beleid, in eerste instantie rond de grootstedelijke gebieden en Brussel. Hierbij nemen we de eigenheid en functionaliteit van elke stad als uitgangspunt, evenals de bestaande netwerken openbaar vervoer (zie OD2).

5. Uplace Machelen

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

267 (2014-2015) nr. 1

Voor de wijze waarop gevolg werd gegeven aan deze motie verwijs ik naar OD. 4 tem. OD. 7 (SD.2) van deze beleidsbrief.

De werken aan R22 – Woluwelaan zijn gestart.

NMBS heeft de stedenbouwkundige aanvraag voor de nieuwe stopplaats ter hoogte van Machelen-Kerklaan, als onderdeel van het Gewestelijk Expresnet (GEN) ingediend.

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

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

414 (2014-2015) – Nr. 1

Deze resolutie werd omgezet in een conceptnota Basisbereikbaarheid, die werd voorgelegd en goedgekeurd door de Vlaamse regering op 18 december 2015. Sindsdien wordt werk gemaakt van de opmaak van een nieuw kader voor diensten op de respectievelijke lagen.

7. Resolutie betreffende innovatie binnen het betalend individueel personenvervoer

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

301 (2014-2015) – Nr. 1

Ik verwijs naar OD 35 waarin een initiatief rond nieuwe regelgeving inzake taxi beschreven wordt.

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

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

219 (2014-2015) – Nr. 3

Ik verwijs naar OD 6, luik ITS plan, rond de inzet van Vlaanderen op autonome voertuigen en gerelateerde projecten

Van federale zijde is een 'Gedragscode voor testen van autonome voertuigen' door de Ministerraad goedgekeurd. Deze is tot stand gekomen in overleg met de gewesten. Vanuit de Vlaamse overheid is hier actief aan meegewerkt. De code is nu dus publiek beschikbaar.

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

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

533 (2015-2016) nr. 1

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

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

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

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

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

894 (2016-2017) – Nr. 1

De aanbevelingen uit deze resolutie worden vertaald in de transitie beheersovereenkomst, welke in het najaar zal worden gefinaliseerd.

Bijlage 3. Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof**Verslag van het Rekenhof over onderhoud en verbruik van elektrische installaties voor het Vlaamse wegennet, rekeningenboek over 2012. 36 (2013-2014) Nr.1**

De Commissie overheidsopdrachten (intern overlegorgaan) binnen AWV staat in voor het verzamelen, bewaken, ontwikkelen en verruimen van de werking van de afdelingen van het Agentschap omtrent overheidsopdrachten. De commissie pikt verbetervoorstellen en op zorgt er voor dat deze uniform binnen de organisatie worden geïmplementeerd. Nieuwe procedures of wijzigingen worden doorgevoerd in het kwaliteitssysteem ISO en relevante documentatie wordt ontsloten via kennisbeheer. Zodoende hebben medewerkers steeds een zicht op de te volgen richtlijnen, er wordt natuurlijk ook een maatopleidingen overheidsopdrachten georganiseerd.

Specifiek naar aanleiding van deze aanbeveling werd door AWV:

- een checklist ingevoegd als hulpmiddel en geheugensteun voor een groot aantal aandachtspunten bij overheidsopdrachten
- best-practices onderzocht en gedeeld omtrent raming en gunning en
- rollen en verantwoordelijkheden bijgestuurd zodat er een extra kwaliteitscontrole gebeurt van de bestekken en gunningsverslagen.

In 2011 startte AWV het project Inventarisatie, Inspectie en Rapportering op. Dit project had tot doel om wegaanhorigheden op een uniforme manier te inventariseren, te inspecteren en hierover te rapporteren. Voor elk van de wegaanhorigheden (inclusief verlichtingspalen) werd gedefinieerd welke kenmerken ervan worden opgenomen in de inventaris en welke kenmerken periodiek geïnspecteerd moeten worden. De inventaris wordt stelselmatig aangevuld en hierover wordt gerapporteerd aan de hand van het tweejaarlijks rapport

'Staat van de wegaanhorigheden langsheen het wegenpatrimonium van AWV' opgemaakt. Meetjaar 2013 werd gepubliceerd eind 2013, de volgende rapportering staat gepland eind 2016.

Voor het opvolgen van de inventaris van verkeerslichten, alsook het uitvoeren van inspecties maakt AWV gebruikt van de bestaande contracten voor onderhoud en nieuwbouw van de installaties. Concreet wordt dus van een aannemer gevraagd de inventaris te actualiseren en een afzonderlijke onderhouds-/inspectiefiche in te vullen. De inventaris vormt dan de basis om gericht inspecties te plannen en uit te voeren.

AWV onderzocht volgende mogelijkheden naar technische en economische haalbaarheid:

- Ontdubbelen meters; conclusie: hogere kosten in energiefactuur daar de distributienettarieven evenredig zijn met het aantal meters. Vereist ook investering in hardware.
- Plaatsen van submeters na de hoofdmeter; conclusie: vereist investering in heel wat hardware (tellers, bijkomende kasten plaatsen, bekabeling aanpassen en software aankopen)

Technisch zijn de oplossingen haalbaar maar economisch niet, ze vragen zeer veel investering in de bestaande elektromechanische infrastructuur. Er werd beslist deze investering niet op te nemen.

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

Verslag van het Rekenhof over openstaande vorderingen bij de DAB Vlaams Infrastructuurfonds, rekeningenboek over 2013. 36 (2014-2015) Nr.1

en

Verslag van het Rekenhof over laattijdige aanrekening van facturen en verwijlntresten bij het ministerie MOW, rekeningenboek over 2013. 36 (2014-2015) Nr.1

Naar aanleiding van de aanbevelingen van het Rekenhof werden op 3 oktober 2014 volgende acties aan het rekenhof gecommuniceerd

- verdere uitrol naar alle afdelingen en alle overheidsopdrachten van eDelta (zoals voorzien)
- een snellere registratie van alle schuldvorderingen en vorderingsstaten in eDelta
- onderzoek op welke wijze deze nog niet goedgekeurde schuldvorderingen periodiek in het grootboek kunnen opgenomen worden
- dossier overschrijdende rapportering in eRIO
- e-invoicing project.

Vanaf maart 2015 kan de ontvangst van een schuldvordering worden geregistreerd en kan de schuldvordering worden opgevolgd. De bestaande eRIO rapporten werden in het najaar 2015 verbeterd.

Eind mei keurde het Managementcomité van het beleidsdomein een omvattend plan van aanpak goed dat tegemoet dient te komen aan de bezorgdheden m.b.t. verwijlntresten, tijdige betalingen en tijdige aanvragen tot herverdeling.

Dit plan van aanpak heeft betrekking op:

- Beheer van schuldvorderingen en facturen;
- Interne afspraken;
- Impact van externe factoren.

Op 12 juli 2016 werd de dienstorder Verwijlntresten goedgekeurd. Aansluitend werden voor de personen die betrokken zijn in het betaalproces infosessies georganiseerd.

De eDelta uitbreiding voor het opvolgen van verrekeningen werd op 9 juni 2016 in gebruik genomen. Bijkomende eRIO rapportering is voorzien voor het najaar 2016.

Sinds 9 juni 2016 is het mogelijk betwistingen in eDelta te registreren en op te volgen.

Volgende betwistingen worden in eDelta geregistreerd en opgevolgd:

- Elke vordering die tot een dading leidt (ongeacht de financiële impact) en dit vanaf het moment dat een voorstel tot dading wordt geformuleerd.
- Elke vordering die (ongeacht van wie de dagvaarding of het verzoekschrift uitgaat) tot een rechtszaak leidt.

Bijkomende eRIO rapportering is voorzien voor najaar 2016.

De schuldvorderingen, waarvoor nog geen factuuraanvraag verstuurd is, worden geboekt en worden via eRIO-rapportering opgevolgd zodat we op basis van deze informatie tijdig de nodige kredieten kunnen herschikken.

Sinds 1 april is het protocol met de inspectie van Financiën inzake verrekeningen van toepassing.

Bij het ingeven van inkooporders wordt meer aandacht geschonken aan een correcte inschatting van de betaalkalenders.

Verslag van het Rekenhof over besluitvorming en onderbouwing van tramprojecten door De Lijn 37-A (2013-2014) Nr.1

Aanbeveling 7: Een DBFM-overeenkomst mag pas worden gesloten na een parlementaire machtiging voor de uitgaven ten laste van het Vlaams Gewest. (2.3.5)

Op dit vlak heeft De Lijn steeds de geëigende procedures doorlopen.

Aanbeveling 8: Als bij de start van een project belangrijke randvoorwaarden of uitgangspunten wijzigen, moet De Lijn herevalueren op grond van de criteria voor prioriteitenstelling. (verwijzing naar aanbeveling 1 VR)

Wat betreft het vastleggen van criteria voor prioriteitstelling kan voor de huidige situatie worden verwezen naar het Vlaams Regeerakkoord en de beleidsnota

Er zal een toetsing zijn, zowel financieel als technisch. Er dient daarbij te worden gekeken of de scope en oorspronkelijke raming van het project verandert. Indien dit het geval is, zal er een nieuwe beslissing moet genomen worden. Indien de wijziging niet essentieel is, kan er worden verder gegaan, doch met extra aandacht voor de gemaakte wijzigingen.

Aanbeveling 9: Voor een goede publiek-publieke afstemming en een ruim maatschappelijk draagvlak moet De Lijn zorgen voor doelstellingen die alle publieke partners onderschrijven. (2.3.2 + 3.3)

Deze aanbeveling wordt gevolgd.

Aanbeveling 10: De Lijn moet op basis van een probleemanalyse en doelstellingen oplossingsalternatieven analyseren en een keuze maken voor een alternatief. (2.3.3)

Deze aanbeveling wordt gevolgd.

Aanbeveling 11: De Lijn moet de mogelijke tramtracés aan de hand van relevante criteria onderzoeken en vergelijken, haar keuze objectief onderbouwen en de resultaten aanwenden bij de verdere procedures (MER, bouwvergunningen). (2.3.3)

Het onderzoek van mogelijke tramtracés werd steeds gedaan aan de hand van de op dat ogenblik voor handen zijnde criteria en het procedurele kader.

Aanbeveling 12: Bij belangrijke projectwijzigingen, zoals de elektrificatie van STL1, moet De Lijn de gevolgen voor het uitgevoerde MER grondig onderzoeken. (3.5)

De Lijn heeft steeds de geëigende procedures op een correcte wijze nageleefd.

Aanbeveling 13: De Lijn moet haar raad van bestuur, de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement volledig, correct en actueel informeren en hiaten of onzekerheden meedelen. Voor tramprojecten bestaat de informatie minimaal uit de volgende elementen: probleemanalyse, doelstelling, verantwoording tramproject als oplossing, onderbouwing tracékeuze, bouwkosten, andere voorbereidingskosten (studies, onderzoeken), financiële kosten, potentieel-inschatting (inhoud van het potentieelcijfer, gebruikte dienstverlening bij de modelberekening en beperkingen van het verkeersmodel), de kostprijs van

bijkomende trams, exploitatiekosten, exploitatieopbrengsten en kosten ten laste van andere organisaties van de Vlaamse overheid.(2.3.1)

Ten aanzien van de Vlaamse overheid heeft De Lijn steeds de geëigende rapporteringskanalen gevolgd. Ook kan verwezen worden naar de periodieke rapportering aan de hand van de projectfiches.

Aanbeveling 14: Voorafgaand aan de keuze voor een klassieke uitvoeringsvorm of een PPS-variant moet De Lijn de financiële, operationele én maatschappelijke waarde van beide varianten vergelijken. Bij gebruik van de meerwaardescan van het Kenniscentrum PPS voor deze vergelijking moet ook de uitvoering via klassieke overheidsopdrachten volledig worden geëvalueerd, zodat een vergelijking van beide varianten mogelijk is en een uitspraak mogelijk is over de mogelijke meerwaarde van een van de varianten. (2.4.2)

De Lijn maakt gebruik van de tools die worden aangereikt.

Aanbeveling 15: Alvorens een PPS te gunnen moet De Lijn de netto actuele waarden van de ingediende PPS-offerte en een klassieke uitvoering met een public sector comparator vergelijken. (2.4.2)

De opmerking van het Rekenhof met betrekking tot de Public Sector Comparator focust zich voornamelijk op de financiële meerwaarde. Hierbij wensen wij op te merken dat de geschatte financiële meerwaarde in de meerwaardebenadering van het Vlaams Kenniscentrum slechts één facet is van de elementen die onderzocht worden en die de keuze tussen een "klassieke" methode en DBFM beïnvloeden. Hiernaast moeten wij opmerken dat bij het schatten van de financiële meerwaarde een hypothese moet gemaakt worden over de kostprijs van het alternatief en een waardering van de kostprijs van de risico's die worden overgedragen aan de private partijen. Er bestaat helaas geen eenduidig methodiek om dit probleem aan te pakken, gezien elke methode haar sterktes en zwaktes heeft. De Lijn blijft echter haar methodiek verbeteren om zo in de toekomst betere beslissingen te maken. De nieuwe methode werd door het Rekenhof alvast positief ontvangen, en wij hopen in de toekomst deze methode te verscherpen, rekening houdend met de opmerkingen van het Rekenhof, het PPS Kenniscentrum en nieuwe methodes die op de markt worden gebruikt.

Aanbeveling 16: De Lijn moet de keuze voor een participatieve PPS-of DBFM-structuur voldoende motiveren. (2.5.1)

Momenteel wordt in samenspraak met het Instituut voor nationale rekeningen (INR) een te volgen methodologie uitgewerkt.

Aanbeveling 17: Het bestek en de informatie aan de beslissingnemers moeten de uitgangspunten inzake onderhoud en de vereiste infrastructuurtoestand op het einde van een DBFM-contract verduidelijken. (2.3.5)

idem aanbeveling 16

Aanbeveling 18: De Lijn moet wijzigingen tijdens de gunningsprocedure beperken door een zorgvuldige voorbereiding. Bij complexe projecten kan een voorafgaande marktconsultatie aangewezen zijn. Als tijdens de uitvoering van een overheidsopdracht bijkomende opdrachten worden toegewezen, moet rekening worden gehouden met het restrictieve standpunt van het Hof van Justitie. (3.4)

Dit is eigen aan een onderhandelingsprocedure.

Wijzigingen tijdens de uitvoering worden op stringente wijze aan de Raad van Bestuur voorgelegd.

Aanbeveling 19 De Lijn moet voor alle projecten intern, eventueel samen met de partners, een project- en risicomanagement op maat opzetten en doorlopen. Zij mag die niet volledig uitbesteden aan een studie bureau, want een project stopt niet na de studiefase. Voor grote, complexe en langdurige projecten zoals STL1 is een (bijna) volledige toepassing van een projectmethodologie (Prince II of een vergelijkbare methodologie) aangewezen. De publicaties van het Kenniscentrum PPS kunnen hierbij nuttig zijn om bepaalde methodologische vereisten te vertalen naar een PPS/DBFM-project. (3.1 + 3.2)

Deze aanbeveling wordt gevolgd.

20.

Aanbeveling: De Lijn moet zelf, en niet via externe dienstverleners, de volledige cyclus van risicomanagement doorlopen en dit voor alle relevante fases van een project. Daarbij zijn o.a. een vollediger identificatie en analyse van risico's en het verfijnen van de risico's (bv. het risico 'draagvlak' is ruim) nodig. Dit laatste kan leiden tot een beter begrip van risico's en dus het bepalen van effectievere beheersingsmaatregelen. (3.2)

Antwoord: De aanbeveling wordt gevolgd

21.

Aanbeveling: De DBFM-contracten moeten de risicoverdeling duidelijk stellen en alle bepalingen daarover op mekaar afstemmen. (3.2)

Antwoord: idem aanbeveling 16

22.

Aanbeveling: De Lijn moet bij de aanvang van het project de belanghebbenden identificeren en met hen een dialoog aangaan over de beste oplossing (alternatieven, tracékeuze,...). Tijdens de projectvoorbereiding en -uitvoering moet het belanghebbendenmanagement bijdragen tot de creatie van een maatschappelijk draagvlak. (3.3)

Antwoord: Er wordt werk gemaakt van stakeholdermanagement over het volledige beleidsdomein MOW. Er is hier nog ruimte voor verbetering en methodologische aanpak.

23.

Aanbeveling: Van bij de projectstart moet aandacht naar een doordacht documentenbeheer gaan. (3.6)

Antwoord: idem aanbeveling 22

24.

Aanbeveling: De Lijn dient zelf de kennis op te bouwen om eenvoudige juridische en financiële documenten op te stellen en een risicomanagement te voeren. (3.6)

Antwoord: idem aanbeveling 22

Aanbevelingen van het Rekenhof over baggerwerken in Vlaanderen. 37-C (2015-2016)

Aanbeveling: De Vlaamse overheid moet de mogelijke nietigheid nagaan van het contract van 7 november 1972 voor de baggerwerken op de Antwerpse Linkerscheldeoever en de daarop geënte aanvullende baggeropdrachten, wegens schending van het mededingingsprincipe. De uitkomst zal ook bepalen of in de toekomst nog dergelijke aanvullende opdrachten mogen worden gesloten.

De aanbeveling van het Rekenhof om de mogelijke nietigheid te onderzoeken van het contract van 7 november 1972 voor de baggerwerken op de Antwerpse Linkerscheldeoever en de daarop geënte aanvullende baggeropdrachten zal strikt worden opgevolgd. De synthese mogelijkheden om het contract te beëindigen werden opgesteld.

Het is een juridisch uitdagend gegeven. De aanbeveling om de 'nietigheid' na te gaan wordt grondig juridisch onderzocht.

Aanbeveling: De beleidsvoerders moeten de nodige maatregelen nemen opdat de baggerwerken in de Vlaamse binnenvaartwegen doelmatig en tijdig worden uitgevoerd om de scheepvaartfunctie te garanderen en het risico op overstromingen te beperken.

De vaststelling is correct dat momenteel binnen het beleidsdomein MOW vier entiteiten baggeractiviteiten ontplooiën. Het rapport duidt op een aantal tekortkomingen bij uitgevoerde overheidsopdrachten, dit zowel qua voorbereiding, marktbevraging als opvolging/nacalculatie. De administratie erkent het probleem.

Er werden reeds een aantal acties aangevat welke op korte termijn tot concrete resultaten moeten leiden:

- op 18/12/2015 werd met de minister van Begroting een protocol afgesloten houdende regeling van de budgettaire en administratieve controle betreffende de uitvoering van overheidsopdrachten binnen het ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Het protocol trad in werking op 1 april 2016 (overgangsperiode voorzien).

Algemene principes van dit protocol:

- Eén uniforme regeling AWV-DEP-MDK.
- Wijziging voorafgaandelijk (a priori) voorleggen
- Voorlegging op basis van cumulatieve drempels
- Transparantie in proces: toegang IF tot opvolging e-Delta
- Mogelijkheid van "short track" procedure

In de oefening die leidde tot het kerntakenplan MOW werden door de entiteiten van het beleidsdomein een aantal mogelijke synergiën gedetecteerd die in dit werkjaar verder uitgewerkt worden. Hiervan zijn een 4-tal projecten relevant:

- Gezamenlijk de trend verder zetten naar meer digitalisering en automatisering. Dit biedt vooral mogelijkheden naar betere organisatiebeheersing bv. door de organisatie-brede uitrol van e-delta en elektronisch project management.
- Effectiever en efficiënter werken door een uniform project management methodiek (kennisuitwisseling en expertiseontwikkeling).
- De technische dienstverlening van het Departement (Technisch Ondersteunende Diensten) verder optimaliseren en eventueel uitbreiden naar De Lijn. Dit project zal verder worden versterkt en actief bijgestuurd teneinde te kunnen komen tot expertisewerking betreffende overheidsopdrachten.
- Bepalen van mogelijke synergiën bij het baggeren ophogen van stranden. Ook ten aanzien van de specificiteit van baggerwerken dient een experten werking uitgebouwd te worden. Daar waar het project zich aanvankelijk richtte naar synergie tussen baggerwerken en zeewering, wordt de scope verruimd tot de planning, aanbesteding, uitvoering van en controle op baggerwerken. Belangrijk hierbij is kennisdeling, internationale benchmark en marktkennis en kennis over onder meer de technische prijsevoluties.

W&Z heeft in 2013 aan de hand van historische gegevens baggerplannen opgesteld om te bepalen wat de te realiseren inspanning bedraagt om de aangroei en de achterstand van sedimentatie weg te werken. Voorzien wordt in het najaar 2016 een strategisch baggerplan te finaliseren teneinde de achterstanden inzake (onderhouds)baggerwerken gericht en doelmatig weg te werken. In de eerste plaats zal er geprioriteerd worden aan de hand van concrete noden in functie van economische binnenvaart en waterbeheersing.

nv De Scheepvaart voert regulier waterbodempelingen van het Albertkanaal, de Kempense kanalen en de kaaimuren van de watergebonden bedrijven langs het Albertkanaal uit, zodat een nauwkeurig beeld beschikbaar is van de aanslibbings- of erosieprocessen. Deze waterbodempelingen worden over het gehele waterwegennet met

de hedendaagse multibeamtechniek uitgevoerd, zodat een gedetailleerd en betrouwbaar beeld van de waterbodem verkregen wordt.

Door deze reguliere peilingen is voldoende tijd beschikbaar om de nodige baggerwerken voor te bereiden en uit te voeren zonder dat de diepgang voor de scheepvaart in het gedrang komt.

nv De Scheepvaart heeft dan ook nog geen diepgangbeperkingen omwille van het aanslibben van de onderwaterbodem en het laattijdig baggeren moeten invoeren.

Voor de onderhoudsbaggerwerken in de kustjachthavens zijn de algemene aanbevelingen inzake projectvoorbereiding intern verankerd door enerzijds de ISO-procedures en anderzijds door de interne opvolgingsvergaderingen die de tijdigheid en correctheid van de aanbestedingen moet borgen.

De aanbevelingen inzake synergiën worden opgenomen in het synergieproject baggeren waarvan MDK trekker is. Dit project richt zich op de synergie tussen baggerwerken en zeewering en met een ruimere scoop ook op planning, aanbesteding, uitvoering van en controle op baggerwerken. Belangrijk hierbij is kennisdeling, internationale benchmark en marktkennis en kennis over onder meer de technische en prijsevoluties.

Aanbeveling: De baggeropdrachten moeten tijdig en zorgvuldig worden voorbereid om onderhandse uitbreidingen ervan tijdens de looptijd en onderhandse verlengingen van de looptijd te voorkomen. De toepassingsvoorwaarden voor de onderhandelingsprocedure moeten worden gerespecteerd.

De timing voor aanbestedingen van de baggerwerken in het kader van de maritieme toegankelijkheid van onze havens ziet er als volgt uit:

- 2006-2012: Beperkte offertevraag met Europese publicatie
- 2013-2015: Algemene offertevraag met Europese publicatie
- Er is afgestapt van de beperkte procedure om de mededinging te verhogen.
- 2016-2018: Onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking als voorziene herhalingsopdracht in het contract 2013-2015

W&Z heeft interne richtlijnen geformuleerd om erover te waken dat de toepassingsvoorwaarden voor het gebruik van de onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking en voor opdrachtwijzigingen worden gerespecteerd.

De richtlijnen zijn opgenomen in de dienstorders W&Z/2013/01, W&Z/2013/04 en W&Z/2013/05. Hierin zijn de aandachtspunten opgenomen die het Rekenhof in de audit aanhaalt, zoals het meetellen van de herhalingsopdrachten om uit te maken of al dan niet een Europese aankondiging vereist is, en het beperken van de herhalingsopdrachten tot deze drempel indien de basisopdracht niet Europees werd aangekondigd. Ook is toegelicht dat bij de onderhandelingsprocedure wegens hoogdringendheid, de aanbestedende overheid niet zelf de oorzaak van de urgentie mag zijn. Daarnaast worden ook de toepassingsvoorwaarden voor verlengingen toegelicht, voorzien in de wet van 15 juni 2006. Ten slotte worden ook voor opdrachtwijzigingen/verrekeningen instructies gegeven, rekening houdend met de principes van het Pressetext-arrest, zoals vormgegeven in artikel 37 van het KB van 14 januari 2013. Ook past W&Z de recente "leidraad wijzigingen" toe van de afdeling Aankoopcentrale en Overheidsopdrachten, en wordt meegewerkt aan de toekomstige MOW-dienstorder over wijzigingen.

nv De Scheepvaart heeft hiertoe enerzijds maatregelen genomen die de voorbereiding van de baggerwerken verder verbeteren en heeft anderzijds de aanbestedingsprocedure geoptimaliseerd.

Ter voorbereiding van de bestekken voor het uitvoeren van baggerwerken past nv De Scheepvaart consequent de wettelijke verplichtingen, vermeld in de "Algemene code van goede praktijk bagger- en ruimingsspecie" en het "Compendium voor monsterneming en analyse in uitvoering van het Materialendecreet en het Bodemdecreet" toe.

Daarenboven laat nv De Scheepvaart steeds een groter aantal deelstalen en mengmonsters nemen en analyseren, dan hetgeen standaard vermeld wordt in de vermelde codes, zodat zoveel mogelijk lokale vervuilingen in het voorbereidingstraject kunnen gedetecteerd worden.

Tenslotte laat nv De Scheepvaart ook steeds korrelgrootteanalyses uitvoeren, hetgeen wettelijk niet verplicht is. Een goed beeld van de korrelgrootte bepaalt immers de hergebruiksmogelijkheden van de gebaggerde specie en bijgevolg ook de inschrijvingsprijs van de aannemers.

Voor het optimaal aanbesteden van baggerprojecten werkt nv De Scheepvaart maximaal met raamovereenkomsten. Zo heeft nv De Scheepvaart sinds 2015 een raamcontract voor de onderhoudsbaggerwerken op het Albertkanaal. Hierdoor kunnen verrekeningen vermeden worden wanneer zich toch afwijkingen voordoen met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de baggerspecie. Er zijn binnen de raamcontracten immers verschillende klassen van milieuhygiënische kwaliteit van de baggerspecie opgenomen, zodanig dat de prijzen hiervoor ook op voorhand gekend zijn.

In 2016 heeft nv De Scheepvaart een gelijkaardig raamcontract aanbesteed voor het uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken op de overige kanalen in haar beheersgebied.

Aanbeveling: Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) moet de nodige acties ondernemen zodat het de gehuurde kleiput met een bergingscapaciteit van 4 miljoen m³ op korte termijn maximaal kan aanwenden om vervuilde baggerspecie te storten.

Sinds het voorjaar van 2015 is 75% van de capaciteit operationeel. Sindsdien zijn de stortactiviteiten reeds significant toegenomen. De totaal gestorte hoeveelheid specie tot en met juni 2016 betreft 374.407,78 m³ ofwel 9,4 % (cijfers juni 2016). W&Z zal verdere inspanningen leveren om binnen de termijn van het contract, de site volledig te kunnen benutten.

Aanbeveling: Uit het onderzoek van het Amoras-project blijkt dat de AMT zijn aannemingen zorgvuldiger moet voorbereiden, zodat overheidsopdrachten daadwerkelijk aanbestedingsklaar zijn bij de start van een gunningsprocedure, onder meer door degelijke en onderbouwde (milieu)technische voorstudies te voorzien, die kostelijke en omvangrijke aanpassingen door conceptwijzigingen tijdens de uitvoering van de aanneming kunnen voorkomen. Ook moet de AMT de geraamde hoeveelheden op een zorgvuldigere wijze inschatten. Een zorgvuldigere voorbereiding zal ook voorkomen dat belangrijke meerwerken buiten mededinging worden toegekend.

Aanbeveling: De AMT moet de aanvoer van te behandelen baggerspecie afstemmen op de werkelijke capaciteit van de Amoras-installatie. Dat zal de onbewerkte terugvloeï van de specie voorkomen en de operationele kosten doen dalen.

Aanbeveling: Alvorens een overeenkomst voor de bouw (en het onderhoud) van een infrastructuur af te sluiten, waarbij een privépartner een deel of het geheel van de bouwkosten financiert en de overheid de financiering over verschillende jaren terugbetaalt, moet een voorafgaandelijke parlementaire machtiging bekomen worden voor alle uitgaven ten laste van het Vlaams Gewest, en dit over de volledige contractduur.

Bij de goedkeuring van het project Amoras werd door de Vlaamse regering een financieel engagement aangegaan voor meerdere jaren. Hiervoor was inderdaad een decretale machtiging vereist. In tegenstelling tot de opmerking van het Rekenhof voorziet het decreet tot begeleiding van de begroting sinds 2009 een machtiging die zowel slaat op de terugbetaling van de prefinanciering als op de exploitatiekost. Het Rekenhof haalt

evenwel correct aan dat aangezien het project Amoras gegund is door de Vlaamse regering op 18 juli 2008 deze machtiging weliswaar reeds in 2008 had moeten voorzien zijn (voorafgaand aan de gunning). Anderzijds was de decretale machtiging in 2009 beschikbaar zodra er uitgaven moesten gebeuren.

De technische onzorgvuldigheden bij de totstandkoming van het dossier worden door de administratie niet betwist. Inzake de uitgevoerde werken uit het verleden (ZAS+ en het gewijzigde exploitatieregime) worden de dossiers afgewerkt ten einde verwijlinteressen te vermijden. De doelstelling naar de toekomst toe is om kosten beheersbaar te houden en de gedane investeringen te laten renderen. In dat licht kan de verwezen worden naar het protocol inzake overheidsopdrachten dat werd geïmplementeerd op 1 april 2016, alsook de vermelde synergie-projecten die een verder professionalisering en optimalisering van baggerwerken binnen het beleidsdomein MOW nastreven.

Verslag van het Rekenhof over de budgettaire impact van alternatieve financieringsprojecten, rekeningenboek over 2014. 36 (2015-2016) Nr.1

Betreffende de financiële jaarafsluit 2014 bevestigde de toenmalige Minister van Begroting dat de individuele agentschappen geen rekening moesten houden met de bewuste aanbevelingen van het Rekenhof. Dit diende te gebeuren op het niveau van de (globale) Vlaamse Overheid.

Voor de jaarafsluit 2015 geldt het volgende: vermits de norm CBN/2015/4 nog niet was gepubliceerd op het moment waarop de Jaarrekening moest worden ingediend (31/03/2016), werd gehandeld als bij de jaarafsluit 2014, i.e. in overeenstemming met het ministeriële schrijven in bijlage. Van deze démarche werd door De Lijn melding gemaakt in haar Jaarverslag 2015

Op 22 september 2016 kreeg het DBFM-project Bruggen Albertkanaal van Eurostat en INR groen licht

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

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