

ingediend op **13-T** (2021-2022) – Nr. 1
28 oktober 2021 (2021-2022)

Beleids- en begrotingstoelichting

Mobiliteit en Openbare Werken

Begroting 2022

INHOUDSTAFEL

Inhoudstafel	2
I. Samenvatting	5
II. Inleiding door de minister	8
III. Strategische en operationele doelstellingen.....	10
1. SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken..	10
OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken.....	10
OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk.....	11
OD 1.3. Naar een Geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement.....	13
2. SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	14
OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk	14
OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	15
OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren	17
OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke vervoersknooppunten voor combimobiliteit	18
OD 2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven.....	18
OD 2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten	18
OD 2.7. Personenmobiliteit over het water	18
3. SD 3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten	19
OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer	19
OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk	20
OD 3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus	22
OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen	22
4. SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem	25
OD 4.1. Verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers	27
OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de actieve weggebruiker	28
OD 4.3. Verbeterde controle en handhaving	30
OD 4.4. Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan	32
5. SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	33
OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	33

OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen.....	34
6. SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur	34
OD 6.1. Naar een ITS-actieplan voor Vlaanderen.....	34
OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk.....	35
OD 6.3. Een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk.....	36
OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk.....	38
7. SD 7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk	38
OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken.....	38
OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik	39
OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico	41
8. SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan.....	43
OD 8.1. Een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's.....	44
OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten	44
OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten	46
OD 8.4. Samenwerken in quadruple-helix verband	46
OD 8.5. De vinger aan de pols houden.....	46
OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen.....	47
OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	48
IV. Transversale doelstellingen	49
V. Beleidsvelden: Overzicht totalen per programma	51
VI. Beleidsvelden en inhoudelijke structuurelementen	53
1. Beleidsveld I: Regionale luchthavens	53
1.1. ISE: LUCHTHAVENBELEID, MVG excl. DAB	53
1.2. ISE: UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS, MVG excl. DAB	54
1.3. ISE: LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB	56
2. Beleidsveld II: Gemeenschappelijk vervoer	61
2.1. ISE: BASISBEREIKBAARHEID, MVG excl. DAB.....	61
3. Beleidsveld III: Algemeen mobiliteitsbeleid	75
3.1. ISE: ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING, MVG excl. DAB	75
3.2. SE: MODI-OVERSCHRIJDEND MOBILITEITSBELEID, MVG excl. DAB	82
3.3. Geen inhoudelijke toewijzing	91
4. Beleidsveld IV: Weginfrastructuur- en beleid	93
4.1. ISE: VERKEERSVEILIGHEID, MVG excl. DAB	93
4.2. ISE: VERKEERSBELEID, MVG excl. DAB	101

4.3.	ISE: WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB	106
4.4.	ISE: ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB	110
4.5.	ISE: INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB	112
5.	Beleidsveld V: Waterinfrastructuur- en beleid	134
5.1.	ISE: HAVEN- EN WATERBELEID, MVG excl. DAB	134
5.2.	ISE: WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB	136
5.3.	ISE: ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB	141
5.4.	ISE: INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB	146
5.5.	ISE: SCHEEPVAARTVERKEER, MVG excl. DAB	161
5.6.	Geen inhoudelijke toewijzing	173
VII.	Apparaatskredieten en begrotingsprogramma's zonder beleidsveld	181
VIII.	Bijlage: Lijst met afkortingen	192
IX.	Bijlage: regelgevingsagenda	195

I. SAMENVATTING

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) ligt de focus op drie pijlers: **fiets(investeringen), verkeersveiligheid en duurzaamheid**.

Met de extra relancemiddelen verhogen én versnellen we, net zoals vorig jaar, in 2022 het investeringsritme en maken we een inhaalbeweging op diverse fronten. Hierbij hebben we ook bijzondere aandacht voor de grote investeringsprojecten (cf. het Vlaams regeerakkoord).

We ontwikkelen en implementeren ook een strategie voor een gezamenlijk **asset management** binnen MOW, om zo de infrastructuur optimaal te onderhouden en te beheren en inzicht te verwerven in de *total cost of ownership*. Verder maken we een inhaalbeweging op het vlak van de aanpak van de bruggen en de kunstwerken, dit op basis van het plan van aanpak dat we in 2021 uitwerkten.

Met het oog op de **optimalisering van het regelgevend kader** nemen we in 2022 de onteigeningsprocedure en het rooilijnendecreet onder de loep. Ook bekijken we, in samenwerking met het beleidsdomein Omgeving, de procedure complexe projecten. Binnen het beleidsdomein MOW zetten we via het **MIA-project** (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) in op bestuurlijke innovatie in functie van een doorgedreven aanpak voor meer verkeersveiligheid. De krachtlijnen van MIA zijn 'sneller, samen en alert'.

Voor de zomer lanceerden we de **Mobiliteitsvisie 2040**. Een duurzame, veilige, multimodale en slimme mobiliteit staat daarin centraal. Deze visie gaat hand in hand met basisbereikbaarheid, de huidige visie op mobiliteit in Vlaanderen die vertrekt vanuit een vraaggestuurd mobiliteitsaanbod en inzet op combimobiliteit. Om hierop te anticiperen, investeren we fors in de uitrol van Hoppinpunten zodat reizigers vlot kunnen overschakelen van de bus naar bijvoorbeeld de (deel)fiets, deelstep of de deelwagen. In 2022 zal de uitrol van de Hoppinpunten op het terrein een versnelling hoger schakelen.

De afgelopen jaren hebben we massaal de fiets (her)ontdekt. In het kader van meer duurzame verplaatsingen willen we bij iedereen een fietsreflex creëren. Het doel is om het aandeel van de fiets bij functionele verplaatsingen tegen 2025 te doen stijgen tot 20% van de verplaatsingen. Mensen zullen nog meer fietsen als dit veiliger kan. Daarom voorzien we in 2022 een investeringsbudget van 300 miljoen euro voor **veilige en comfortabele fietsinfrastructuur**. De update van het vademecum fietsvoorzieningen wordt afgerond en zal de streefnorm zijn voor nieuwe fietsinvesteringen. Zwarte punten voor fietsers worden versneld weggewerkt en kruispunten worden waar mogelijk conflictvrij gemaakt. Verder blijven we provinciale en lokale projecten op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk ondersteunen via het Fietsfonds. We maken ook werk van een actualisatie van de lichtvisie voor gewestwegen. Met het project 'De Grote Versnelling' willen we de samenwerking met andere overheden en relevante stakeholders verder stimuleren om sneller te zorgen voor meer en betere fietspaden en fietssnelwegen.

Er zal ook verder werk gemaakt worden van de implementatie van **basisbereikbaarheid**. Trein, bus en tram blijven vaste waarden, en binnen het vervoer op maat zal het flexvervoer een belangrijke plaats innemen. Er wordt verder gewerkt aan de voorbereidingen voor de operationele uitrol van het kernnet en het aanvullend net in het kader van de praktische realisatie van basisbereikbaarheid, en aan de regionale mobiliteitsplannen.

Het **vervoer op maat** (o.a. (pendel)bussen, deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's) is het sluitstuk van het collectief en openbaar vervoersnetwerk. Centraal hierbij staat *Mobility as a Service* (MaaS). Om dit goed en kostenefficiënt te organiseren, richten we een vervoersautoriteit op. De coördinatie van het vervoer op maat behoort tot de opdracht van de mobiliteitscentrale. Begin september werd hiervoor de opdracht gecontracteerd, de mobiliteitscentrale wordt nu stapsgewijs

geoperationaliseerd. Ook het bestek voor de deelmobiliteit voor 'flex' en 'flexplus' wordt gefinaliseerd.

De organisatie van het **leerlingenvervoer** wordt in de werking van de mobiliteitscentrale opgenomen. Met de ministers van Onderwijs, Welzijn en Binnenlands Bestuur deel ik de ambitie om een nieuw globaal kader uit te werken voor leerlingenvervoer, om zo de kwaliteit van de verplaatsing naar en van de school structureel te verhogen.

Voor wat betreft het goederenvervoer blijven we inzetten op de alternatieve vervoersmodi spoor en binnenvaart. Het is onze ambitie om het aandeel van de binnenvaart in de logistieke keten tegen 2030 te verhogen tot 20%. Om dit te realiseren, investeren we aanzienlijk in de **verdere uitbouw van onze waterwegen** om ze *future proof* en *waterproof* te maken. Met het oog op de verhoging van de transportcapaciteit op onze binnenwateren werken we verder aan het Seine-Schelde project, de ABC-as en de opwaardering van de Dender. De capaciteitsuitbreiding van het Albertkanaal wordt versneld uitgevoerd. We maken ook verder werk van het CP ECA, de Royerssluis, de Nieuwe Sluis Terneuzen en het CP Nieuwe sluis Zeebrugge. In economisch belangrijke regio's wordt versneld ingezet op multimodale overslagpunten via een voldoende aanbod van watergebonden bedrijventerreinen. Het relanceplan voorziet ook een versnelde realisatie van kaaimuurprojecten. We blijven hiervoor gebruik maken van de PPS-formule. Het Scheepvaartdecreet werd in de loop van oktober 2021 definitief goedgekeurd. In uitvoering van het Scheepvaartdecreet zullen in 2022 verschillende uitvoeringsbesluiten worden vastgesteld.

Onze **zee- en luchthavens** zijn de internationale toegangspoorten tot Vlaanderen. De Vlaamse havenstrategie wordt in het najaar 2021 voor definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering, en nadien verder uitgewerkt. Het Vlaamse loodswezen blijft haar dienstverlening optimaliseren. We ontwikkelen ook een strategische visie met betrekking tot de toekomst van de luchtvaart in Vlaanderen.

Verkeersveiligheid is een absolute topprioriteit. In juli 2021 lanceerden we een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Streefdoel is een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030 (t.o.v. referentiejaar 2019) en nul dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers tegen 2040. 'Vision Zero' blijft de ultieme doelstelling, liever vandaag dan morgen. Centraal staat de actieve weggebruiker (fietser, voetganger), maar er is ook oog voor de andere vervoersmodi en ongevalsoorzaken (o.a. rijden onder invloed, overdreven en/of onaangepaste snelheid, afleiding). Het plan bevat een maatregelenpakket met overkoepelende doelstellingen waarmee we vanuit diverse invalshoeken de verkeersveiligheidsproblemen aanpakken: sensibilisering en educatie, infrastructuur, technologie en handhaving. Monitoring gebeurt via een semestriële voortgangsrapportering.

Gevaarlijke punten blijven we identificeren via een jaarlijkse update van de dynamische lijst voor gevaarlijke punten, met bijzondere aandacht voor de actieve weggebruikers. Ook maken we verder werk van veiliger woon-schoolverkeer door de subsidiëring van veilige schoolomgevingen en -routes. Lokale besturen zijn hier een belangrijke partner. Waar mogelijk pakken we de knelpunten op schoolroutes langs gewestwegen aan via *quick wins*. Ook een vlotte verkeersdoorstroming, met bijzondere aandacht voor verkeersveiligheid, blijft een aandachtspunt. Zo wordt er werk gemaakt van goed incidentmanagement en werfbeveiliging.

Uiteraard blijven we ook inzetten op **sensibilisering, educatie en controle en handhaving**. De grote sensibiliseringscampagnes en de doelgroepgerichte campagnes lopen ook volgend jaar verder. We blijven ook investeren in en sleutelen aan het educatieve aanbod en zetten in op een aanbod van levenslang leren. De evaluatiestudie van de vernieuwde rijopleiding categorie B wordt begin 2022 afgerond, met het oog op concrete verbeterpunten. Ook controle en handhaving blijft cruciaal. Het netwerk van trajectcontroles langs autosnel- en gewestwegen wordt verder uitgebreid. Verder maken we werk van de aanpak van

niet-gekeurde voertuigen en van roetfilterfraude en van de verbeterde controle en handhaving voor zwaar/vrachtovervoer. We verhogen ook de veiligheid op de Vlaamse waterwegen door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid.

Via investeringen in **'slimme' infrastructuur** bereiden we ons voor op de mobiliteit van de toekomst. We maken werk van de verdere implementatie van het ITS-plan en de uitvoering van het Mobilidata-programma. We blijven ook nieuwe ontwikkelingen en technologieën, onder meer m.b.t. automatisering, autonome voer- en vaartuigen en *smart shipping* op de voet volgen. Verder zetten we versneld in op de realisatie van meer slimme verkeerslichten en geconnecteerde verkeerslichten.

Ook in 2022 wordt, in het kader van het geactualiseerde Sigmaplan, verder gewerkt aan verschillende projecten om Vlaanderen beter te beschermen tegen overstromingen en de vallei-natuur een boost geven. De extreme wateroverlast van afgelopen zomer maakt dat **waterbeheersing** hoog op de agenda staat. De Vlaamse Waterweg, de diensten van het Waterbouwkundig Laboratorium en de VMM kregen de opdracht een 'wat-als-scenario' uit te werken, waarbij de overstromingsrisico's verder in kaart worden gebracht. Daarnaast geeft De Vlaamse Waterweg verder uitvoering aan het verhogen van de hoogwaterbeveiliging langs de Gemeenschappelijke Maas, met het luik Rivierherstel Leie binnen het Seine-Schelde project en met de vernieuwing van de stuwen op de Dender. De acties uit de *Blue Deal* worden opgenomen in het Vlaamse stroomgebiedbeheerplan voor Schelde en Maas 2022-2027. Daarnaast zal ook het eerste sedimentbeheerconcept voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict 2022-2027 worden goedgekeurd. Met het Masterplan Kustveiligheid en het project Kustvisie realiseren we de doelstelling om de risico's op overstromingen duurzaam te minimaliseren. Het project Kustvisie wordt verder gezet buiten het kader van de procedure complexe projecten.

Conform de Europese *Green Deal* en het *'Fit for 55'* pakket gaan we voluit voor de omschakeling naar **'Clean Power for Transport' (CPT)**, met als uiteindelijke doelstelling een zero-emissievoertuigenpark. Om de verkoop van zero-emissie wagens te stimuleren, investeren we volop in de verdere uitrol van publieke en semi-publieke laadinfrastructuur voor personenwagens. We starten ook met de uitvoering van de goedgekeurde 'CPT-visie 2030 – Op weg naar zero-emissie vervoer'. Specifiek ligt de focus op de uitrol van laadinfrastructuur in lijn met de conceptnota 'Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025'. Er wordt een studieopdracht voorbereid die de meest optimale stimulansen en beleidsinitiatieven in beeld zal brengen betreffende de transitie naar zero-emissie goederenvervoer en bijbehorende laadinfrastructuur. Daarnaast maken we het wegtransport zelf ook efficiënter en duurzamer, en stellen we een kader op dat emissievrije stedelijke distributie mogelijk maakt vanaf 2025.

Verder blijven we inzetten op de **vergroening van het openbaar vervoer**. Met een eerste golf van 60 e-bussen, die eind 2022/begin 2023 in de vloot komen, willen we voldoende kennis en ervaring opdoen om in een volgende fase verder op te schalen. Om de vergroening van de binnenvaart te stimuleren en te ondersteunen, zetten we in op onderzoek en pilootprojecten. Ook walstroom is voor de binnenvaart essentieel in het verduurzamen van onze logistieke stromen van en naar de (zee)havens.

Tot slot is en blijft **samenwerking** binnen de Vlaamse Regering en met de federale overheid en de andere gewesten, maar ook met steden en gemeenten, meer dan ooit nodig gelet op de bevoegdheidsverdeling inzake mobiliteit. We blijven ook werken aan de optimalisatie van onze EU-werking en zetten, in samenwerking met het beleidsdomein Buitenlandse Zaken, in op strategische partnerschappen om het breder MOW-buitenlandbeleid vorm te geven. Omdat heel wat uitdagingen op het gebied van MOW niet entiteit-specifiek zijn, zet het beleidsdomein MOW via het initiatief 'Samen (net)werken binnen het beleidsdomein MOW' in op een nauwe interne samenwerking.

II. INLEIDING DOOR DE MINISTER

Vlaanderen staat vandaag voor ingrijpende maatschappelijke, economische, technologische en klimatologische uitdagingen die onze mobiliteit sterk zullen veranderen. Een passend antwoord op deze uitdagingen formuleren is economisch én maatschappelijk zeer belangrijk en urgent. Mobiliteit is een spiegel van de maatschappij waar er continu ontwikkelingen plaatsvinden die niet eenvoudig te overzien of te voorspellen zijn. Onze mobiliteitstoekomst is gekoppeld aan de uitdagingen en de technologieën van morgen.

De veerkracht die we tijdens de coronapandemie in onze samenleving mochten vaststellen, is ongelooflijk groot. Dit elan moeten we aanhouden, en vormt ook het uitgangspunt van het relanceplan 'Vlaamse Veerkracht'. Corona deed ons nadenken over ons verplaatsingsgedrag en zorgde voor een ware 'fiets-boost'. Dit zijn positieve effecten die ik verder wil stimuleren. Ons denkpatroon rond mobiliteit is vastgeroest sinds de jaren negentig. Daarom hoop ik dat deze crisis een eyeopener is en de weg vrijmaakt voor een nieuwe, duurzame mobiliteit voor personenvervoer én voor goederenvervoer. Terugkeren naar *business as usual* is geen optie.

Met deze nieuwe, duurzame mobiliteit in het achterhoofd lanceerde ik de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040. Deze toekomstvisie kwam tot stand in samenwerking met diverse stakeholders en focust op de talrijke toekomstige uitdagingen. Een duurzame, veilige, multimodale en slimme mobiliteit staat daarin centraal. De vooropgestelde doelstellingen zijn:

- Geen verkeersdoden meer, dit is trouwens ook een dagdagelijkse ambitie;
- Geen vervoersemissies meer;
- Een vlotte en naadloze mobiliteit;
- En een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%.

Deze doelstellingen staan ook centraal in het Vlaamse MOW-investeringsbeleid. Met de extra relancemiddelen verhogen én versnellen we, net zoals vorig jaar, in 2022 het investeringsritme om zo een inhaalbeweging te maken op diverse fronten met bijzondere aandacht voor de fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Maar het volstaat niet om enkel te investeren in verkeersveilige infrastructuur, ook de werkwijze rond de realisatie van deze investeringen moeten we tegen het licht houden. Ook als overheid moeten we veerkracht tonen en, via nieuwe inzichten en oplossingen, sneller en effectiever kunnen ingrijpen als situaties veranderen en proactief werken om eventuele risico's op te sporen. Daarom lanceerde ik MIA – Mobiliteit Innovatief Aanpakken. Met MIA wil ik versneld werk maken van meer verkeersveiligheid door minder regels, meer efficiëntie en een betere samenwerking. We brachten intussen al heel wat onveilige kruispunten en fietspaden in kaart, maar nu moeten we ze ook aanpakken. Het kan niet dat we ons enkel verzoenen met een *Vision Zero* perspectief voor 2050. Ik wil dat doel vroeger bereiken en sneller werken. Doorheen de jaren blijkt autorijden veiliger maar fietsen gevaarlijker te zijn geworden, en dit in een tijd waarin we juist meer mensen op de fiets willen krijgen. Hoog tijd dus voor een stevige inhaalbeweging.

Die inhaalbeweging kreeg vorm in het nieuwe 'Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025'. Met dit plan streef ik naar een drastische vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, dit door versneld werk te maken van de preventie van ongevallen. De actieve weggebruiker staat hierbij centraal. Mijn ambitie is duidelijk: een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers van 25% tegen 2025, van 50% tegen 2030 en geen voetgangers- en fietsdoden meer tegen 2040.

Voor de mobiliteit van de toekomst zijn echter niet alleen de infrastructuurvoorzieningen belangrijk, maar hebben ook de gedragingen van mensen een grote invloed. En laat dit laatste – de *mental shift* – misschien nog de grootste uitdaging zijn voor de toekomst. Mobiliteit is in sneltreinvaart aan het veranderen van een infrastructureel vraagstuk naar een gedragsvraagstuk. We

zullen dus niet alleen onze mobiliteit anders moeten organiseren, we zullen ook ons gedrag moeten wijzigen. Dit in het belang van veiliger en vlotter verkeer, ons leefmilieu, het klimaat én onze gezondheid.

De meest duurzame verplaatsing die er is, is diegene die we niet moeten doen. We moeten op de eerste plaats zoveel mogelijk verplaatsingen trachten te vermijden – en corona heeft ons wat dat betreft tal van dingen geleerd. Voor de noodzakelijke verplaatsingen moeten we inzetten op verschuiven en vergroenen.

We moeten verschuiven richting duurzame vervoersmodi zoals de fiets, het collectief en openbaar vervoer of deelsystemen. Door nog sterker in te zetten op milieuvriendelijker vervoersmiddelen, zoals de (deel)fiets, kunnen heel wat voertuigkilometers worden vermeden. Mensen zullen nog meer fietsen als dit veilig en comfortabel kan. Daarom wil ik, samen met lokale besturen en provincies, versneld werk maken van veilige en comfortabele fietspaden en -snelwegen. Ik heb nooit beweerd dat de auto uit het straatbeeld zal verdwijnen. Maar ik ben er wel van overtuigd dat combimobiliteit en deelmobiliteit opgang zullen maken. Daarom wordt er werk gemaakt van de realisatie van heel wat bijkomende Hoppinpunten. De toekomst van mobiliteit is meer dan ooit multimodaal, waarbij transport over de weg, het spoor en het water hand in hand gaan. De diversiteit aan vervoersmodi zal alleen maar toenemen.

En uiteraard moeten we ook inzetten op de vergroening van het aantal kilometerverplaatsingen, dit onder meer via e-mobiliteit. Elektrische wagens kennen in Vlaanderen eindelijk opgang. Toch vormen ze nog een te kleine groep. Ontegensprekelijk zal dit aandeel de komende jaren fors toenemen. Vanuit de Vlaamse overheid moeten we hier de nodige ondersteuning bieden, niet enkel aan burgers maar ook aan bedrijven. Enkel door samen te werken kunnen we ons wagenpark vergroenen en elektrische wagens aantrekkelijker maken. En dan komen we uiteraard al snel bij de noodzaak aan voldoende laadinfrastructuur uit.

Transport en logistiek vormen het hart en de bloedvaten van een gezonde economie. De verkeerscongestie hindert echter de bereikbaarheid van onze logistieke poorten. We moeten dus ook volop inzetten op vlot, veilig en duurzaam goederenvervoer. We doen dat door te kiezen voor duurzame en slimme ontwikkeling, waarbij we de balans opzoeken tussen economische groei en welvaart enerzijds en ecologie en leefbaarheid anderzijds. Om Vlaanderens' positie als logistieke hub te behouden en te versterken, moeten we nog meer het potentieel van de waterweg benutten. Om deze modal shift van de weg naar het water te realiseren, investeren we vanuit Vlaanderen in een toekomstgerichte waterweginfrastructuur.

Ten slotte vormt waterveiligheid en -beheersing een grote uitdaging. Vlaanderen is door haar laaggelegen ligging overstromingsgevoelig. Door de effecten van de klimaatverandering worden de risico's op wateroverlast nog versterkt. Ook periodes van droogte en waterschaarste komen frequenter voor. Het is duidelijk dat we de voorbije zomer aan een ruimere ramp ontsnapt zijn. De schade langs Vlaamse zijde bleef beperkt dankzij de reeds uitgevoerde investeringen. Hoewel de situatie bij ons niet zo dramatisch was als in Wallonië, is het belangrijk dat wij voorbereid zijn op extreme wateroverlast. Een waterbom zoals in Wallonië zou ook bij ons dramatische gevolgen hebben. Daarom moeten we de historische achterstand inzake waterveiligheid en -beheersing versneld wegwerken om de hoogwaterveiligheid in Vlaanderen te verhogen.

Weliswaar ben ik er mij van bewust dat de uitdagingen voor onze mobiliteit groot zijn, maar mijn ambities zijn dat ook. De voorbije periode wisten we ons allen snel aan te passen aan veranderingen en nieuwe uitdagingen. Deze veerkracht moeten we aanhouden om de uitdagingen van morgen inzake verkeersveiligheid, klimaat en duurzaamheid aan te pakken. Maar samen kan je meer dan alleen. Samenwerken – binnen het beleidsdomein MOW, binnen de Vlaamse Regering en met andere overheden en alle betrokken stakeholders – wordt dan ook de sleutel voor de mobiliteit van morgen waarbij duurzaam, veilig en vlot kernwoorden zijn.

III. STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

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

In 2021 investeerde ik een recordbedrag van 4,5 miljard euro in mobiliteitsprojecten. Een groot deel van dit zeer hoge investeringsbedrag gaat naar de Oosterweelwerken in Antwerpen. Daarnaast trok ik de investeringen voor fietsinfrastructuur vervroegd op tot 355 miljoen euro.

OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken

Ook in 2022 blijf ik mij engageren om, op de korte en de lange termijn, veel investeringen mogelijk te maken, zowel voor grote als kleine infrastructuurwerken. Investeren in infrastructuur geeft immers een boost aan onze economie. Met de extra relancemiddelen verhogen én versnellen we ook in 2022 het investeringsritme en maken we een inhaalbeweging op diverse fronten, met bijzondere aandacht voor grote investeringsprojecten, verbetering van de verkeersveiligheid, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur en duurzaamheid.

Voor sommige projecten wordt een alternatieve financiering voorzien of onderzocht. Verschillende projecten lopen ondertussen al en bevinden zich in een vroeg of gevorderd stadium.

Binnen het programma **Werken aan de Ring** gaan we in 2022 verder met de plaatsingsprocedure voor het DBFM-project 'complex R0-A201', een multimodale *quick win* ter hoogte van de nationale luchthaven in Zaventem.

Voor het programma **R4WO** verwachten we de *contract close* van het DBFM-bestek in 2022.

Verder werd recent beslist om meerdere DBFM-projecten uit te werken als potentieel **Vlaams PPS-programma**. Concreet gaat het om Gent Dampoort met 'vertramming' van lijn 4 en 7, A8 Halle, Premetro Antwerpen, Londerzeel Zuid i.h.k.v. de ombouw A12, Knoop Mechelen Noord en het DBFM-programma Asset Management, bestaande uit 3 facetten: kunstwerken, beweegbare kunstwerken en sluizen (herbouw van 3 sluizen op de Boven-Schelde en Dampoortsluis). Dit traject wordt begin 2022 opgestart en de nodige studiebudgetten worden voorzien.

Bij de realisatie van vervoersnetwerken worden diverse processen doorlopen en is uiteenlopende regelgeving van toepassing. De geplande optimalisering van het regelgevend kader draagt ook bij tot het succes van deze projecten. In 2022 nemen we daarom de onteigeningsprocedure en het rooilijnendecreet van 8 mei 2009 onder de loep. Verder bekijken we, samen met mijn collega-minister bevoegd voor Omgeving, de procedure complexe projecten.

Sedert de inwerkingtreding in 2018 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 en het bijhorende uitvoeringsbesluit van 27 oktober 2017 gelden in het Vlaams Gewest nieuwe regels voor **onteigeningsprocedures**. Een ambtelijke werkgroep 'versnelling onteigeningen' komt periodiek samen om de procedures inzake grondverwerving en onteigeningen te evalueren, ervaringen te delen en desgevallend – conform het Vlaams regeerakkoord – verbetervoorstellen te formuleren.

In die context werd onder meer het begrip 'minnelijke onderhandelingstermijn' ingevoegd in de onteigeningsprocedure. Het gaat om een door de onteigenaar geraamde termijn van maximaal één jaar waarbinnen de onderhandelingsplicht van toepassing is. De geraamde termijn kan en zal vaak korter zijn dan één jaar, maar de onteigenende instantie kan de minnelijke onderhandelingen ook na het verstrijken van de termijn nog voortzetten als ze oordeelt dat een akkoord toch nog haalbaar is.

Het uitvoeringsbesluit voorziet, naast een aantal praktische modaliteiten bij de nieuwe procedures, ook de ontwikkeling van een digitaal uitwisselingsplatform voor onteigeningen (DUO), om de communicatie rond onteigeningsdossiers te digitaliseren zodat deze sneller en efficiënter kunnen verlopen. DUO zal uit drie onderdelen bestaan: een digitaal loket, een digitaal beheerssysteem en een communicatietool. Zo kan het volledige digitale dossier, met alle stukken en procedures, elektronisch worden geraadpleegd en documenten worden uitgewisseld. Begin 2021 werd gestart met de bouw van DUO. Volgens de huidige planning zal DUO begin 2023 operationeel zijn. De opzet is om ook gemeenten en provincies er gebruik van te laten maken wanneer zij overgaan tot een onteigening.

Wat betreft de **procedure complexe projecten** en andere omgevingsvergunningsprocedures leverden we input voor de evaluatie van de procesaanpak en regelgeving door het Departement Omgeving. Op basis van deze evaluatie en een eerste reeks aanbevelingen wordt nagegaan hoe dit kan worden vertaald naar een aanpassing van de regelgeving en bijsturing van de processen. Het beleidsdomein MOW zal hieraan actief participeren.

Tot slot bekijk ik in 2022 of een aanpassing van het **Rooilijnendecreet** van 8 mei 2009 een meerwaarde kan betekenen voor een snelle(re) realisatie van de projecten.

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

Ik werk verder aan de nominatieve lijst van projecten uit het Vlaams regeerakkoord waaronder werken aan de R0 en R1, de R4W0, Noord-Zuid Limburg, de ombouw van de N49 en de A12 en Rond Ronse. Ik ga hierna meer gedetailleerd in op de grootste projecten.

De infrastructuurwerken op Linkeroever vormen de eerste fase van de **Oosterweelverbinding**. Deze werken zijn reeds gestart, net zoals de voorbereidende werken voor de Oosterweeltunnel en de werken op Rechteroever. Gelijktijdig met de werken op Linkeroever worden de leefbaarheidsprojecten op Linkeroever uitgevoerd. Op Rechteroever leggen de ontwerpteams in 2021 de laatste hand aan de voorontwerpen voor de leefbaarheidsprojecten, afgestemd op het ontwerp voor de Oosterweelverbinding. Zoals steeds verlopen deze ontwerpprocessen in dialoog met alle lokale stakeholders. Ook de leefbaarheidsprojecten buiten het projectgebied van Oosterweel kregen verder vorm via dialoog tussen burgers, ontwerpers, lokale en Vlaamse overheidsdiensten. Zo werd het voorontwerp voor het Ringpark Groene Vesten afgerond en wordt in een volgende fase gewerkt richting projectuitvoering. Voor het Ringpark Zuid werd het ontwerpproces in 2021 opgestart.

In de context van de vervuiling met **PFOS** worden de werken, conform de aanbevelingen van de Commissie Grondverzet, voortgezet.

Wat betreft de problemen met de (fiets)liften van de **Sint-Annatunnel** in Antwerpen zal nu eerst de noodsturing worden aangepakt. De levering van de benodigde onderdelen is voorzien voor midden november 2021. De inbouw, het programmeren en het testen worden afgerond tegen eind november 2021. Na evaluatie kan dan beslist worden om de toegang, naast dienstredenen, ook uit te breiden voor minder mobiele tunnelgebruikers. Inmiddels werd een gespecialiseerd aannemer gevonden om de werken aan de sturing, het voedingsgedeelte van de hefmotor, de veiligheidsketen en de revisie van de hefmotor uit te voeren. Deze werken voor grondige renovatie zouden dan begin 2022 van start kunnen gaan.

Binnen het programma '**Werken aan de ring**' doorloopt De Werkvennootschap, in samenwerking met het departement Omgeving, alle stappen in het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord. Na de mededeling op de Vlaamse Regering en de publieke raadpleging in 2021, wordt in 2022 gewerkt aan een voorkeursalternatief. Ook voor de herinrichting van vier belangrijke knopen in het oostelijke gedeelte van de Ring rond Brussel (het Leonardkruispunt, het

Vierarmenkruispunt, het Groenendaalcomplex en het complex Jezus-Eik) werden de startnota's op de Vlaamse Regering goedgekeurd en loopt het proces verder in 2022. In afwachting van de afronding van deze processen en de effectieve herinrichting van de ring, wordt ook in 2022 verder ingezet op multimodale investeringen, zowel in de noordelijke als oostelijke regio rond de R0. Naast diverse fietsinvesteringen, worden werken uitgevoerd om de leefbaarheid in het centrum van Jezus-Eik te verhogen en een Hoppinpunt te realiseren.

Voor het **complex project Noord-Zuid Limburg** wordt het definitief voorkeursbesluit in het tweede kwartaal van 2022 genomen. Daarna kan de uitwerkingsfase opstarten met een focus op enerzijds het wegenisproject N74 en anderzijds hoogwaardig openbaar vervoer voor een verbeterde ontsluiting van Noord-Limburg, met aandacht voor multimodale knooppunten.

Het is van belang om investeringsprojecten van die omvang snel en gefaseerd op te starten. Zo wordt voor Spartacus 2 een eerste deel ingrepen geïnitieerd met oog op een maximale vrije bedding voor hoogwaardig openbaar vervoer op het tracé Hasselt-Maasmechelen. Voor het complex project Noord-Zuid Limburg worden verdere *quick wins* uitgevoerd, o.a. voor de bevordering van het fietsverkeer, dit in afwachting van de opstart van de werken. Bij de R4WO loopt de uitvoering van diverse *quick wins* waaronder de bouw van enkele fietsbruggen.

Conform de Europese verkeersveiligheidseisen wordt er verder geïnvesteerd in de veiligheid en het structureel onderhoud van de **TERN-tunnels**. In de Kennedytunnel en de Leonardtunnel worden bijvoorbeeld werken uitgevoerd aan de wandbekleding en de verlichting. Er worden ook slagbomen aan de TERN-tunnels geïnstalleerd zodat bij een incident de tunnel meteen wordt afgesloten. Bestuurders worden tijdig gewaarschuwd via dynamische verkeersborden en omgeleid. De slagbomen aan de Beverentunnel zijn intussen operationeel. De Craeybeckxtunnel, Kennedytunnel, Tijsmantunnel en Vierarmentunnel worden in het najaar van 2021 eveneens op die manier uitgerust.

Er wordt prioritair werk gemaakt van de totaalrenovatie van de Vierarmentunnel. De werken aan de Vierarmentunnel starten al in 2022; de tunneltechnieken en veiligheidsvoorzieningen worden vernieuwd.

Daarnaast worden gerichte aanpassingen op de korte en middellange termijn uitgevoerd om de tunnelveiligheid te verhogen.

Wat de **dienstenzones** betreft, lopen er herinrichtingswerken te Gentbrugge en Groot-Bijgaarden. Verder volgen infrastructuurwerken, dan wel voorbereidende acties, op de dienstenzones van Boutersem, Boorseme, Diepenbeek en Jabbeke. De concrete timing is afhankelijk van de lopende aanbestedingen en vergunningsaanvragen.

Er is een hoge vraag naar **vrachtwagenparkings** in heel Vlaanderen, langs verschillende wegen en knooppunten. Ik heb daarom de opdracht gegeven om de reële parkeerbehoefte in kaart te brengen en na te gaan welke oplossingen mogelijk zijn. Hiermee wil ik de basis leggen voor een Vlaamse beleidsvisie vrachtwagenparkeren.

Aan de industriezone Tongeren-Oost zijn de werken gestart voor de aanleg van een vrachtwagenparking. Ook in Stekene worden de nodige voorbereidingen getroffen voor een nieuwe vrachtwagenparking.

De overlast en gevaarlijke situaties in verband met transmigranten op snelwegparkings blijft een aandachtspunt. We blijven dan ook investeren in het beveiligen van de parkings, als deel van de oplossing. We continueren de inzet van bewakingsagenten. Daarnaast plaatsen we bijkomend circa 6 km hekwerk op 19 parkings en camera's op 29 parkings.

We maken verder werk van **milderende maatregelen** bij de (her)aanleg en het onderhoud van weginfrastructuur. Op diverse locaties worden geluidsschermen (bv. A12 t.h.v. Ekeren, E40 t.h.v. Aalter) of geluidsbermen (bv. E17 t.h.v.

Waregem) geïnstalleerd of vernieuwd. Op Europees niveau is de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai van kracht. Naar aanleiding van de richtlijn worden elke 5 jaar geluidskaarten en daaruit voortvloeiende actieplannen opgesteld. Er wordt gestart met de actualisatie van de geluidskaarten. Deze kaarten geven aan wat de geluidsbelasting is in de omgeving van de belangrijkste wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties in Vlaanderen. De studie werd i.s.m. het departement Omgeving in de markt geplaatst en loopt tot eind 2022.

OD 1.3. Naar een Geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

De professionalisering van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt voortgezet, met aandacht voor de verdere realisatie van de planning- en realisatietool voor het hele beleidsdomein en de automatisering van de opvolging via bestaande systemen zoals 'eDelta'. Ook de opvolging van de betalingen (of vereffeningen) via een verbinding van het GIP met de interne betalingssystemen wordt verder bijgestuurd en geëvalueerd.

We ontwikkelen en implementeren een strategie voor een gezamenlijk **asset management** binnen MOW, om zo de infrastructuur optimaal te onderhouden en te beheren en inzicht te verwerven in de *total cost of ownership* van de infrastructuur.

Vlaanderen telt circa 2.700 **kunstwerken** waarvan het gros dateert van de jaren 1960 en 1970. Veel kunstwerken zijn dan ook sterk verouderd waardoor de veiligheid in het gedrang komt. Daarom zullen we voor wat betreft het herstel en de vervanging van kunstwerken deze legislatuur een grote inhaalbeweging maken.

In 2021 heb ik in dit kader een plan van aanpak met een tienjarenplan uitgewerkt voor de aanpak van de bruggen en kunstwerken. Het doel is ervoor te zorgen dat de toestand van deze infrastructuur op een termijn van twee legislaturen drastisch is verbeterd. Sinds het einde van 2019 worden reeds de bruggen in de slechtste categorie 5 aangepakt. In 2022 is de aanpak van 17 dergelijke bruggen voorzien. Verder is het de bedoeling de bruggen in categorie 4 (slechte toestand) tijdens deze en volgende legislatuur te renoveren/herbouwen. Dit gebeurt zowel via investeringen op het reguliere budget als via PPS (cf. supra). In 2022 voorzien we de aanpak van 20 bruggen in categorie 4. Verder wordt er bij andere infrastructuurprojecten ook maximaal gezorgd dat de bruggen in het projectgebied in orde worden gesteld.

Om een efficiënt beheer en onderhoud van onze infrastructuur te garanderen, zorgen we voor periodieke monitoring en kwaliteitsbeoordeling van de essentiële infrastructuur (o.a. (water)wegen, bruggen, tunnels, sluizen, zeehavens en luchthavens). Parallel daarmee voeren we een strikt onderhoudsprogramma uit. Via preventief en curatief onderhoud en gepaste ingrepen op het juiste moment vermijden we een onvoorziene (en soms ernstige) uitval van een segment in een netwerk. Zo garanderen we ook de (ontwerp)levensduur en voorkomen we extra kosten voor het in stand houden van het patrimonium.

In dit kader wil ik samen met de universiteiten een samenwerking opzetten over toekomstgericht asset management.

Voor de **maritieme en haveninfrastructuur** ligt de focus in 2022 op de vertaling van de beleidsdomein-brede asset management organisatie naar een werkbaar programma en bijhorende governance. We hebben hierbij bijzondere aandacht voor enerzijds het eenduidig bepalen en afbakenen van de scope van het asset management beheerssysteem en de gerelateerde activiteiten, en anderzijds het opstellen van een strategisch asset management plan per asset type. De kunstwerken die in mindere staat zijn, zullen vervangen worden in het kader van het bouwen (Nieuwe sluis Zeebrugge) en/of structureel renoveren van sluizen (Vandammesluis, Royerssluis).

2. SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer

Voor de zomer werd de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 gelanceerd. Deze visie gaat hand in hand met basisbereikbaarheid, de huidige visie op mobiliteit in Vlaanderen. Die vertrekt vanuit een vraaggestuurd mobiliteitsaanbod en zet in op combimobiliteit: het combineren van verschillende vervoersmiddelen zoals de fiets, het collectief en openbaar vervoer en deelsystemen.

In 2022 zal er verder werk gemaakt worden van de operationalisering van **basisbereikbaarheid** onder andere door:

- Het uittekenen van de Regionale Mobiliteitsplannen door de vervoerregioraden;
- De uitwerking en implementatie van de Mobiliteitscentrale die in juli werd gegend;
- De verdere uitrol van Hoppinpunten;
- Het verder toegankelijk maken van haltes (Masterplan Toegankelijkheid);
- Het afsluiten van contracten met aanbieders van vervoer op maat (o.a. voor deelsystemen en vast, (semi-)flex en flexplusvervoer);
- Toewerken naar tarief- en ticketintegratie;
- Uitrol van de communicatie omtrent basisbereikbaarheid naar de stakeholders, waaronder lokale besturen i.v.m. de beleidsmatige impact, en naar de reizigers.

We moeten er dan ook voor zorgen dat reizigers laagdrempelige en duurzame mobiliteitsoplossingen binnen handbereik hebben. Dat betekent dat iedereen op eigen maat en op een heel toegankelijke manier gebruik kan maken van een veilig en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten.

De diversiteit aan vervoersmodi zal alleen maar toenemen. Om hierop te anticiperen, investeer ik fors in de uitrol van Hoppin-vervoersknooppunten zodat reizigers vlot kunnen overschakelen van de bus naar bijvoorbeeld de (deel)fiets, deelstep of de deelwagen. Om dit te realiseren, roep ik lokale besturen op mee te investeren en hiervoor gebruik te maken van de Vlaamse subsidiemogelijkheden.

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

We hebben de afgelopen jaren massaal de fiets (her)ontdekt, niet alleen voor sport en ontspanning maar ook voor dagelijkse verplaatsingen naar de winkel, de school of het werk. Die positieve fietstendens wil ik verder stimuleren. In het kader van meer duurzame verplaatsingen wil ik bij iedereen een **fietsreflex** creëren. De fiets heeft nog een aanzienlijk groeipotentieel en mensen zullen nog meer fietsen als dit veiliger kan. Dit betekent dat onze fietsinfrastructuur veilig en comfortabel moet zijn. Door verder in te zetten op meer fietsveiligheid, een betere en comfortabele fietsinfrastructuur en een goede samenwerking tussen alle stakeholders kunnen we dit potentieel beter benutten.

Daarom zet ik versneld in op het groeipad voor **fietsinvesteringen**. In 2022 wordt een investeringsbudget van 300 miljoen euro voorzien voor fietsinfrastructuur. Daarnaast maak ik ook subsidies vrij voor lokale besturen voor de realisatie van veilige schoolomgevingen en veilige schoolroutes langs gemeentewegen.

Fietspaden moeten *future proof* worden met aandacht voor diverse vormen van fietsen en met voldoende capaciteit voor het fietspotentieel. De update van het **vademecum fietsvoorzieningen** wordt afgerond en wordt de streefnorm voor nieuwe fietsinvesteringen.

De nadruk ligt hierbij niet alleen op de verbetering van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk en op een betere doorstroming. Zwarte punten voor

fietssers worden versneld weggewerkt en kruispunten worden waar mogelijk conflictvrij gemaakt.

Voor de fietsinfrastructuur op fietssnelwegen ligt nog heel wat werk op de plank wat betreft het wegwerken van *missing links*. Vanuit Vlaanderen blijven we dan ook projecten op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) van provincies en gemeenten ondersteunen via het **Fietsfonds**.

Bedrijven zijn een cruciale schakel in de transitie naar een duurzaam woon-werkverkeer. Met het **Pendelfonds** willen we duurzaam woon-werkverkeer stimuleren. Na een evaluatie werden de procedures voor het Pendelfonds recent vereenvoudigd. Voortaan zijn ook bedrijfsoverschrijdende projecten mogelijk, om zo ook kleinere bedrijven te motiveren om samen een project in te dienen. De volgende maanden zal er nog een nieuwe oproep voor het Pendelfonds worden gelanceerd, met focus op innovatieve fietsstimulerende projecten.

Door als Vlaamse overheid samen te werken met andere overheden en relevante stakeholders kunnen we, vanuit een gedeelde fietsambitie, sneller zorgen voor meer en betere fietspaden en fietssnelwegen. Dit is ook een belangrijke doelstelling van het project '**De Grote Versnelling**'. Dit project liep reeds in 2021 en wordt ook verdergezet in 2022. De doelstelling is om het aandeel van de fiets bij functionele verplaatsingen tegen 2025 te doen stijgen tot 20% van de verplaatsingen en het aantal fietsongevallen jaarlijks te doen dalen. In 2022 worden de verschillende afgesloten fietsdeals opgevolgd en worden nieuwe fietsdeals afgesloten tussen de verschillende stakeholders van het fietsbeleid in Vlaanderen.

Het **Geoloket Fiets** wordt in 2022 verder uitgebreid met datalagen met onder meer fietstellingen en een overzicht van geplande investeringsprojecten. Het BFF wordt geactualiseerd en de data omtrent de inventarisatie van de fietssnelwegen in Vlaanderen worden verder aangevuld. Publieke data binnen het Geoloket Fiets worden eveneens ontsloten via www.geopunt.be.

Het Fietsberaad, het kenniscentrum van fietsbeleid in Vlaanderen, maakt verder werk van de prioriteiten van hun actieplan. In samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de Fietssbond ondersteunen we de verkiezing **Fietsgemeente/Fietsstad 2022** om zo lokale overheden met een sterk fietsbeleid in de bloemetjes te zetten.

Tot slot wordt werk gemaakt van een ander **verlichtingsbeleid** voor fietsinfrastructuur door middel van een actualisatie van de lichtvisie voor gewestwegen. Deze visie werd ook voorgelegd aan de Taskforce Verkeersveiligheid. Een kader voor de verlichting van fietspaden wordt uitgewerkt, waarbij het criterium verkeersveiligheid en het faciliteren van de modal shift doorslaggevend is. Eveneens zijn de inrichtingsvoorwaarden voor punctuele verlichting aan fiets- en voetgangersoversteken gewijzigd, zodat deze flexibel kunnen toegepast worden.

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

Het besluit van de Vlaamse Regering over de exploitatie van **het kernnet en het aanvullend net** van het openbaar vervoersnetwerk wordt in het najaar van 2021 definitief goedgekeurd zodat het wettelijk kader voor de exploitatie gereed is. In 2022 wordt verder gewerkt aan de voorbereidingen voor de operationele uitrol van het kernnet en het aanvullend net in het kader van de praktische realisatie van basisbereikbaarheid.

Op 11 december 2020 besliste de Vlaamse Regering, na een internationale **benchmarkstudie**, om De Lijn voor een periode van 10 jaar aan te duiden als interne operator van het kernnet en het aanvullend net overeenkomstig de bepalingen in de Verordening (EG) nr. 1370/2007 over het openbaar

personenvervoer per spoor en over de weg. De vaststellingen en beoordelingen uit de benchmark worden mee in overweging genomen bij de opmaak en besprekingen van het nieuwe openbare dienstencontract. Het contract bepaalt de opdrachten en openbare dienstverplichtingen die zijn verbonden aan de eigen activiteiten van De Lijn, alsook de modaliteiten voor de berekening en betaling van de financiële compensatie die De Lijn van het Vlaams Gewest ontvangt in ruil voor de uitvoering van deze opdrachten en verplichtingen.

Op basis van de resultaten van de **tevredenheidsenquête** van de Lijn wordt de service van De Lijn verder geoptimaliseerd. Het rapport met de resultaten van 2021 zal begin 2022 opgeleverd worden.

Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen, ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Met het **Masterplan Toegankelijkheid** willen we de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk maken. Zo moet 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk zijn tegen 2030 zodat ongeveer 70% van de reizigers kan rekenen op een toegankelijke rit. Zodra de halteplannen van alle vervoerregio's op punt staan en zijn goedgekeurd, kan hier ongeremd op ingezet worden. Alle Hoppinpunten moeten ook 100% toegankelijk zijn. Het merendeel van de huidige haltes ligt langs gemeentewegen dus lokale besturen zijn een belangrijke partner in de aanpak van de (her)aanleg van toegankelijke haltes. Daarom lanceerde ik, samen met de VVSG, een charter 'Masterplan Toegankelijkheid Haltes' dat lokale besturen kunnen ondertekenen. Om gemeentes hierin te ondersteunen, werd ook de projectoproep 'Toegankelijke Haltes' gelanceerd met subsidies en coachingtrajecten i.s.m. INTER voor lokale besturen.

Vervoer op maat

Het vervoer op maat is het sluitstuk van het nieuwe, te introduceren collectief en openbaar vervoersnetwerk. Hiermee spelen we in op specifieke individuele of collectieve mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Centraal hierbij staat **Mobility as a Service (MaaS)**. Niet alleen (pendel)bussen, maar ook deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's behoren tot deze vervoerslaag.

Om dit goed en kostenefficiënt te organiseren en de verschillende diensten op het terrein optimaal met elkaar te verbinden, is er nood aan een overkoepelende en modusafhankelijke mobiliteitsregie. Deze rol neemt het Departement MOW op via de oprichting van een **vervoersautoriteit**.

Begin 2022 staat de goedkeuring van het decreet betreffende de Vervoersautoriteit op de agenda van het Vlaams Parlement. Dit decreet regelt de oprichting van een vervoersautoriteit binnen het Departement MOW, evenals de oprichting van een Dienst Afzonderlijk Beheer (DAB) voor de financiële verrichtingen van de vervoersautoriteit. Het decreet creëert ook de wettelijke basis voor de overdracht van personeel van De Lijn naar de vervoersautoriteit. Na goedkeuring van het decreet zullen de bepalingen van dit decreet verder uitgevoerd worden via een besluit van de Vlaamse Regering inzake de werking en taken van de vervoersautoriteit enerzijds en één of meerdere besluiten van de Vlaamse Regering inzake de overdracht van personeel anderzijds.

Voor de coördinatie van het vervoer op maat richten we een **mobilitéitscentrale** op. De voorbereiding van de aanbesteding van deze opdracht startte in 2020, begin september werd de opdracht gecontracteerd. De mobilitéitscentrale wordt nu, samen met de opdrachtnemer, stapsgewijs geoperationaliseerd. Zo worden een website en app ontwikkeld waar pendelaars gepersonaliseerde informatie vinden over verbindingen en tarieven. De mobilitéitscentrale zal in eerste instantie informatie verlenen over de gewenste verplaatsing en de mogelijkheid geven deze rit te reserveren. Op langere termijn zal bij de centrale een ticket gekocht kunnen worden voor de volledige verplaatsing met diverse vervoersmiddelen.

De Diensten Aangepast Vervoer (DAV), inclusief Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs, maken ook onderdeel uit van het vervoer op maat.

Personen met een ernstig beperkte mobiliteit, die onder de bevoegdheid van MOW vallen, kunnen vandaag beroep doen op de Diensten Aangepast Vervoer. Deze diensten worden geïntegreerd in het vervoer op maat. Voor deze personen met een mobiliteitsbeperking zal er nog een mobiliteitsindicatie opgesteld worden om na te gaan of die personen nog kunnen gebruik maken van trein, tram of bus. De uitwerking van het Flex+ vervoer en de bestekken gebeurt in samenspraak met het beleidsdomein Welzijn, zonder dat er geraakt wordt aan het vervoer van de huidige doelgroep van DAV en MAV die onder de bevoegdheid van MOW valt, met aandacht voor de zorgnood en de betaalbaarheid.

De organisatie van het **leerlingenvervoer** zal in de werking van de mobiliteitscentrale worden opgenomen, maar steeds gekoppeld aan de start van een schooljaar. Voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs werken we samen met het beleidsdomein Onderwijs. De pilootprojecten leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs in Roeselare, Leuven en Antwerpen worden verdergezet. Het historisch pijnpunt van de te lange ritduur voor veel leerlingen van het buitengewoon onderwijs blijft, ondanks vroegere financiële verhogingen vanuit de middelen van Onderwijs en de Algemene Middelen, bestaan. Met de ministers van Onderwijs, Welzijn en Binnenlands Bestuur deel ik de ambitie om een nieuw globaal kader uit te werken zodat leerlingenvervoer niet enkel beperkt blijft tot busvervoer maar verschillende oplossingen aanbiedt aan de leerlingen. Dit met één belangrijke doelstelling, namelijk de kwaliteit van de verplaatsing naar en van de school structureel te verhogen.

OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren

Een vlotte verkeersdoorstroming, met aandacht voor verkeersveiligheid, blijft een aandachtspunt.

Door een optimale planning en coördinatie van wegenwerken beperken we de hinder. Dit vraagt een goede afstemming tussen de grote werven van de verschillende bouwheren. We werken met een kenniscel die kennis en ervaring inzake **minder-hinder**-beleid deelt op project-, vervoerregio- en Vlaams niveau.

We blijven ook nauw samenwerken met politie- en hulpdiensten om de verkeersveiligheid en doorstroming op de weg maximaal te garanderen. Eén van de 37 maatregelen binnen mijn Verkeersveiligheidsplan is goed **incidentmanagement**. Het is van belang dat de weg na een incident snel wordt vrijgemaakt, om de kans op bijkomende incidenten te minimaliseren. Dit is zeker van belang op de (voorzien) snelwegwerven. Met de F.A.S.T. interventies op autosnelwegen garanderen we een veilige en snelle oplossing bij pech of een ongeval. De reddingsstrook die sinds oktober 2020 verplicht is bij filevorming zorgt ervoor dat de hulpdiensten sneller hun werk kunnen doen. Er gaat ook extra aandacht uit naar de tunnelveiligheid, zodat de detectie- en reactietijd wordt versneld.

Onaangepaste snelheid en afleiding zijn meestal de oorzaak van ongevallen ter hoogte van wegenwerken. Daarom blijf ik inzetten op **werfbeveiliging** door o.a. mobiele trajectcontrole en semivaste snelheidscamera's. Ook dit is één van de 37 maatregelen van mijn Verkeersveiligheidsplan.

Verder wordt werk gemaakt van slimme en regelbare verkeerslichten, vrije busbanen en dynamisch verkeersmanagement voor een goede doorstroming op het wegennet voor alle weggebruikers, met prioritaire aandacht voor verkeersveiligheid.

Aansluitend bij het plan van aanpak wordt een proefcorridor van tramlijnen 2 en 4 in Gent uitgerust met **Korte AfstandsRadio (KAR)**. De betreffende kruispunten

worden uitgerust met bijkomende apparatuur en worden meteen ook maximaal conflictvrij gemaakt. Begin 2022 volgt een evaluatie van de *end-to-end* oplossing. Na positieve evaluatie wordt het systeem verder uitgerold.

OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke vervoersknooppunten voor combimobiliteit

Reizigers zullen, nog meer dan vandaag, verschillende vervoersmiddelen combineren om op hun bestemming te geraken. **De Hoppinpunten** moeten zorgen voor een vlotte overstap van het ene naar het andere vervoersmiddel.

In september 2020 werd het BVR mobipunten (Hoppin) goedgekeurd. In het decreet is vastgelegd dat de wegbeheerder instaat voor de aanleg en onderhoud van een Hoppinpunt. De uitrol van de Hoppinpunten op het terrein zal een versnelling hoger schakelen. De inrichtingsprincipes voor de vijf types Hoppinpunten worden vastgelegd in een ontwerpwijzer.

De lokale en buurtpunten worden door de gemeenten aangeduid en ingericht. Daarom voorzie ik in een subsidiëring van lokale besturen voor de aanleg van deze vervoersknooppunten langs gemeentewegen. Het eerste Hoppinpunt werd in Maasmechelen geopend. We zorgen, in samenwerking met de VVSG, voor praktische ondersteuning van de lokale besturen met het oog op een vlotte en kwaliteitsvolle implementatie. In het najaar van 2021 is hier rond een gids beschikbaar voor de lokale besturen.

De interregionale of regionale Hoppinpunten worden bepaald en gerealiseerd door de vervoerregio's. AWV zal in 2022 een 60-tal Hoppinpunten realiseren.

OD 2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven

Medio 2021 werd het bestek voor de deelmobiliteit gelanceerd, bestaande uit een selectieronde en een finaal bestek voor de weerhouden kandidaten. Het bestek voor '**flex**' en '**flexplus**' werd voorgelegd aan de Inspectie van Financiën en wordt gefinaliseerd. De vervoerregioraden zullen hierover finaal beslissen.

De derdebetalersregeling wordt ook in 2022 verder gezet, tot aan de uitrol van het vervoer op maat. Binnen deze derdebetalersregeling hebben gemeenten zich geëngageerd om het gebruik van '*Blue-bike*' te promoten en, net zoals de Vlaamse overheid, 1 euro van de gebruikersvergoeding van 3,15 euro per rit te betalen. Zo kunnen gebruikers tegen verminderd tarief (1,15 euro) gebruik maken van de *Blue-bike*.

OD 2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten

We blijven inzetten op de realisatie van de 11 Vlaamse spoorprioriteiten, om de verbetering van het Vlaamse spoorwegennet te realiseren met het oog op de *modal shift* voor zowel personen- als goederenvervoer.

In 2021 werd het elektrisch spoor tussen Mol en Hamont in gebruik genomen. Met het oog op de verdere uitvoering van de prioritaire spoorprojecten wordt een aantal studies uitgevoerd in gezamenlijk overleg, zoals de studie van het (her)openen van een passagiersverbinding tussen Aalst-Dendermonde en Dendermonde-Puurs en van de spoorlijnen 204 Gent-Terneuzen en 59 Antwerpen-Gent. Verder volgen we nauwlettend de voortgang van de werken aan de belangrijke Vlaamse spoorprojecten op.

OD 2.7. Personenmobiliteit over het water

Sinds januari 2021 is MDK bevoegd voor het openbaar personenvervoer over het water, met uitzondering van de veerdiensten op de Gemeenschappelijke Maas. De veren ressorteren momenteel nog onder De Vlaamse Waterweg.

De lopende overeenkomst van De Waterbus is begin 2021 overgedragen van het Havenbedrijf Antwerpen naar MDK. In het kader van het decreet Basisbereikbaarheid, werkt MDK mee aan een Besluit van de Vlaamse Regering 'Openbaar personenvervoer over het water'. Dit besluit wordt in 2021 afgerond, en verankert de plaats van het openbaar personenvervoer over het water binnen de werking van de vervoerregioraden. Ook de andere modaliteiten voor deze specifieke vorm van openbaar vervoer worden juridisch en meer in detail uitgewerkt. De Vlaamse Waterweg blijft verantwoordelijk voor bepaalde aspecten van de aanlegsteigers.

In 2022 wordt het personenvervoer over het water verder geoperationaliseerd via een businessmodel met gedetailleerde kosten-batenanalyse en wordt het bestaande contract opnieuw in de markt gezet. Ook de vergroening van de vaartuigen is hier een belangrijk aandachtspunt. In 2021 nam MDK reeds het eerste elektrisch veer in gebruik in Oostende. In 2022 komt daar ook een elektrisch veer op de Schelde bij.

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

OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer

Wat betreft het goederenvervoer blijven we inzetten op de alternatieve vervoersmodi spoor en binnenvaart (zie ook SD 5.1.). De verschillende lopende initiatieven worden meegenomen in de actieplannen die worden opgemaakt in het kader van de '**Visie goederenvervoer Vlaanderen**'. Deze visie steunt op drie pijlers: een vlotte bereikbaarheid, een veilig transportsysteem en een duurzaam goederenvervoer.

Daarnaast financieren we het initiatief Multimodaal.Vlaanderen van het VIL: een modusneutraal en onafhankelijke platform dat bedrijven informeert, sensibiliseert en begeleidt bij het zoeken naar efficiënte en duurzame transportoplossingen.

In 2018 ging het tweede proefproject rond **LZV's** (langere en zwaardere vrachtwagens) van start. Door de voorwaarden te versoepelen, worden er meer deelnemende bedrijven verwacht dan bij het eerste proefproject, er wordt nu bijvoorbeeld gewerkt met een netwerk. Transportbedrijven kunnen 2 keer per jaar, in juni en in december, trajecten indienen die aansluiten op dit netwerk en vergunningen aanvragen om LZV's te laten rijden. In juni 2023 volgt een tussentijdse evaluatie en in 2024 een eindevaluatie. Hiervoor houden we in september 2021, 2022 en 2023 een bevraging.

Wat betreft '**Clean Power for Transport (CPT)**' wordt gestart met de uitvoering van de goedgekeurde 'CPT-visie 2030 – Op weg naar zero-emissievervoer' met aandacht voor *governance*, inclusief afstemming met relevante stakeholders. Specifiek ligt de focus op de uitrol van laadinfrastructuur in lijn met de conceptnota 'Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025', waarbij gebruik wordt gemaakt van de voorziene relancemiddelen (zie ook SD 7.2.). Het Vlaams (regelgevend) kader voor de uitrol wordt gefinaliseerd.

Er wordt een studieopdracht voorbereid die de meest optimale stimulansen en beleidsinitiatieven in beeld zal brengen betreffende de transitie naar zero-emissie goederenvervoer en bijbehorende laadinfrastructuur.

Aanvullend wordt bekeken op welke wijze de andere strategielijnen uit de CPT-visie vorm kunnen krijgen en wordt het lopende beleid verdergezet. Het gaat dan o.m. over de verdere opvolging en implementatie van Europese projecten (waaronder BENEFIC), de opvolging van de Vlaamse CPT-projecten, de communicatie via o.a. de website 'milieuvriendelijkevoertuigen.be' en de actualisatie van de tool voor kostenvergelijking van zero-emissie en andere voertuigen (TCO-tool). Binnen het departement MOW wordt de standpuntbepaling

van het Europese voorstel van verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) nauw opgevolgd (uit *'fit-for-55'*).

We stellen een kader op dat **emissievrije stedelijke distributie** mogelijk maakt vanaf 1 januari 2025. We proberen om minstens met alle centrumsteden een kaderovereenkomst af te sluiten. Daarvoor wordt in 2022 een voorbereidende studie uitgevoerd. Deze studie moet duidelijkheid creëren over infrastructurele aspecten aangaande zones voor emissievrije stedelijke distributie in centrumsteden en de concrete noden in kaart brengen. Het overleg met alle stakeholders (o.a. lokale besturen, VVSG, sectororganisaties en individuele bedrijven) wordt opgestart en hun input wordt meegenomen in de kaderovereenkomsten.

Waar mogelijk moet het waterwegennetwerk worden ingeschakeld voor de bevoorrading en beleving van steden. Dit veronderstelt dat met steden wordt gekeken naar de mogelijkheden qua duurzame stadsdistributie en -bevoorrading over het water en de nodige investeringen hiertoe. Daarnaast wordt de mogelijkheid van watergebonden distributiecentra onderzocht. Een eerste concrete realisatie is het project *'Blue Gate Antwerp'*. In Gent wordt *'Tech Lane'* uitgebouwd, in Aalter wordt geïnvesteerd in een Regionaal Overslagcentrum (ROC). Ook in andere steden (waaronder Mechelen, Brugge en Kortrijk) moet dit potentieel worden onderzocht.

In economisch belangrijke regio's wordt versneld ingezet op multimodale overslagpunten via een voldoende aanbod van **watergebonden bedrijventerreinen**. Die zijn cruciaal om een verdere *modal shift* naar de waterweg mogelijk te maken. De ontwikkeling van de voormalige Ford-site aan het Albertkanaal in Genk tot het trimodale bedrijventerrein *'Logistics Valley Limburg'* is een goed voorbeeld. In 2022 worden de inrichtingswerken en de bouw van de kade uitgevoerd. Daarnaast is er het EFRO-project regionale overslagcentra Westhoek. Hiermee wordt de ontsluiting van de Westhoek via de binnenvaart geoptimaliseerd door de bouw van twee openbare kades te Veurne en Diksmuide.

Watergebonden bedrijventerreinen worden verder uitgerust met, waar mogelijk, gemeenschappelijke **kaaimuren**. Het relanceplan voorziet een versnelde realisatie van kaaimuurprojecten, zodat alle gekende en uitvoerbare kaaimurenprojecten in het komende jaar worden aanbesteed. We blijven hiervoor gebruik maken van de PPS-formule.

OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk

Het **Scheepvaartdecreet** wil een omvattend, transparant en gemakkelijk hanteerbaar juridisch raamwerk voor de scheepvaart en de waterwegen bieden. Een meer gecodificeerde, actuele en eenvormige regelgeving op het vlak van waterwegen en scheepvaart zal leiden tot meer rechtszekerheid en gebruiksvriendelijkheid van de regelgeving. Dit komt zowel de beheerders van de waterwegen als de waterweggebruikers ten goede. Dit decreet wordt in de loop van oktober 2021 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering, daarna volgt de goedkeuringsprocedure van het Vlaams Parlement. Publicatie in het Belgische Staatsblad is voorzien in het voorjaar van 2022.

In uitvoering van het Scheepvaartdecreet zullen in 2022 verschillende uitvoeringsbesluiten worden vastgesteld, onder meer:

- Het BVR met betrekking tot de beroepscompetenties voor binnenvaartpersoneel;
- De uitvoeringsbesluiten inzake Handhaving (aanduiding bevoegde personen en detectiemiddelen);
- Het BVR tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 23 september 1992 houdende het politiereglement van de Beneden-Zeeschelde;
- Het BVR Scheldekaaien;

- Het BVR ter vervanging van het Algemeen scheepvaartreglement (KB van 15 oktober 1935);
- Het BVR ter vervanging van de Algemene waterwegcode (KB van 24 september 2006).

De **elektronische meldplicht van scheepsgegevens** is in bepaalde landen reeds verplicht voor sommige types schepen, zoals tankschepen en containerschepen. In het Vlaams Gewest geldt sinds 1 maart 2021 een elektronische meldplicht voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. Met ingang van 1 december 2021 zal op de Rijn een elektronische meldplicht gelden voor een nog grotere groep schepen.

Met het voorliggende besluit inzake de elektronische melding van gegevens door schepen neemt Vlaanderen in deze onafwendbare evolutie resoluut het voortouw. De verplichting om gegevens elektronisch ter beschikking te stellen wordt opgelegd aan quasi alle binnenschepen. Verder worden deze gegevens door de softwarepakketten aan boord van schepen automatisch ingevoerd in het eRIBa-platform, zodat zij ter beschikking zijn van alle betrokken overheidsinstanties. Daardoor wordt de schipper verlost van de administratieve last van verscheidene meldingen, waarbij vaak dezelfde gegevens meermaals aan diverse overheidsdiensten moeten worden meegedeeld. Overheden zullen op elk moment beschikken over actuele en volledige informatie over het schip, de reis en de lading. Hierdoor zal de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer aanzienlijk toenemen. Via het eRIBa-platform zullen de schepen ook op vrijwillige basis bijkomende informatie kunnen delen met de overheden en, indien zij dat wensen, met commerciële partners zoals verladers en binnenvaartterminals. De Vlaamse Regering hoopt dat dit innovatieve platform op termijn ook in de omliggende landen wordt gebruikt. Dit zou de hele binnenvaartsector ten goede komen.

In augustus 2021 werd een studie opgestart die de basis vormt voor de opmaak van een plan van aanpak voor een globale toekomstvisie op **kleine waterwegen** in 2022.

Met het oog op de verhoging van de **transportcapaciteit** op onze binnenwateren werken we verder aan het Seine-Schelde project, de opwaardering van het Albertkanaal, de ABC-as en de opwaardering van de Dender. De capaciteitsuitbreiding van het Albertkanaal wordt versneld uitgevoerd. Momenteel zijn er al 51 bruggen verhoogd en 7 in uitvoering. In 2023 zullen binnenschepen met 4 lagen containers op het Albertkanaal terechtkunnen.

In het kader van een uitbreiding van de **estuaire vaart** als vervoersmodus en als alternatief voor de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge onderzoeken we hoe we de beperkende factoren voor de groei van de sector kunnen wegwerken. Hiervoor gaan we in eerste instantie het gesprek aan met Nederland en nadien met de Europese Commissie en de *International Maritime Organization* (IMO). We gaan op zoek naar juridisch oplossingen voor de beperking op de internationale trajecten voor deze schepen. Verder bekijken we nieuwe steunmaatregelen en innovatieve oplossingen om bestaande obstakels te overkomen en deze modus efficiënter te gebruiken.

De omzetting van de Europese richtlijn voor **beroepskwalificaties in de binnenvaart** zal de mobiliteit bevorderen en de veiligheid van de scheepvaart en de bescherming van mensenlevens en het milieu beter waarborgen. Competenties met bijbehorende kennis en vaardigheden zullen over heel de Europese Unie op dezelfde manier onderwezen en geëxamineerd worden. De richtlijn zorgt voor een automatische wederzijdse erkenning van vaarbewijzen die in de EU worden afgegeven. Er komen eveneens uniforme Europese modellen voor dienstboekjes, logboeken en kwalificatiecertificaten. Ook de opleidingen en examens worden aangepast aan de nieuwe competenties. Hiervoor wordt extra ingezet op praktijkexamens, waarbij gebruik wordt gemaakt van een nieuwe binnenvaartsimulator. De nieuwe EU-richtlijn met betrekking tot de

beroepskwalificaties wordt in 2022 geïmplementeerd via diverse uitvoeringsbesluiten.

OD 3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur of het herbekijken van de huidige inrichting moet aandacht worden besteed aan overslagplaatsen voor duurzame transportmodi (binnenvaart, spoor, pijpleidingen). We zetten in op het verzekeren van betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur met voldoende capaciteit. Principieel besteden we daarbij veel aandacht aan duurzame transportmodi. Investerings in weginfrastructuur komen pas in beeld wanneer de andere modi onvoldoende capaciteit kunnen bieden.

De overslagplaatsen worden een sterke schakel zodat de multimodale keten aan efficiëntie wint. Op die manier kan er met meer zekerheid worden ingeschat wanneer een (binnen)schip of trein zal aankomen. We houden ook rekening met pijpleidingen als veilig, betrouwbaar en vooral milieuvriendelijk transportmiddel voor de aanvoer en distributie van o.a. chemische producten. Verwacht wordt dat de logistieke keten niet meer wordt opgedeeld in een nautisch, overslag- en achterlandverhaal, maar een onlosmakelijk geheel zal vormen.

De Vlaamse Regering keurde op 18 december 2020 de startnota goed voor de opmaak van het GRUP Leidingstraat Antwerpen-Ruhr (Geleen). Het plan ligt op het grondgebied van 45 gemeenten in Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. Vanuit het beleidsdomein MOW wordt meegewerkt aan het planproces, rekening houdend met de inspraakreacties op de startnota.

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

Op 4 december 2020 legde ik mijn conceptnota **Vlaamse havenstrategie** voor aan de Vlaamse Regering. De Vlaamse havenstrategie wordt in het najaar 2021 voor definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De strategie wordt verder uitgewerkt in KPI's en operationele doelstellingen zodat vooruitgang effectief kan worden opgevolgd.

Om de nieuwe havenstrategie 'handen en voeten' te geven, wordt gewerkt met individuele overeenkomsten per zeehaven met doelstellingen, afspraken en verantwoordelijkheden voor de samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de havenbedrijven. Naast het gemeenschappelijk uitvoeren van (havenbrede) projecten is er immers ook nood aan (havenspecifieke) projecten die inspelen op de concrete troeven en noden van elke haven. Deze samenwerking krijgt concreet vorm via acties en projecten. Een eerste set van overeenkomsten wordt samen met de nota Havenstrategie aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

Het **Vlaamse loodswezen** blijft haar dienstverlening optimaliseren. Wanneer gebruik wordt gemaakt van Loodsen Op Afstand (LOA) bijvoorbeeld, begeleidt de loods via de '*very high frequency*' marifoon vanop afstand het schip richting de haven. Hierdoor wordt de dienstverlening gewaarborgd tijdens slecht weer. Het aantal schepen dat een LOA-loods begeleidt, wordt in 2022 door middel van meetpunten verhoogd. De meetpunten worden in 2022 vastgelegd.

In 2022 beslist de Vlaamse Regering over de toekomst van de vier SWATH-beloodsingsvaartuigen (drie 'tenderswaths' en één moederschip ms WANDELAAR). De mogelijke toekomstscenario's voor deze beloodsingsmiddelen worden intussen klaargestoomd.

We voeren ook een internationale benchmark uit voor de voorbereiding van de DAB Loodswezen op de toekomst. Het doel van de studie is de werking en de efficiëntie van de DAB Loodswezen in kaart te brengen en te objectiveren door haar ook in een meer internationaal perspectief te plaatsen. Uit deze benchmark kunnen relevante inzichten en suggesties voortvloeien voor een verdere optimalisatie van de werking van het Loodswezen.

Haven van Antwerpen

De Vlaamse Regering stelde op 31 januari 2020 het voorkeursbesluit voor het complex project 'realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (**CP ECA**) definitief vast. Het voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen.

Het voorkeursbesluit krijgt in de loop van de uitwerkingsfase verder vorm, en moet leiden tot projectbesluiten met een geheel van vergunningen en machtigingen, een bestemmingsplan en een actieprogramma. De eerste stap in de uitwerkingsfase, het opstellen van projectonderzoeksnota's, werd reeds afgerond, met een open en transparante communicatie en inbreng van stakeholders. Momenteel loopt het geïntegreerd onderzoek ter voorbereiding van de projectbesluiten. Op basis van de onderzoeksresultaten worden de voorontwerp projectbesluiten opgesteld, gevolgd door een openbaar onderzoek op basis waarvan een projectbesluit kan worden vastgesteld door de Vlaamse Regering. Daarna start de uitvoeringsfase van het complex project. In die vierde en laatste fase gaat het dan uitsluitend nog om de realisatie van het projectbesluit met de bouw.

We blijven inzetten op een draagvlak voor alle ontwikkelingen in en rond ECA, zeker voor wat betreft het toekomstperspectief voor Doel en ommeland dat momenteel wordt onderhandeld door de minister-president en de minister bevoegd voor Wonen en Onroerend Erfgoed.

De **uitbreiding van de E34** is opgenomen als onderdeel van het Haventracé en moet daarom sporen met de principes die in dit dossier worden gehanteerd. Er werd een werkbank opgericht om dit proces te begeleiden. De startnota werd goedgekeurd in 2021, het planproces zal in 2022 lopen.

We bouwen een fietsbrug over de E34 ter hoogte van de spoorweg te Melsele om de bereikbaarheid van de haven te verbeteren. Na verwerving van de resterende gronden wordt de uitvoering opgestart in de eerste helft van 2022.

In samenwerking met Lantis, Port of Antwerp en stad Antwerpen werken we verder aan de **Royerssluis** als optimale ontsluiting van het Albertkanaal richting Schelde en Haven om de binnenvaart te faciliteren en te zorgen voor de *modal shift* naar het water. De werken worden opgestart in het najaar van 2021, en lopen over verschillende jaren. De uitvoering wordt afgestemd met de aangrenzende Oosterweelwerken. Tijdens de uitvoering zal ook op frequente basis worden afgestemd met alle betrokken actoren, zoals het Havenbedrijf Antwerpen, stad Antwerpen en andere administraties.

North Sea Port - Flanders

Met de **Nieuwe Sluis Terneuzen** zorgen we voor een betere toegang en vlottere doorstroming vanaf de Westerschelde naar het Kanaal van Gent naar Terneuzen en verder, en kunnen grotere zeeschepen door het Kanaal Gent-Terneuzen tot aan de haven van Gent varen. De realisatie van het project zorgt voor nieuwe economische activiteiten en werkgelegenheid in zowel de Zeeuws-Vlaamse als de Vlaamse regio.

De werken zijn in volle uitvoering. Bijzondere aandacht vanuit het ontwerp-perspectief gaat verder uit naar een goede voorbereiding van de beheers- en onderhoudsplannen en naar toekomstige instandhoudingsmaatregelen. Er wordt ook verder gewerkt aan de uitvoeringswerkzaamheden binnen het projectgebied. In de eerste plaats worden de belangrijkste civiele constructies voor de beide sluishoofden afgerond. In de loop van 2022 worden ook de vier sluisdeuren en twee beweegbare bruggen vanuit de fabricagesite in China per schip naar Nederland getransporteerd en verder klaargemaakt voor installatie.

De sloop van de oude Middensluis, gestart in oktober 2021, heeft een belangrijke impact op de fasering van onder meer de afwerking van de nieuwe Dienstenhaven en het afgraven van de noordelijke en zuidelijke landtongen. Daarbij krijgt de

aanpak van onvoorziene obstakels en eventuele verontreinigingen bijzondere aandacht. Ook wordt verder gewerkt aan de voorbereiding en installatie van de industriële automatisering en bediening op afstand. Tevens zal door een uitgebreid test- en proefprogramma worden aangetoond dat de nieuwe sluis binnen de verificatie- en validatiecontext voldoet aan de contractuele eisen en gevraagde functionaliteiten.

Haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge heeft nood aan een tweede zeesluis om de toegang tot de achterhaven te verbeteren en in de toekomst te blijven garanderen. Voor de **Nieuwe Sluis Zeebrugge** wordt gebruik gemaakt van de procesaanpak voor complexe projecten.

Het definitief voorkeursbesluit van 28 juni 2019 vormt het sluitstuk van de onderzoeksfase en tevens de start van de uitwerkingsfase. In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Het voorkeursbesluit omvat niet alleen een keuze voor de locatie van de nieuwe sluis en de realisatie van de Nx in een tunnel onder die sluis, maar ook een actieprogramma met diverse acties en maatregelen die inspelen op de leefbaarheid en de bezorgdheden van de bewoners.

Een aantal van deze acties en maatregelen zijn al opgestart bij aanvang van de uitwerkingsfase:

- Voor de woningen waarvan we weten dat ze getroffen worden door de aanleg van de sluis is in het voorkeursbesluit voorzien dat deze al minnelijk kunnen verkocht worden aan de overheid.
- In samenspraak met de Stad Brugge werd een gebiedscoördinator aangesteld om de noodzakelijke acties inzake leefbaarheid en revitalisering van Zeebrugge te coördineren. Deze gebiedscoördinator heeft tot taak om alle partijen (o.a. overheden, burgers, bedrijven) samen te brengen om de uitvoering van deze acties voor te bereiden.

De stad Antwerpen en de stad Brugge gaven op 12 februari 2021 het officiële startschot voor een eenmakingstraject van de havens van Antwerpen en Zeebrugge dat naar verwachting ruim een jaar in beslag zal nemen. De havens versterken op die manier hun positie in de wereldwijde logistieke keten en beogen de duurzame groei te bestendigen. De eengemaakte haven, **Port of Antwerp-Bruges**, zal het voortouw nemen in de transitie naar een koolstofarme economie en wil de eerste wereldhaven worden die economie, mens en klimaat verzoent. De oprichting van de nieuwe fusiehaven past perfect binnen de doelstellingen van de Vlaamse havenstrategie om krachten en kennis te bundelen en samenwerking en investeringen op een geïntegreerde wijze te benaderen.

Hinterlandconnectiviteit

Ook alle Vlaamse zeehavens engageren zich om het aandeel van de weg in de *modal split* van het achterlandvervoer terug te dringen. Een goede hinterlandconnectiviteit is cruciaal voor de werking van de integrale logistieke keten, vlot en veilig verkeer en het milieu.

We stellen echter vast dat de *modal split* van het containergoederenvervoer in bijna alle Benelux-havens de afgelopen twee decennia quasi ongewijzigd is gebleven, dit ondanks diverse overheidsinitiatieven. Een belangrijke verklaring is de grote flexibiliteit van het wegvervoer en de relatief lage kostprijs. Zo worden niet alle externaliteiten in de kostprijs meegerekend en blijft het voor de andere modaliteiten moeilijk om concurrentieel te zijn. Een tweede structureel obstakel is dat de containerbinnenvaart van en naar de haven van Antwerpen te kampen heeft met ernstige congestie aan de maritieme diepzeekades, met vaak lange wachttijden voor de binnenvaartschepen tot gevolg.

Het departement MOW, Lantis en de deelnemende havenbedrijven Port of Antwerp, North Sea Port Flanders en Maatschappij van de Brugse Zeehaven zetten sterk in op bereikbare zeehavens. Het ondersteuningsprogramma **'Versnelling modal**

shift', dat binnenkort na goedkeuring door de Vlaamse regering in voege zal treden, beoogt een verhoging van de kwaliteit van het intermodale aanbod van en naar de Vlaamse zeehavens. Concreet wensen we de containerbinnenvaart te stimuleren door het promoten van betrouwbare en aantrekkelijke binnenvaartproducten van en naar de Vlaamse zeehavens. Samenwerking tussen inlandterminals per corridor is hierbij een randvoorwaarde. De uiteindelijke doelstelling is het bekomen van vaste behandelingsvensters ter hoogte van de maritieme diepzeekaden voor de deelnemende *barge* operatoren, met een relatief hoge reductie van wachttijden voor de *barge* operatoren in de zeehaven als resultaat. Deze vaste vensters vormen een noodzakelijke voorwaarde voor de vrijwaring van het groeipotentieel van de binnenvaart m.b.t. containergoederenstromen van en naar de zeehavens en het waarborgen van een hoge capaciteitsbenutting van de Vlaamse binnenwateren.

De tweede maatregel betreft de **versterking van de continentale bundeling** en bouwt voort op de ideeën die werden aangereikt in de 'Haalbaarheidsstudie naar het wegwerken van fysieke en organisatorische drempels voor de bundeling van goederenstromen per spoor'. Deze maatregel wordt momenteel nog verder uitgewerkt en voorbereid door de administratie.

Via vijfjarige subsidieregelingen bevorderen we de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens d.m.v. de bundeling van zowel binnenvaartvolumes als spoorvolumes. Deze subsidieprogramma's zijn erop gericht om vervoersvolumes effectiever te groeperen ('bundelen') zodat het vervoerstraject efficiënter en duurzamer kan georganiseerd worden.

Luchthavens

We ontwikkelen een strategische visie met betrekking tot de toekomst van de luchtvaart in Vlaanderen. Een extern studiebureau werd aangesteld om de opmaak van deze visie in samenspraak met de sector te begeleiden. De opstartvergadering vond plaats in september 2021. We streven ernaar om de eerste fase van deze visievorming (opmaak van een MKBA en een strategische visienota) af te ronden. Vervolgens kan een specifiek en gedetailleerd masterplan per luchthaven met tijdshorizon 2040 worden opgemaakt.

De LOM Vlaanderen heeft als decretale en statutaire taak om te investeren in de basisinfrastructuur van de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge, zodat deze blijft voldoen aan alle technische eisen (EASA). De LOM Vlaanderen investeert onder meer in de renovatie van de laadvloer, de startbaan en de taxiweg op de Luchthaven Antwerpen. Op de luchthaven Oostende-Brugge worden de startbaan en de taxiwegen gerenoveerd en wordt een nieuwe brandweerkazerne gebouwd. De financiering van deze investeringen gebeurt voornamelijk via een lening die de LOM (na marktraadpleging) afsloot.

Conform het LOM-LEM decreet worden de private luchthavenexploitanten gesubsidieerd voor de taken die ze uitvoeren inzake beveiliging, vogelweringsdienst en brandweer. De oorspronkelijke subsidieovereenkomst, die werd afgesloten op 19 juli 2013 en in werking trad op 27 oktober 2014, wordt geactualiseerd. De onderhandelingen tussen het Vlaamse Gewest en de LEM's zijn lopende.

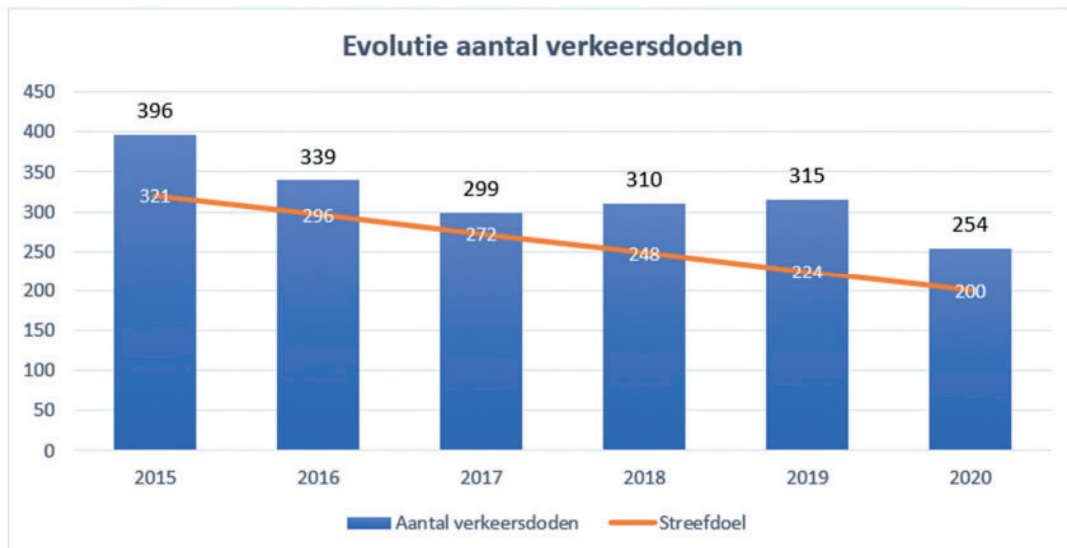
4. SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem

Op 9 juli 2021 werd het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Met de uitvoering van dit ambitieuze plan, wil ik de trend breken en het aantal verkeersdoden opnieuw doen dalen. Centraal staat de actieve weggebruiker. De verkeersveiligheidscijfers bij die doelgroep evolueren immers minder goed. Daarom worden voetgangers en fietsers voorop geplaatst.

Uiteraard is er ook oog voor de andere vervoersmodi en voor ongevalsoorzaken, zoals rijden onder invloed, overdreven en/of onaangepaste snelheid en afleiding.

In 2019 vielen er op de Vlaamse wegen 315 verkeersdoden te betreuren, een stijging van 1,6% ten opzichte van 2018. De dalende trend van het aantal verkeersdoden werd vanaf 2018 onderbroken. Ten opzichte van het jaar 2010 zien we nog wel een daling van 28,6%. De ongevalstatistieken voor het atypische jaar 2020 geven een daling aan van het aantal verkeersdoden met bijna 20%, ten opzichte van 2019. De daling is echter het laagst voor de fietsers, gevolgd door de ongevallen met bestelwagens en vrachtwagens.

In 2019 werden 2.473 zwaargewonden geregistreerd, een lichte daling van 2,1% ten opzichte van het jaar ervoor (2.527 in 2018). Dit aantal kent de laatste jaren een licht dalende trend. Ten opzichte van het jaar 2010 zien we een daling van 31,3%. De ongevalstatistieken voor het jaar 2020 geven een daling aan van het aantal zwaargewonden met bijna 20%.



Verkeersveiligheid raakt iedereen. Achter de cijfers schuilen gezichten: van kinderen, ouders, broers en zussen, vrienden en collega's. Ik heb de afgelopen maanden verschillende gesprekken gevoerd, niet alleen met mensen die aan het ergste zijn ontsnapt, maar ook met nabestaanden van slachtoffers. De schrijnende verhalen zijn voor mij een drijfveer om verkeersveiligheid permanent hoog op de agenda te houden en als een absolute prioriteit in mijn beleid te beschouwen.

We doen al veel, maar we schieten nog tekort om voor een duurzame kentering te zorgen. Het laaghangend fruit is al lang geplukt. Alle betrokken partijen moeten nu hun steentje bijdragen en resoluut kiezen voor meer ambitie én meer engagement. Ook de Vlaamse overheid.

Binnen het beleidsdomein MOW wil ik sterk inzetten op bestuurlijke innovatie en juridische en administratieve vereenvoudiging. Dat is ook één van de hervormingsdoelstellingen van het relancebeleid. Het is immers belangrijk dat we grondig onderzoeken hoe dringende problemen beter en meer resultaatgericht kunnen worden aangepakt. Daarom lanceerde ik **MIA, of 'Mobiliteit Innovatief Aanpakken'** als bestuurlijk concept.

De krachtlijnen van MIA zijn 'sneller, samen en alert': kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen (zonder aan kwaliteit in te boeten), versterking van de samenwerking met lokale besturen, meer verbinding met de burgers en de wetenschap en het systematisch monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots veranderende omstandigheden.

MIA wordt voor het eerst uitgerold in het domein verkeersveiligheid. We hebben hierrond in het Vlaams regeerakkoord immers ambitieuze doelstellingen vooropgesteld die aansluiten bij het Europees niveau, maar die we aan dit tempo niet kunnen halen. Daarom heb ik het 'MIA-besluit' gelanceerd: een Vlaams-brede

regelluwe experimenteerzone (art. III.119 Bestuursdecreet) om zachte verkeersinfrastructuur versneld te herstellen en te verbeteren, zodat ze veiliger wordt voor fietsers en voetgangers. Ook de vereiste decretale bekrachtiging is bijna rond. Ik wil verder werken aan deze ingeslagen weg. Daarom werken we aan de voorbereiding van een tweede MIA regelluwe experimenteerzone, waarbij we de focus leggen op versnelling en vereenvoudiging van onder meer vergunningen en complexe projectmethodologie voor weginfrastructuur.

Daarnaast werken we MIA verder in de diepte uit in twee 'MIA-Proeftuinen' in Limburg en West-Vlaanderen. Daar gaan diverse projectpartners zoals onderzoeksinstituten, AWV en de Confederatie Bouw experimenteel aan de slag:

- Technologie, zoals drones, camera's en sensoren, wordt ingezet voor de proactieve detectie van verkeersonveilige punten nog *voor* er slachtoffers vallen;
- Er wordt gebruik gemaakt van een eenvoudige en laagdrempelige raamovereenkomst zodat ook de niet traditionele wegebouwers kunnen aansluiten. Zij volgen hiervoor een professionaliseringstraject. Waar mogelijk wordt bovendien geëxperimenteerd met duurzame bouwmaterialen;
- Procedures, richtlijnen en dienstorders worden tegen het licht gehouden: wat overbodig is of eenvoudiger kan, wordt geschrapt.

OD 4.1. Verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers

Kennis, vaardigheden, attitude en sociale normen liggen mee aan de basis van het gedrag in het verkeer. We zetten daarom permanent in op **communicatie en sensibilisering** om de verkeersmentaliteit van de weggebruikers en hun gedrag positief te beïnvloeden. Bestaande succesvolle initiatieven zetten we verder en verbeteren we waar mogelijk.

De sensibiliseringscampagnes naar het grote publiek en de doelgroepgerichte campagnes lopen ook volgend jaar verder. We werken hierbij met een kalender die we flexibel zullen hanteren om snel te kunnen inspelen op bepaalde gebeurtenissen.

In de ruime publiekscampagnes met affichage en andere communicatiekanalen ligt de focus op de belangrijkste oorzaken van ongevallen. Overdreven of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding komen zeker aan bod. Wat rijden onder invloed betreft, blijven we de BOB-campagne steunen, maar via eigen campagnes, zoals 'Groot gelijk dat je nuchter rijdt', verruimen we de focus van rijden onder invloed naar onder meer drugs en lachgas.

We zullen de weggebruikers vragen om rekening te houden met elkaar en aandacht te hebben voor de mensen met wie ze de weg delen. Respect en wederzijds begrip vormen hierbij de rode draad.

Daarnaast organiseren we voor risicogroepen of over specifieke onderwerpen kleinere doelgerichte campagnes afgestemd op een afgeijnde doelgroep. De planning voorziet een campagne over druggebruik in het verkeer bij jonge autobestuurders en een lokale fiets- en snelheidscampagne.

Er worden tevens extra sensibiliseringsacties uitgewerkt voor specifieke doelgroepen: kinderen en jongeren, senioren, bestuurders van (lichte) vrachtwagens (dodehoek) en bestuurders van landbouwvoertuigen.

We zullen opnieuw werken met voor- en nametingen om de effecten van de campagnes te monitoren. Zoals steeds vindt daarnaast afstemming met de handavingskalender van de politie en ondersteuning met terreinactiviteiten plaats. We zetten hierbij nog meer in op samenwerking met de lokale besturen om zo een lokale vertaling te realiseren.

We optimaliseren de informatieverschaffing via de diverse websites. Het wekelijkse verkeersmagazine 'Kijk Uit' verschijnt op één en in een aangepast *online* formaat.

Met diverse projecten voeden we een verkeersveiligheidscultuur, waarin verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is waar we allemaal aan werken. We doen dit in dialoog met alle betrokken partijen en werken zo samen aan een effectieve sensibilisering en educatie.

We investeren in en blijven sleutelen aan het **educatieve aanbod**. Het doel is te komen tot een volledige verticale leerlijn in het onderwijs. De VSV is hierbij een belangrijke partner. We zetten daarnaast ook in op een aanbod van levenslang leren. Dit door goed geëvalueerde bestaande opleidingen te behouden en te investeren in extra opleidingen voor de meest kwetsbare doelgroepen. Ook zullen we aanvullende initiatieven en projecten uit het maatschappelijk middenveld ondersteunen, onder meer via subsidies.

De evaluatiestudie van de vernieuwde **rijopleiding** categorie B wordt begin 2022 afgerond. In de volgende fase worden, conform het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, de resultaten geanalyseerd en wordt nagegaan hoe mogelijke verbeterpunten in operationele maatregelen kunnen worden omgezet. We voeren het vormingsmoment voor de begeleiders opnieuw in (na schorsing door de Raad van State) en op basis van de evaluatie van de hervormde rijopleiding B sturen we verder bij waar nodig.

In 2021 is het startschot gegeven tot herziening van de **wegcode**. Een ambtelijke werkgroep, met vertegenwoordiging van de federale overheid en de andere gewesten, zal alles in het werk stellen om het dossier tot een goed einde te brengen. De (bevoegdheids)kwesties die hier worden uitgeklaard, maken het ook mogelijk om vooruitgang te boeken in de opmaak van een Vlaamse wegcode. Daarnaast maken we verder werk van een herziening van de plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens (het reglement van de wegbeheerder). De bestaande ontwerpversie is onderwerp van bespreking in de werkgroep Wegcode en Plaatsingsvoorwaarden.

AWV voert, conform de Europese richtlijn, **verkeersveiligheidsaudits** uit op alle infrastructuurprojecten op het TEN-T netwerk en autosnelwegen. Sinds de update van de EU-richtlijn wordt het toepassingsgebied van de audits uitgebreid naar alle primaire wegen. De Vlaamse wetgeving is hiervoor aangepast zodat AWV hier in 2022 mee van start kan.

De erkenningsvoorwaarden van begeleidingsondernemingen en van begeleiders van uitzonderlijk vervoer treden in werking vanaf het voorjaar 2022. AWV staat in voor de erkenningen van ondernemingen en het inrichten van begeleiders-examens.

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

Ook in 2022 wil ik verder werk maken van veiliger woon-schoolverkeer. Lokale besturen zijn hier een belangrijke partner. De subsidie voor **veilige schoolomgevingen** bestaat reeds enkele jaren. Voor **veilige schoolroutes** op gemeentewegen startte de subsidieregeling in het tweede kwartaal van 2021.

Daarnaast heb ik de lokale besturen begin 2021 gevraagd naar de knelpunten op de schoolroutes op gewestwegen. Dit resulteerde in een lijst met meer dan 800 knelpunten. Ze worden ingedeeld in vier categorieën: *quick wins* mogelijk, grotere investering nodig, in aanmerking komend voor de subsidies veilige schoolomgevingen/schoolroutes en afgerond. Ik heb de opdracht gegeven aan AWV om zo snel mogelijk de knelpunten op de schoolroutes langs gewestwegen aan te pakken waar *quick wins* mogelijk zijn (bv. aanpassing markering en oversteekplaatsen, bijsturing verkeerslichtenregelingen, betere verlichting, zone 30).

Om het aantal actieve weggebruikers onder de verkeersslachtoffers drastisch omlaag te krijgen, moeten we waar het kan een **aangepast snelheidsregime** afdwingen. Met een duidelijk afwegingskader voor lokale besturen voor het weloverwogen invoeren op wegen binnen de bebouwde kom van een 30 km/u-snelheidslimiet, of lager bijvoorbeeld in het geval van woonerven met 20 km/u, komen we hieraan tegemoet. We volgen in 2022 verder op of de maatregel wordt toegepast.

Gevaarlijke punten blijven we identificeren via een jaarlijkse update van de **dynamische lijst voor gevaarlijke punten**, telkens op basis van de ongevalgegevens van de meest recente drie jaar. Hierbij blijven we zeer sterk de nadruk leggen op het aanpakken van onveilige locaties voor de kwetsbare weggebruikers, conform het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025.

Op de nieuwe gevaarlijke punten die naar boven komen uit de analyse vindt steeds een uitgebreid verkeerskundig onderzoek plaats om na te gaan wat de oorzaak is van de gevaarlijke verkeerssituatie. Op die manier bepalen we welke ingrepen nodig en mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit kan een *quick win* of een kleinere verkeersingreep zijn, zoals de aanpassing van markeringen of lichtenregeling, maar ook een structurele oplossing zoals de volledige herinrichting van een kruispunt. De gevaarlijke punten op de dynamische lijst worden zo systematisch en zo snel mogelijk aangepakt.

In 2021 staan er 313 gevaarlijke punten op de dynamische lijst, waarvan 101 niet eerder waren opgenomen. Van de 313 locaties zijn er ca. 200 gerealiseerd of gepland. Voor 11 locaties was er geen link met de infrastructuur. Voor de overblijvende locaties wordt op de korte termijn bekeken of maatregelen mogelijk zijn. Ik maak bijkomend middelen vrij om dergelijke gevaarlijke punten versneld aan te pakken.

Wat betreft de projecten van de 809 '**historische**' gevaarlijke punten zijn ondertussen op 785 locaties ingrepen uitgevoerd. Op 13 andere locaties zijn de werken aangevat, op 2 andere locaties worden de werken de komende maanden opgestart. Voor de resterende 9 locaties zijn de studies opgestart. Ik heb van bij de aanvang van de legislatuur de uitdrukkelijke wil om deze lijst weg te werken tegen het einde van de legislatuur.

We zetten sterker in op **proactieve detectie** van verkeersveiligheidsknelpunten en -risico's. Zo krijgen we meer inzicht in hoe bestuurders zich op bepaalde verkeerspunten gedragen en kunnen we nieuwe gevaarlijke punten voorkomen. Ook willen we de veiligheid verder verhogen voor de actieve weggebruiker. Zo wordt in het kader van de MIA-proeftuinen in een aantal testgemeenten geëxperimenteerd met nieuwe methodes en technieken om verkeersonveilige situaties in een vroeg stadium te detecteren (op conflictniveau in plaats van op ongevalsniveau). Ook het subjectieve onveiligheidsgevoel van de weggebruikers kan daarbij een rol spelen, om zo bijkomend zicht te krijgen op de plaatsen en trajecten die weggebruikers vermijden omdat ze zich er niet veilig voelen. Er wordt hierbij onder meer gebruik gemaakt van *data science*, drones, gps, cameraobservatie en sensortechnologie. In Limburg gaat het IMOB van de Universiteit Hasselt in Beringen, Lanaken en Dilsen-Stokkem de mogelijkheden om via drones een situatie te analyseren uittesten. In Lummen, Lanaken, Maasmechelen, Pelt en Hasselt test het IMOB cameratechnologie voor gedrags- en conflictobservatie en de geautomatiseerde data-analyse van de beelden. In West-Vlaanderen voert het 'Datalab' van het departement MOW via camera's een onderzoek in Zonnebeke, Roeselare en Kortrijk. Complementair met deze aanpak maken we gebruik van de SAVE 2.0-methodiek om het lokale verkeersveiligheidsbeleid te versterken op basis van kennis en ervaring uit lokale ongeval-analyses.

OD 4.3. Verbeterde controle en handhaving

Nieuwe **homologatieprocedures en -processen** worden opgesteld en bestaande procedures en processen worden aangepast of bijgestuurd conform de nieuwe kaderverordening (EU) 2018/858. Hieraan gekoppeld wordt de gewenste behandelingsduur per type dossier (opnieuw) ingeschat. Elke goedkeuringsinstantie zal periodiek beoordeeld worden door de Europese Commissie

Ongeveer 7% van de voertuigen in België gaat bewust niet naar de **periodieke technische keuring**. Zij vormen niet enkel een risico voor de verkeersveiligheid, maar worden ook niet gecontroleerd op uitstoot. Het percentage laattijdige keuringen in Vlaanderen bedraagt 16%. Deze groep is meestal de vervaldatum van het keuringsbewijs uit het oog verloren.

De aanpak van deze groep voertuigen maakt deel uit van een plan van aanpak dat opgemaakt wordt in overleg met alle stakeholders (o.a. GOCA Vlaanderen, politie, justitie, VLABEL, VMM). Het uitgangspunt is het terugdringen van het aantal niet-gekeurde voertuigen. De doelstelling is om deze voertuigen zo snel mogelijk in regel te krijgen, zodat ze voldoen aan de geldende technische voorschriften en milieunormen. Samen met de partners bekijken we hoe we dit op een effectieve manier kunnen bereiken, zowel wat betreft het voorkomen van het laat of niet aandienen bij de technische controlediensten als de vervolging en sanctionering. We gaan ook na welke digitale initiatieven we hiervoor kunnen inzetten. Het is mijn ambitie om dit plan van aanpak af te ronden in 2022 en vervolgens de nodige stappen in de praktijk te zetten.

In overleg met de andere gewesten wordt de laatste hand gelegd aan de invoering van een **niet-periodieke keuring voor motorfietsen** boven de 125 cc (of 11 kW), specifiek voor motorfietsen na een ongeval en bij wederverkoop.

De **periodieke keuring voor oldtimers** wordt momenteel in overleg met de stakeholders besproken en zal leiden tot een herziening van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018. Het is mijn ambitie om verduidelijkingen aan te brengen voor de oldtimerkeuring (o.a. welke wijzigingen aan het voertuig toegelaten zijn en welke niet).

Om de **roetfilterfraude** aan te pakken, wordt vanaf 1 juli 2022 de deeltjestellertest voor *light duty* diesellootvoertuigen met Euronorm 5 en hoger ingevoerd. Verdere studies zullen uitwijzen of deze methode ook kan worden gehanteerd voor zware diesellootvoertuigen zoals bussen en vrachtwagens en of dit ook toepasbaar is op benzinewagens.

Om de handhaving van **voertuigemissies** niet enkel tijdens de technische keuring en de controle langs de weg te doen, wordt ook werk gemaakt van de uitrol van *remote sensing*. Dit principe wordt momenteel verder bekeken, al dan niet in combinatie met *'plume chasing'* met behulp van *'sniffer cars'*.

Ook de uitbreiding van de **controle langs de weg** van personenwagens en lichte vrachtwagens wordt bekeken en voorbereid in overleg met alle stakeholders (o.a. VLABEL, VMM, politie, GOCA Vlaanderen).

Daarnaast werkt GOCA Vlaanderen in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij een studie af voor een pragmatische NOx-emissietest. Tegen het einde van 2021 wordt de oplevering van de studie verwacht. Hieruit zal blijken op welke wijze de reële uitstoot van stikstofoxiden beter in kaart kan worden gebracht bij de technische keuring.

Richtlijn 2018/645 bepaalt dat de lidstaten onderling gegevens moeten uitwisselen over de (nascholing) **vakbekwaamheid** van professionele bus- en vrachtwagenchauffeurs via een 'handhavingsnetwerk', genaamd ProDriveNet. De relevante bepalingen van de richtlijn moeten worden omgezet in Vlaamse regelgeving.

Vanaf 1 februari 2021 kregen lokale besturen de mogelijkheid om zelf in te staan voor de snelheidshandhaving van beperkte snelheidsinbreuken op wegen met 30 km/u en 50 km/u door middel van **GAS-boetes**. Op basis van een bevraging van de lokale besturen uit oktober 2021 wordt een evaluatie voorbereid.

Het netwerk van **trajectcontroles** langs autosnel- en gewestwegen wordt verder uitgebreid. Niet enkel autosnelwegen, maar ook gewestwegen krijgen versterkt aandacht. Jaarlijks wordt een analyse opgemaakt van ongevallen- en snelheidsgegevens om potentiële locaties voor trajectcontroles in kaart te brengen. Op basis daarvan worden trajectcontroles gerealiseerd op 20 locaties op gewestwegen en op enkele locaties op autosnelwegen. Lokale besturen en politiezones kunnen sinds 2021 ook een aanvraag indienen om op bijkomende locaties handhavingsinstallaties (RLC, SNC, TC) te laten plaatsen. Tot slot wordt er maximaal ingezet op werfbeveiliging door de inzet van o.a. semivaste snelheidscamera's en mobiele trajectcontrole. Onaangepaste snelheid en afleiding zijn meestal de oorzaken van ongevallen ter hoogte van wegenwerken.

Op initiatief van mijn federale collega-minister bevoegd voor Justitie komt er een gecentraliseerd parket dat zich enkel met de administratieve afhandeling van verkeersboetes zal bezig houden. Zo wordt de keten rond snelheidsovertreding gesloten en de pakkans effectief verhoogd.

Met het oog op de werking van het AMS (ANPR Management Systeem), beheerd door de federale politie, dring ik bij mijn federale collega-minister van Binnenlandse Zaken aan tot de verdere operationalisering en uitbouw (bv. extra functionaliteiten) van het AMS en de versterking van de gewestelijke verwerkingscentra.

Wat betreft de verbeterde **controle en handhaving voor zwaar/vrachtvervoer**, worden de bestaande 14 installaties voor controle op tussenafstanden en inhaalverbod evenals de 9 WIM-installaties (*weigh in motion*) structureel vernieuwd in 2021-2022. De doelstelling is om tegen eind 2022:

- 14 sites te realiseren met gecombineerde functionaliteit van controle op tussenafstanden, inhaalverbod (al dan niet bij regenweer) en overlading;
- evenals 5 sites voor controle op tussenafstanden en inhaalverbod (al dan niet bij regenweer).

Er is een grote vraag bij de gebruikers (wegeninspectie, federale wegpolytie) om extra sites voor WIM (en vaste aswegers) te realiseren. We maken daarom een nieuw contract waarin deze functionaliteiten worden uitgebreid. Ook onderzoeken we de toepassing van WIM voor automatische handhaving in Vlaanderen. Tot op heden is er echter nog steeds geen installatie op de markt die over een modelgoedkeuring beschikt voor automatische controle op overlading. Zodra er een technische oplossing beschikbaar is voor automatische handhaving op overlading wordt dit verder opgepikt. Ook juridisch moeten nog aanpassingen gebeuren om dit wettelijk mogelijk te maken. Hiervoor is het voorbereidend werk lopende.

Verder verhogen we de **veiligheid op de Vlaamse waterwegen** door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid. Door de zesde staatshervorming kreeg De Vlaamse Waterweg bijkomende bevoegdheden inzake handhaving toegewezen. Om deze handhavingsbevoegdheid op te nemen, richtte De Vlaamse Waterweg in 2020 een nieuwe Cel Handhaving op. De doelstellingen van deze cel zijn het verhogen van de veiligheid op de waterwegen, het vrijwaren van het milieu en het verzekeren van een correcte exploitatie van de waterwegen.

Zo loopt het project 'Implementatie en coördinatie handhaving' met de ontwikkeling van strategische, risico-gedreven en resultaatgerichte handhavingsprocessen om een effectieve en efficiënte handhaving te realiseren. Met betrekking tot 'snelheid op de waterwegen' liep er al verschillende jaren een proefproject op het Albertkanaal m.b.t. trajectcontrole. Dit proefproject is intussen ook gekoppeld aan de studie vaarsnelheden en wordt vanuit de sector opgevolgd

via het Overleg Binnenvaart Vlaanderen (OBV). Binnen het OBV werd afgesproken om een monitoring fase te voorzien om de vaarsnelheden op het netwerk te onderzoeken. Deze monitoring is lopende op basis van de beschikbare AIS informatie ('automatisch identificatiesysteem' is een RIS-technologie voor het automatisch delen van positie- en identificatiegegevens). Dit laat De Vlaamse Waterweg toe te onderzoeken wat de werkelijke snelheden zijn op het netwerk. Voor de handhaving in het kader van het proefproject Albertkanaal maakt De Vlaamse Waterweg momenteel gebruik van de tijdstippen die opgemeten worden aan de kunstwerken. In kader van een meer efficiënte aanpak worden andere meetmogelijkheden onderzocht. Inzake jaagpadtoegang (niet toegelaten voertuigen) werd het E-loket ontwikkeld waarbij toelatingen en vergunningen digitaal worden aangevraagd en beoordeeld. Ook op het niet beschikken over een geldige waterwegenvergunning wordt momenteel concrete handhaving toegepast.

De Vlaamse Waterweg heeft verder een visie ontwikkeld rond 'Informatiegestuurde Handhaving' met behulp van data en tools. In dit kader wordt in 2022 een nieuwe handhavingstoepassing ontwikkeld en geïmplementeerd voor de toezichthouders van De Vlaamse Waterweg, waarbij zowel *front-end* (handhaving op het terrein) als *back-end* (administratieve processen) handhaving centraal staan, evenals dynamische rapportering op basis van genereerde data.

OD 4.4. Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan

In juli 2021 lanceerde ik een nieuw **Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021 – 2025**. Centraal staat de actieve weggebruiker (de fietser en de voetganger).

Streefdoel is een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030 (t.o.v. referentiejaar 2019) en nul dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers tegen 2040. 'Vision Zero' blijft de ultieme doelstelling, liever vandaag dan morgen.

Het plan bevat een maatregelenpakket waarmee we vanuit diverse invalshoeken de geïdentificeerde verkeersveiligheidsproblemen aanpakken: sensibilisering en educatie, infrastructuur, technologie en handhaving. De mens-voertuig-omgevingsinvalshoek wordt op deze manier maximaal gevat.

Om de doelstellingen te bereiken, wordt een inherent veilig verkeerssysteem gecreëerd volgens de *safe system approach*. Er wordt maximaal rekening gehouden met de kindnorm en met een aantal kwaliteitsrandvoorwaarden: een veilige en goed onderhouden infrastructuur, kwalitatieve educatie en permanente, doeltreffende sensibilisering, duidelijke regelgeving, engagement, onderzoek, evaluatie en monitoring, continue aandacht voor nieuwe vervoerswijzen en -ontwikkelingen, een sterke en efficiënte handhavingssketen, het klassieke denkkader inzake duurzame mobiliteitsontwikkeling en het subjectief (on)veiligheidsgevoel.

Het pakket bestaat uit 37 concrete maatregelen. Momenteel krijgen deze maatregelen gradueel, samen met de verkeersveiligheidspartners, verdere invulling en uitwerking. We doen dit onder andere via verkeersveiligheidstafels per provincie, waarbij we met lokale besturen en politiezones in dialoog treden. Ook andere stakeholders uit het verkeersveiligheidsveld worden actief betrokken bij de concretisering van de maatregelen.

Monitoring gebeurt via een semestriële voortgangsrapportering. Zo kunnen we tijdig ingrijpen en bijsturen als de maatregelen onvoldoende werken of als er nieuwe risico's ontstaan. We optimaliseren hiervoor ons monitoringsysteem. De ontsluiting en verdere ontwikkeling (toevoeging van extra gegevensbronnen) van de verkeersveiligheidsmonitor blijft een belangrijk aandachtspunt, zodat de progressie van streefcijfers uit het verkeersveiligheidsplan vanuit verschillende indicatoren en invalshoeken snel en actief wordt opgevolgd.

De uitvoering van structurele ongeval-analyses, met jaarrapportering van de recentste verkeersongevallencijfers, wordt verdergezet.

De identificatie van de gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet wordt aangepast aan de nieuwe EU-regelgeving, resulterend in een Besluit Vlaamse Regering tegen eind 2021.

Na analyse van de bevindingen van een audit, uitgevoerd door de Inspectie Financiën, hebben we een nieuwe en slanke *governance* structuur uitgezet voor het aansturen en opvolgen van het verkeersveiligheidsbeleid, die het vroegere Vlaams Huis Verkeersveiligheid vervangt: '**Alliantie Veilig Onderweg**'. De regie van het verkeersveiligheidsbeleid ligt bij het departement MOW. Externe partners nemen hun decretale adviesrol of beleidsuitvoerende rol op of geven advies in ad-hoc projectteams.

Verder hebben we een **Taskforce Verkeersveiligheid** opgericht, die de maatregelen superviseert en de monitoring aanstuurt. De rol die wetenschappers en deskundigen daarin spelen is erg belangrijk. Ook de adviesorganen (VSV en MORA) zijn vertegenwoordigd in deze taskforce. In overleg met deze taskforce stellen we een prioritaire onderzoeksagenda op die ons ondersteunt om de juiste beleidskeuzes te maken. In het verkeersveiligheidsplan werd een niet-limitatieve lijst van onderzoeksonderwerpen opgenomen, zoals diepteonderzoek naar eenzijdige fietsongevallen, onderzoek naar de veiligheid bij wegenwerken en de effectiviteit van de (lichten)regelingen vierkant groen en rechtsaf vrij door rood.

We overleggen op regelmatige basis met de andere gewesten en werken mee aan het interfederaal plan verkeersveiligheid in het kader van de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid.

Met de **VSV** sluiten we tegen eind 2021 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst af.

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

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

De binnenvaart is een milieuvriendelijk, veilig en vaak ook goedkoper alternatief voor de weg. Op dit ogenblik heeft vervoer via de binnenvaart een aandeel van 13% in de logistieke keten. Het is onze ambitie om dat tegen 2030 te verhogen tot 20%, en zo jaarlijks 6 miljoen vrachtwagenritten van de weg te halen.

Geen *modal shift* zonder **mental shift**. Om een *mental shift* te bewerkstelligen, hebben we een sterk waterwegproduct nodig. We investeren aanzienlijk in de verdere uitbouw van onze waterwegen om ze *future proof* en *waterproof* te maken. Zo willen we een echte omslag maken naar duurzame logistieke oplossingen en onze logistieke troeven optimaal benutten. Ik plan daarom investeringen in watergebonden infrastructuur, zoals in de versnelling van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal (zie SD 3.2.).

Maar er moet ook ruimte zijn om langs het water te ondernemen. Daarom zetten we met de Vlaamse Regering in op de creatie van **nieuwe vestigingsmogelijkheden** voor watergebonden ondernemingen. Naast investeringen in waterinfrastructuur (o.a. Albertkanaal, Dender) worden extra middelen voorzien voor kaaimuren (zie SD 3.1.). Het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) blijft een uiterst belangrijke schakel in de omslag van het goederentransport naar onze waterwegen.

Zowel De Vlaamse Waterweg als Multimodaal.Vlaanderen beschikken over logistieke experts en *market developers* die het potentieel van de waterwegen trachten om te zetten in realistische cases. Indien er bij de uitwerking van de cases een significante meerkost tegenover het wegtransport wordt vastgesteld, wordt gekeken of er steunmaatregelen kunnen worden uitgewerkt.

Binnenkort mogen op Vlaamse wegen, onder welbepaalde omstandigheden, transporten gebeuren met een **MTM tot 50 ton**. Hierdoor verhoogt de efficiëntie

van het transport en verminderen we de impact op het verkeer en milieu. De tonnageregels voor vrachtwagens zijn zo beter afgestemd op de ons omringende regio's. Om dergelijke massa te vervoeren, moeten transporteurs voldoen aan meerdere strenge voorwaarden. Die zijn noodzakelijk om onze infrastructuur te beschermen en de verkeersveiligheid te garanderen. Met het oog op het verder verduurzamen en de vergroening van goederentransport gaat er specifiek aandacht naar milieuvriendelijke voertuigen. Klassiek aangedreven voertuigen krijgen in de nieuwe wetgeving een MTM tot 48 ton. Voor milieuvriendelijke en emissievrije voertuigen is een tonnageverhoging tot maximaal 50 ton toegelaten.

Deze tonnageverhoging staat los van het proefproject dat Vlaanderen voert rond **LZV's** (zie SD 3.1.). De doelstellingen van beide projecten zijn natuurlijk wel gelijkaardig: het wegtransport efficiënter maken en het aantal afgelegde kilometers door vrachtwagens verminderen. Zo daalt de drukte op de weg, gebeuren er minder ongevallen en wordt de impact op het milieu kleiner.

Ondernemingen met een exploitatievestiging in het Vlaamse Gewest kunnen ook in 2022 een subsidie aanvragen wanneer ze uitgaven deden die bijdragen tot een **verkeersveilig en ecologisch transport**. De lijst van de uitgaven die voor deze subsidie in aanmerking komen werd aangepast. Zo werden onder meer enkele uitgaven geschrapt voor opties die bij recente vrachtwagens tot de standaarduitrusting behoren. Er werd een ruimere evaluatie van dit mechanisme gemaakt in het kader van de zogenaamde Brede Heroverweging en deze bevestigde dat de regeling niet op alle punten even doelmatig blijkt. Dit subsidiemechanisme zal de komende jaren geleidelijk en gefaseerd afgebouwd worden. Vanaf 2024 zal de steunaanvraag niet meer mogelijk zijn. We overleggen met de transportsector om het gereduceerde budget voor de komende jaren optimaal in te zetten.

Wat betreft personenvervoer vormt **MaaS (Mobility as a Service)** een digitale hefboom voor de realisatie van combimobiliteit. Om een optimaal open MaaS-ecosysteem in Vlaanderen te realiseren, werd eind 2020 het initiatief genomen om te starten met een co-creatieproces met 5 MaaS-stakeholdergroepen die samen de kernactiviteit (cf. 'Core business') vormen van het MaaS-ecosysteem: gebruikers, MaaS-aanbieders, vervoersaanbieders, lokale besturen en datamakelaars.

Bedoeling is om stapsgewijs te komen tot een gedragen Vlaams MaaS-afsprakenkader. In 2020-2021 lag de focus van het afsprakenkader op MaaS-maturiteitsniveau 2. MaaS-maturiteitsniveau 2 betekent integratie van boeking en betaling: i.e. een *one-stop shop* waarbij de gebruiker een multimodale trip kan plannen, boeken en betalen. In 2022 zal een tweede cyclus van het co-creatieproces starten.

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

Met het oog op de invoering van het Vervoer op Maat zullen de tariefstructuren voor het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat worden vastgelegd.

6. SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur

OD 6.1. Naar een ITS-actieplan voor Vlaanderen

Begin 2019 werd het 'Multimodaal strategisch Vlaams actieplan intelligente transportsystemen' met tijdhorizon 2030-2050 opgeleverd. Met het ITS-actieplan maken we het vervoer van morgen intelligent, duurzaam, efficiënt en veilig door de meest geschikte data te gebruiken en innovatieve technologieën in te zetten.

We volgen de implementatie van het ITS-actieplan op in de Vlaamse ITS-stuurgroep. Die stuurgroep detecteert ook synergiën tussen projecten en zorgt ervoor dat we binnen ons beleidsdomein over de entiteiten heen samenwerken. We leveren jaarlijks ook een kwantitatieve analyse op die weergeeft hoeveel

middelen en VTE we in ITS-projecten investeren, en een kwalitatieve analyse met focus op de verwezenlijkingen en eventuele verbeterpunten wat de implementatie van het actieplan betreft. We werken ook bijkomend geselecteerde acties uit en evalueren of we nog acties opnemen. Zo is er een strategische studie voorzien rond gedeeld autonoom vervoer. Deze studie wordt nog gegund in 2021 en zou in 2022 worden opgeleverd.

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

Inzake **geconnecteerd, coöperatief autonoom rijden** houden we de vinger aan de pols wat onderzoek en ontwikkeling betreft, werken we mee in proefprojecten en gaan we, waar mogelijk, over tot implementatie.

We investeren in het innovatief project rond zelfrijdende shuttles op de *Terhills*-site als proeftuin voor slimme en innovatieve mobiliteitsprojecten zoals autonome voertuigen. Zelfrijdende voertuigen zullen in de toekomst een steeds belangrijker deel uitmaken van de mobiliteitsmix. Ze zullen niet alleen de kwaliteit van gedeeld vervoer verbeteren, maar het verkeer ook vlotter en veiliger maken.

We volgen de Europees gecoördineerde beleidsagenda op en verwerken resultaten van de meest relevante (onderzoeks)projecten. Zelf onderzoeken we via het '*5G-Blueprint*'-project het potentieel van op afstand bestuurde logistiek en transporten – als tussenstap naar volledig geautomatiseerde mobiliteit – en de mogelijke rol van het glasvezelnetwerk in eigen beheer bij de uitrol van 5G.

Het **Mobilidata-programma** (dat loopt van 2019 t.e.m. 2023) beoogt een verhoging van de verkeersveiligheid, een betere doorstroming en minder uitstoot gerelateerd aan verkeer. Om dit te realiseren cofinancieren we innovatieve mobiliteitsoplossingen. We verzamelen, analyseren en verrijken de verschillende verkeersdata met het oog op een grootschalige uitrol van C-ITS applicaties. Die verzamelde data delen we via het dataplatform 'Mobilidata' met de ontwikkelaars van apps die het verkeer in betere banen leiden.

Binnenkort wordt gestart met de bouw van de Mobilidata-systeemarchitectuur die de bouwplaat zal vormen voor slimme mobiliteit in Vlaanderen. Het ecosysteem heeft tot doel anonieme mobiliteitsdata op één punt samen te brengen en *realtime* beschikbaar te stellen voor private en publieke partners. Met die data kunnen zij dan aan de slag om slimme mobiliteitsoplossingen te realiseren.

Het actieplan '**slimme verkeerslichten**' wordt, zoals voorzien in het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025, versneld uitgerold. Met dit actieplan willen we de ca. 1700 lichtengeregelde kruispunten in beheer van AWV maximaal conflictvrij gaan regelen, om vooral de conflicten met actieve weggebruikers te minimaliseren. Dit kan door kruispunten uit te rusten met 'slimmere' verkeerslichten die dynamischer en flexibeler inspelen op de actuele verkeerssituatie. Zo beogen we een maximaal conflictvrije regeling en willen we ervoor zorgen dat er nooit nodeloos voor een rood licht moet worden gewacht (cf. 'nooit voor niets voor rood').

De Lijn en Brussels Airport Company (BAC) werken aan een pilootproject rond een **autonome shuttle** op de luchthaven van Zaventem. *2Getthere* werd als constructeur aangesteld. Tijdens en na de pilootfase zullen De Lijn en BAC het vervoerconcept grondig evalueren. Indien de testen tijdens de pilootfase positief worden geëvalueerd, kunnen beide partners gezamenlijk beslissen om de volgende fase op te starten. Deze fase is dan gericht op het implementeren van de eerste reizigersverbinding met zelfrijdende shuttle tussen de Cargo-bedrijvenzone en het bus- en treinstation op de luchthaven van Zaventem. Door de vertragingen opgelopen wegens de coronacrisis en de financiële impact hiervan op BAC wordt de planning momenteel herwerkt.

De coöperatieve **ITS projecten** '*InterCor*', '*Citrus*' en '*C-Roads pilot*' werden in 2021 afgerond. De resultaten worden mee opgenomen in het Mobilidata-

programma. Ook de proefprojecten 'Concorda' en 'Smart Highway', gericht op geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit, werden in 2021 beëindigd. Deze projecten liggen aan de basis van het '5G-Blueprint' project, met demo en validatie gepland in 2023.

De Europese Commissie verplicht België tot de oprichting van een **Nationaal toegangspunt (NAP)** voor veiligheidsgerelateerde verkeersinformatie (SRTI), *real-time* verkeersinformatie (RTTI), informatie voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (SSTP) en multimodale reisinformatie (MMTIS). Doel is het vergemakkelijken van de toegang tot, de vlotte uitwisseling van en het hergebruik van vervoersgerelateerde gegevens, met het oog op de ondersteuning van de levering van EU-wijde interoperabele reis- en verkeersdiensten aan eindgebruikers.

Het NAP MMTIS werd reeds gerealiseerd via het webportaal transportdata.be. Dit NAP moet de komende jaren verder worden uitgebreid zodat ook aan de andere gedelegeerde verordeningen wordt voldaan en de informatiediensten SRTI, RTTI, SSTP en MMTIS centraal via één toegangspunt ter beschikking worden gesteld. Hiervoor sluiten we een nieuwe samenwerkingsovereenkomst af tussen het Vlaams, Brussels Hoofdstedelijk en Waals Gewest, de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Nationaal Geografisch Instituut. De overeenkomst wordt nog in 2021 of ten laatste 2022 afgesloten en loopt tot en met 2024.

De nieuwe **wegencategorisering** wordt vastgelegd. Deze houdt de selectie in van het hoofdwegennet via een BVR en van het dragende netwerk via de regionale mobiliteitsplannen. Voor het uitwerken van de inrichtingsprincipes van de lokale wegen, werkt de Vlaamse overheid samen met de VVSG.

OD 6.3. Een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk

Vlaanderen zet de komende jaren met behulp van digitalisatie, automatisatie en innovatie heel sterk in op projecten rond slimme mobiliteit en transport.

Om slimme infrastructuur te garanderen, maken we via onderzoek verder werk van de infrastructuur voor **geautomatiseerde vaart**. Om de vooruitgang inzake automatisering te blijven ondersteunen, wordt gewerkt aan een aangepaste wet- en regelgeving (slimme regelgeving) die ook commerciële vaart toelaat in bepaalde omstandigheden.

Met de informatie uit het EU-gesubsidieerd project 'AUTOSHIP', dat loopt tot 2023, en andere lopende proefprojecten, zoals de 'Watertruck X' van Seafar en de 'Marine Litter Hunter' van DEME in de Schelde, gaat Vlaanderen aan de slag om het verkeer op de waterwegen efficiënter, veiliger en innovatiever te maken.

In het kader van **Smart Logistics** worden in 2022 de mogelijkheden en toepasbaarheid van artificiële intelligentie in het kader van verkeersmanagement onderzocht. Verder zal De Vlaamse Waterweg, samen met verschillende Vlaamse partners, een datadelingsplatform inrichten om de transparantie en bijhorende optimalisatie in de *supply chain* te verhogen. Bovendien zal het Europees binnenvaartplatform 'EuRIS', gebaseerd op het Vlaamse VisuRIS, in 2022 live gaan en door 13 Europese landen gezamenlijk beheerd en onderhouden worden. De Vlaamse Waterweg houdt het strategisch einddoel in zicht en stemt deze projecten op elkaar af, zowel regionaal, nationaal als internationaal.

Smart Administration verwijst naar de digitalisering van de operationele, financiële en technische documenten, die momenteel worden gebruikt tussen de waterweggebruikers en de overheden. In 2022 worden de nodige voorbereidingen getroffen om gevolg te kunnen geven aan de eFTI-verordening (*electronic Freight Transport Information*) met aandacht voor de multimodale vrachtbrief. Het elektronisch meldpunt voor de binnenvaart 'eRIBa' (*electronic Reporting for Inland Barges*) wordt op brede schaal ingezet ter ondersteuning van de binnenvaartsector in de administratieve vereenvoudiging.

Het **programma afstandsbediening** is een koepelprogramma waarbinnen diverse uitdagingen en doelstellingen de komende jaren vorm krijgen. De einddoelstelling is om in 2032 alle beweegbare kunstwerken vanop afstand te bedienen via 3 centrale bedieningslocaties (Hasselt, Willebroek en Evergem). In 2022 wordt volop ingezet op de verdere voorbereiding van de uitbouw van de 3 afstandsbedieningcentrales, waarbij de centrales Oost en West respectievelijk aansluitend op de opwaardering van het Albertkanaal en de Leie-as primeren. Daarnaast gaat de focus naar het verder uitrusten van beweegbare kunstwerken teneinde ze op afstandsbediening te kunnen inschakelen. Daarbij wordt een doordachte prioritering gemaakt met focus op het Albertkanaal, de Leie-as, Groot Gent, de Dender en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Binnen het technisch investeringskader krijgen beweegbare kunstwerken het nodige onderhoud zodat een bedrijfszekere mechanisatie, automatisatie en afstandsbediening kunnen worden geïmplementeerd. Er wordt gewerkt aan de standaardisatie van de bediening; hierdoor kunnen zowel de scheepvaartbegeleider als de varende klanten op een uniforme manier werken en geholpen worden. Er wordt geïnvesteerd in het ontwerp en de (vernieuw)bouw van drie *shared services* gebouwen waar de afstandsbedieningscentrales worden gehuisvest. De omslag naar afstandsbediening daagt uit om een aangepaste interventiestrategie te ontwikkelen. Deze wordt ondersteund door de uitrol van *smart maintenance* en *i-asset*.

Ook waterbeheersing en het effectief ophouden en/of sturen van water zullen voortaan digitaal en vanop bekken- of stroomgebiedsniveau gebeuren. Zo behoeven we Vlaanderen nog beter voor waterschaarste of -overvloed.

Binnen de nautische poot (MDK) wordt volop geïnvesteerd in **slimme communicatie** via meer ICT-uitrusting. Een permanente samenwerkingsstructuur binnen het agentschap MDK faciliteert de uniformiteit op het vlak van ICT.

Om een performante dienstverlening te verzekeren, wordt het materiaal van de loods gebruiksvriendelijker en ten gepaste tijde vernieuwd en optimaliseren we de communicatiemiddelen en ICT-toepassingen aan boord van de schepen. Het uitbreiden van de netwerkconnecties op zee is daarin een ondersteunende factor. De automatisering van de boeien op de Schelde vormt een goede basis voor de uitbreiding voor de boeien op zee. Er wordt momenteel een strategische visie uitgewerkt omtrent de mogelijke inzet van drones ter ondersteuning van de dienstverlening.

De opvolging van incidenten door het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) gebeurt in de toekomst door een vernieuwd Incident Management Systeem. Daarnaast krijgt het Havenneutraal platform en het *cargo community system* steeds meer vorm.

In 2022 wordt er geïnvesteerd in een onbemand vaartuig voor hydrografische opnames op zee als alternatief voor een nieuw bemand vaartuig. Daarnaast komt er een vernieuwd weerbericht voor kust en zee waarbij de laatste nieuwe KMI voorspellingstechnologieën gebruikt worden. Ook de digitalisering op het vlak van nautische kaarten zet zich volop door. De Vlaamse Hydrografie start in 2022 met de voorbereiding om vanaf 2024 een nieuwe generatie van cartografische producten (S-100) te voorzien.

Innovatie in de zeewering wordt onderzocht door middel van pilootprojecten. Daarbij wordt er steeds vertrokken vanuit '*Nature-Based-Solution*' principes. Voorbeelden daarvan zijn het 'duin-voor-dijk'-project als natuurlijke kering, alternatieve zandsuppletie methodes en zelfsluitende aangelegde keringen als alternatief voor arbeidsintensieve mobiele stormkeringen.

De visienota NBS werd afgetoetst met De Blauwe Cluster. Om de ambitie van De Blauwe Cluster verder te concretiseren wordt een schetsontwerp uitgewerkt dat de NBS-ideeën een passende locatie langs de kust toewijst. Ook de

financieringsmogelijkheden worden hierin bekeken. Hierna zal de NBS-nota geüpdatet worden. Dit is voorzien voor eind oktober.

Tot slot wordt de toekomstvisie van het **Meetnet Vlaamse Banken** de komende jaren onder de loep genomen. Een desktopstudie, gevolgd door mogelijke operationele testen, geeft inzicht in de rol van meetpalen als onderdeel van het Meetnet Vlaamse Banken. Momenteel zijn er nog geen meetpalen aan vervanging toe waardoor proactief mogelijke alternatieven kunnen worden bestudeerd.

Ook in 2022 wordt de inzetbaarheid van nieuwe technologieën getoetst. Het doel van deze toetsing is om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de noden van de eindgebruikers van het Meetnet Vlaamse Banken zoals loodsen, weersvoorspellers, zeevarenden en aannemers van waterbouwkundige projecten.

Het aanbestedingsproces staat in 2023-2024 een evaluatie toe van de operationele effectiviteit van deze geïdentificeerde alternatieven. Een dergelijke evaluatie duurt ten minste 12 maanden.

OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk

Met de realisatie van meer slimme verkeerslichten (cf. actieplan slimme verkeerslichten) en van geconnecteerde verkeerslichten (cf. Mobilidata-programma) kunnen we het verkeer dynamischer en flexibeler aansturen. Zo hebben we binnen het Mobilidata-programma de komende jaren de ambitie om actieve weggebruikers in slechte weersomstandigheden sneller groen licht te geven, een groep of 'konvooi' van fietsers die zich aanmeldt in één keer te laten oversteken met een hogere prioriteit en 'tijd-tot-groen' snelheidsadvies te geven aan actieve weggebruikers.

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

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

In het kader van het geactualiseerde **Sigmaplan** wordt in 2022 verder gewerkt aan volgende projecten: GOG Vlassenbroek, GOG Wal-Zwijn, GGG De Bunt, GGG Grote Vijver, GOG Heindonk Tien Vierendelen, GGG Bovenzanden, Zeeschelde Gentbrugge-Melle, ontpolderingen Groot Broek, Klein Broek en Groot Schoor Bornem en de ontpoldering van de Nederlandse Hedwigepolder (uitvoering tot minstens 2024-2025).

Ook de werken aan de Demermeanders en buffergebieden in de **Demervallei** kaderen in het Sigmaplan. Tientallen oude Demermeanders tussen Werchter en Diest worden opnieuw met de rivier verbonden. Daarnaast worden drempels aangebracht in de rivier en lokaal in de vallei winterdijken aangelegd ter bescherming van enkele woningen. Er worden ook autonoom werkende overstromingsgebieden aangelegd in de Demervallei. Gelijklopend wordt ook de gefaseerde uitvoering van het dijkenprogramma (incl. het Scheldekaaienproject te Antwerpen) verdergezet binnen het Sigmaplan.

Daarnaast wordt gestart met de werken op het **traject tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve**. De doelstelling is om zowel de natuur als de scheepvaart betere toekomstkansen te geven. De aanleg van natuurvriendelijke oevers en de (her)aankoppeling van de oude meanders gebeurt geïntegreerd met de kalibrering van het rivierpand. De vispassages aan sluis Harelbeke en aan sluis Sint-Baafs-Vijve zijn gerealiseerd of in uitvoering. De studies voor de vispassages in Merelbeke en Menen zijn voorzien in 2022.

Er wordt ook gestart met de bouw van twee fietsbruggen over de Leie, de fietsbrug Wielsbeke - Waregem en een fietsbrug in Zulte, ter hoogte van de Limnanderdreef.

Het onderdeel **natte natuur van rivierherstel Leie** behoort tot het takenpakket van ANB, met ondersteuning van VLM voor de verwerving van de nodige gronden. De uitvoering op het terrein is echter niet evident. De grondverwerving vormt het grootste struikelblok. Om de effectieve realisatie van de vooropgestelde watergebonden, terrestrische natuur in het kader van Rivierherstel Leie te versnellen, keurde de Vlaamse Regering een aantal bijsturingen goed op het vlak van projectgebieden, timing en flankerend beleid. Om het draagvlak in de regio te garanderen, werd ook een intendant aangesteld die in dialoog met de eigenaars en gebruikers van de gronden en de landbouworganisaties op zoek gaat naar instrumenten voor de effectieve realisatie.

De Vlaamse Waterweg blijft investeren in de screening en opvolging van de staat van **jaagpaden**, zodat deze maximaal gebruiksvriendelijk zijn. Jaagpaden zijn zeer geliefd voor sport en recreatie, maar ook voor functionele verplaatsingen met de fiets. Bij investering in jaagpaden die ook in recreatief medegebruik zijn, wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met alle aspecten uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, waaronder het luik rond fietsen op jaagpaden. In september 2020 ging de opdracht van start van de visiestudie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen' waarin o.a. een hoffelijke houding tussen de medegebruikers onderling vervat zit. De verwachte doorlooptijd bedroeg 1 jaar maar werd omwille van enkele inhoudelijke uitdagingen verlengd tot ten minste december 2021.

De visie van de waterwegbeheerder op **zwemmen** is ingegeven door veiligheidsoverwegingen en maakt dat zwemmen in bevaarbare waterwegen slechts in uitzonderlijke omstandigheden wordt toegestaan. Ten eerste in het geval dat dit kadert in een specifiek evenement waarvoor de initiatiefnemer een vergunning kreeg vanwege De Vlaamse Waterweg. Ten tweede wanneer er gezwommen wordt in een afgebakende zone onder strikte voorwaarden en ook mits een vergunning van De Vlaamse Waterweg. We gaan verder in gesprek met lokale besturen om zwemmen in open water mogelijk te maken (cf. enkele proefprojecten deze zomer, o.a. Keerdok in Mechelen). De Vlaamse Waterweg heeft daarnaast in overleg met een aantal steden en gemeenten een overeenkomst afgesloten betreffende enkele afgebakende veilige zones waar sportief zwemmen wel toegelaten wordt binnen bepaalde voorwaarden. Essentieel hierbij is dat er geen interactie is met de scheepvaart.

Ook aan de kust is er aandacht voor investeringen in recreatie. Zo bouwt MDK een nieuwe beweegbare fietsbrug die het nieuwe stadsdeel Rechtersloot Nieuwpoort met de kaai verbindt. Dit project wordt gerealiseerd in samenwerking met de Provincie West-Vlaanderen en de stad Nieuwpoort.

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

De Europese *Green Deal* en het 'Fit for 55' pakket van de Europese commissie tonen aan dat Europa grote ambities heeft rond klimaat, duurzaamheid, innovatie, alternatieve brandstoffen, etc. De Europese Commissie streeft ernaar klimaatneutraal te zijn in 2050 en heeft dit ondertussen in haar beleid verwerkt.

Met de focus op milieuvriendelijke aandrijftechnologieën, en de daartoe noodzakelijke infrastructuur, gaan we voluit voor de omschakeling naar '**Clean Power for Transport**' (CPT) met als uiteindelijke doelstelling een zero-emissievoertuigenpark.

Om de verkoop van zero-emissie wagens te stimuleren, moeten we volop investeren in de verdere uitrol van **publieke en semi-publieke laadinfrastructuur** voor personenwagens. Daarom heb ik 30 miljoen euro vrijgemaakt om tegen 2025 35.000 laadpunten uit te rollen. Meestal wordt er op het werk en thuis geladen. Voor mensen die thuis niet de mogelijkheden hebben om een privaat laadpunt te installeren, moet er voldoende publieke

laadinfrastructuur toegankelijk zijn in de omgeving van hun woonplaats. Ik faciliteer daarom de steden en gemeenten in de lokale uitrol van hun laadinfrastructuur. We zetten daarvoor een systeem op poten waarmee elke regio een CPO (*Charge Point Operator*) toegewezen krijgt die op vraag van de inwoners en de gemeenten laadinfrastructuur plaatst. Voor de exacte locatiebepaling wordt gebruik gemaakt van potentieelkaarten.

Daarnaast is onderweg laden een belangrijke aanvulling op het thuis en op het werk laden. Daarom zorgen we ervoor dat langs grote verkeersassen, zoals parkings langs Vlaamse autosnel- en gewestwegen, om de 25 kilometer snellaadinfrastructuur wordt aangeboden. Zo geven we de nodige laadzekerheid.

Er werden dit jaar twee projectoproepen gelanceerd voor de uitrusting van een 100-tal locaties langs snelwegen met laadinfrastructuur. Daarnaast wordt het infrastructuurnetwerk van (semi-)publieke laders op privaat domein verder ontwikkeld. Omwille van de onthaalcapaciteit van het elektriciteitsnet wordt een evenwicht gezocht tussen spreiding en bundeling. Bundeling kan op locaties, die het best geschikt zijn, zoals grote publieke parkings of Hoppinpunten.

Door de **vergroening van het openbaar vervoer** levert De Lijn een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Vlaanderen en de klimaatdoelstellingen. Zo keurde de raad van bestuur van De Lijn deze zomer de bestelling van 44 plug-in hybride bussen goed. Er werd ook groen licht gegeven voor de upgrade van 280 hybrides naar e-hybride bussen. De ombouwing is in uitvoering en staat ingepland tot het derde kwartaal van 2022. Deze e-hybrides worden gekenmerkt door een grotere emissievrije autonomie en zijn een volgende stap naar het emissievrij rijden in de stedelijke gebieden.

Eind mei 2021 keurde de raad van bestuur van De Lijn het technisch bestek goed waarmee men in totaal, al dan niet in fases, 350 nieuwe elektrische bussen wil aankopen. Met een eerste golf van 60 e-bussen, die eind 2022/begin 2023 in de vloot komen en gefinancierd worden met relancemiddelen, willen we voldoende kennis en ervaring opdoen om in een volgende fase verder op te schalen. De chauffeurs worden ook opgeleid en de deelnemende stelplaatsen worden aangepast.

Samen met mijn collega-minister bevoegd voor Omgeving maak ik verder werk van de vijftien prioritaire knelpunten, opgenomen in het rollend **Vlaams Actieplan voor Ecologische Ontsnippering** (VAPEO). Op de N771 (Europalaan) in Dilsen-Stokkem is de fiets- en faunapassage in het natuurgebied Vossenbergh bijna gerealiseerd. In 2022 starten de werken aan een Bermbrug op de E40 ter hoogte van Bertem en op de E17 ter hoogte van Waasmunster. Op de R0 ter hoogte van het Hallerbos en op de N75 te Dilsen-Stokkem realiseren we een ecobrug.

De opmaak van het **Vademecum Natuurtechniek** zal klaar zijn in het voorjaar 2022. Voor de opmaak werd input geleverd door verschillende experts tijdens enkele klankbordgroepen. In het najaar van 2021 worden de ontwerp teksten voorgelegd aan dezelfde groep experts voor verder afstemming.

Ook de vergroening van de binnenvaart vormt een uitdaging. Daarom wordt er ingezet op onderzoek en pilootprojecten om de binnenvaart nu en in de nabije toekomst op de juiste weg te zetten en te ondersteunen naar een groenere aandrijving. We ondernemen ook acties om de eigen vloot van schepen zo duurzaam mogelijk te maken.

Gezien het grensoverschrijdende karakter van de binnenvaartsector is het relevant om naar nationale initiatieven te kijken met betrekking tot vergroening. Om een emissievrije binnenvaartvloot te realiseren tegen 2050 en voor Vlaamse vaartuigen tegen 2030 is er nood aan een **Green Deal voor de Binnenvaart**. Dit om invulling te geven aan de vooropgestelde Europese ambities.

Ook **walstroom** voor de binnenvaart is essentieel in het verduurzamen van onze logistieke stromen van en naar de zeehavens. De komende jaren wordt door het

Vlaams Binnenvaartservices Platform (VBSP) verder ingezet op de optimale benutting van walstroom. Dit platform coördineert alle acties rond het gebruik en de uitbreiding van walstroom voor de binnenvaart in Vlaanderen. Het is de ambitie om naar ca. 600 oplaadpunten te gaan in 2025. Daarbij wordt ook het beheer- en betalingssysteem verder uniform gemaakt. Om het gebruik te promoten worden campagnes georganiseerd en wordt gezocht naar ondersteuningsmaatregelen. Oude schepen moeten soms immers elektrisch worden aangepast voor walstroomgebruik.

Een van de belangrijke acties van de Kennisclimaat MOW is de opmaak van een **Klimaatplan MOW 2030** – met doorkijk 2050. De aandacht gaat hierbij enerzijds uit naar hoe de invloed van activiteiten binnen het beleidsdomein MOW op het klimaat kan gereduceerd worden; anderzijds gaat de aandacht uit naar wat de invloed van het klimaat is op MOW activiteiten en worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Aansluitend aan het Klimaatplan wordt een Klimaat Communicatieplan opgemaakt. Andere acties die door de Kennisclimaat worden uitgewerkt zijn duurzaamheid in overheidsopdrachten, klimaatvriendelijke werven en de zeespiegelstijging.

AWV verlicht haar patrimonium conform de principes opgenomen in de **lichtvisie** voor snelwegen en gewestwegen. De lichtvisie krijgt binnenkort een *update* met bijzondere aandacht voor fietsers en voetgangers. Verkeersveiligheid staat hierbij voorop. Door de verlichting beter af te stemmen op de weggebruiker en omgeving wordt de lichthinder geminimaliseerd en besparen we energie. Daarom wordt er ook systematisch gekozen voor LED-verlichting. De verouderde NaLP (natrium lage druk) lampen langs autosnelwegen en gewestwegen worden stapsgewijs vervangen door LED-lampen. Langs gewestwegen wordt in het najaar gestart met de ombouw van de verlichting naar LED, dit zal circa 3 jaar in beslag nemen. Voor dit project zijn extra middelen beschikbaar gesteld via het Relanceplan. Uiterlijk in 2030 dient de ombouw naar LED volledig gerealiseerd te zijn.

OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico

De extreme wateroverlast van afgelopen zomer maakt dat **waterbeheersing** hoog op de agenda staat, en heeft ook aangetoond dat de reeds uitgevoerde ingrepen langs de Maas en de Schelde en hun bijrivieren hun effectiviteit hebben bewezen. Niettemin betekent de wateroverlast een *wake up call* waaruit we leren dat blijvend investeren in een verhoogde hoogwaterbescherming meer dan ooit aan de orde is.

Dit vertaalt zich ook in het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg. Het voorbije decennium investeerde men gemiddeld 65 miljoen euro in waterbeheersing. In 2021 was dit maar liefst 113 miljoen euro. Ook in 2022 zal dit 20 miljoen euro meer bedragen dan dat gemiddelde.

De Vlaamse Waterweg, de diensten van het Waterbouwkundig Laboratorium en de VMM kregen de opdracht om een '**wat-als-scenario**' uit te werken, waarbij de overstromingsrisico's via impactanalyses en simulaties verder in kaart worden gebracht. Een multidisciplinair expertenpanel wordt samengesteld om het (gewenste) niveau van waterveiligheid te bepalen en onderbouwde adviezen uit te brengen inzake waterveiligheid.

De realisatie van het geactualiseerde **Sigmaplan** is belangrijk voor de beheersing van de wateroverlast en watersnood, in het bijzonder voor de Zeeschelde en haar bijrivieren Durme, Dijle, Zenne, Rupel, Netes en Demer. De indienstneming van bijkomende GOG's is erg nodig om Vlaanderen in de toekomst adequaat te blijven beschermen tegen overstromingen en om te gaan met de voortschrijdende klimaatverandering.

Een versnelde uitvoering van het Sigmaplan is belangrijk om de hoogwaterveiligheid te verhogen en de maatschappelijke rendabiliteit ervan te verzekeren. Als de uitvoeringsperiode te lang uitloopt, worden de baten steeds

verder in de toekomst voor ons uit geschoven en dat maakt het overstromingsrisico in het Zeescheldebekken de komende jaren onverantwoord groot.

Het nut van de overstromingsgebieden in het **Zeescheldebekken** is ondertussen al vaak bewezen. In het Zeescheldebekken traden de reeds aangelegde overstromingsgebieden de voorbije jaren reeds meermaals in werking. In totaal werd reeds ca. 271 keer GOG-werking geregistreerd sedert de start van de registratie in 2011. In de eerste drie kwartalen van 2021 werd slechts een 3-tal keer GOG-werking geregistreerd. Bij de watersnood van juli 2021 is ook het recent aangelegde overstromingsgebied Vinkenbergh in de Demervallei in werking getreden.

Naast de uitvoering van het Sigmaplan geeft De Vlaamse Waterweg verder uitvoering aan het verhogen van de hoogwaterbeveiliging langs de Gemeenschappelijke Maas, met het luik Rivierherstel Leie binnen het Seine-Schelde project en met de vernieuwing van de stuwen op de Dender. In het relancebeleid gaat ook aandacht uit naar de verdere ontwikkeling van de Dender.

Om het overstromingsrisico in de Dendervallei te verminderen, wordt een '**Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei**' opgemaakt, samen met De Vlaamse Waterweg, het departement Omgeving en de provincie Oost-Vlaanderen. Eind 2020 keurde de Vlaamse Regering het plan goed om een Territoriaal Ontwikkelingsprogramma (T.OP) op te zetten voor de Dendervallei. Dit plan moet de realisatiekracht in de Dendervallei versterken om belangrijke bovenlokale en Vlaamse doelstellingen te kunnen halen zoals waterveiligheid en omgevingskwaliteit. Begin 2022 wordt een alternatievennota verwacht, die de basis zal vormen voor de verdere afweging en evaluatie van de verschillende alternatieven. Een eerste reeks maatregelen is gericht op de vernieuwing van de stuwen op de Dender. In 2022 wordt de realisatie van de werken in Geraardsbergen en Aalst verdergezet. De aanvang van de werken in Idegem, Pollare en Denderleeuw wordt voorbereid (o.a. vergunning, aanbesteding). In verband met de stuw Teralfene worden de nodige studies verder uitgevoerd. Hiervoor worden ook extra middelen voorzien in het relanceplan.

Eind 2021 zullen we met de Vlaamse Regering het tweede Vlaamse overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) en het eerste Vlaamse waterschaarste- en droogterisicobeheerplan (WDRBP) voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict 2022-2027 goedkeuren. Beide plannen zijn volledig geïntegreerd in het derde **Vlaamse stroomgebiedbeheerplan** (SGBP) voor Schelde en Maas 2022-2027.

Daarnaast zal ook het eerste sedimentbeheerconcept (SBC) voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict 2022-2027 worden goedgekeurd. Een samenvatting van het SBC werd in het SGBP geïntegreerd en het SBC zelf is toegevoegd aan het SGBP als een achtergronddocument. In de schoot van de Commissie Integraal Waterbeleid werd het derde stroomgebiedbeheerplan op punt gesteld. De generieke en gebiedsspecifieke acties, om zowel de uitdagingen inzake overstromings- en sedimentbeheer als waterschaarste- en droogtebeheer tussen 2022 en 2027 aan te pakken, zijn opgenomen in het SGBP. De Waterbeleidsnota, die door de Vlaamse regering in april 2020 werd goedgekeurd, vormt het hoofdstuk 'Visie' van het SGBP.

Alle acties uit de **Blue Deal**, die door de Vlaamse regering in juli 2020 werd goedgekeurd, worden ook opgenomen als acties van het WDRBP (en dus van het SGBP). Het WDRBP is verder aangevuld met waterschaarste- en droogteacties die voortvloeien uit het participatietraject dat hierover werd gevoerd in 2019-2020. De maatregelen en acties van het ORBP en het WDRBP vormen de basis van het hoofdstuk 'Risico's op watertekort en wateroverlast minimaliseren' van het Vlaams Klimaat Adaptatieplan 2021-2030.

Met het **Masterplan Kustveiligheid** realiseren we de doelstelling om de risico's op overstromingen duurzaam te minimaliseren en beveiligen we onze kust tegen

een 1.000-jarige stormvloed tot minstens 2050 rekening houdend met klimaatverandering.

Eén van de projecten uit het Masterplan Kustveiligheid is het project 'Overstromingsmaatregelen achterhaven Oostende'. Om de meest zwakke plek langs de kustlijn te beschermen, is het nodig om overstromingsmaatregelen te nemen in de achterhaven van Oostende ter hoogte van sas Slijkens en de Spuikom. Het conceptontwerp van de bescherming van de Spuikom en de achterhaven van Oostende werd gefinaliseerd in de zomer van 2021, rekening houdend met de functies van de haven. In het voorjaar van 2022 wordt dit afgestemd met de verschillende stakeholders en verder uitgewerkt naar een voorontwerp.

Naast de bouw van een stormvloedkering en overige bescherminfrastructuur in Oostende, wordt verder onderzocht hoe de resterende overstromingsmaatregelen (zone Montgomerydok, zone station-Demeysluis en zone Visserijsluis) kunnen worden gerealiseerd.

Om de kust vanaf 2050 tot minstens 2100 tegen een 1.000-jarige stormvloed te beschermen wordt de studie '**Kustvisie**' uitgevoerd in de periode 2021-2023. Aanvankelijk was deze studie opgestart binnen het kader van de procedure complexe projecten. Ondanks de inhoudelijke voortgang die de voorbije jaren werd bereikt, bleek het niettemin moeilijk om echt progressie te boeken binnen het kader van deze procedure. De verre tijdshorizon, de onzekerheden die met de tijdsschaal gepaard gaan, de strategische doelstelling, de grote schaal: al deze aspecten geven dit project een eigen dynamiek die met zich meebrengt dat een procesaanpak op maat aangewezen is, voortbouwend op de opgedane kennis en inzichten. Daarom wordt het studieproject Kustvisie verdergezet buiten het kader van de procedure complexe projecten.

Het project onderzoekt op welke manier de kustverdediging in de (verre) toekomst vorm kan krijgen, en binnen welke ruimte de ingrepen kunnen gebeuren. De doelstelling is om te bepalen welke ligging van de kustlijn in de toekomst het meest aangewezen is, en om zo een ruimte af te bakenen waarbinnen de zeewering van de toekomst vorm krijgt. Als uitgangspunt is gekozen om, vanuit het voorzorgsprincipe, rekening te houden met het slechtste klimaatveranderingsscenario dat een extreme zeespiegelstijging tot 3 meter tegen 2100 voorspelt. Indien de zeespiegel trager stijgt, zal de uitvoering van de voorgestelde maatregelen ook meer gespreid kunnen worden in de tijd.

Binnen de krijtlijnen bepaald door de onderzoeksresultaten wordt vanaf het najaar 2021 een intensief co-creatieproces opgezet om in samenspraak met de belanghebbenden te komen tot een gedragen voorkeursalternatief. Dit zal gebeuren op basis van besprekingen in zogenaamde werkbanken.

8. SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

In uitvoering van de zesde staatshervorming worden op 1 januari 2022 een aantal bevoegdheden, die momenteel door de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgeoefend worden, overgeheveld naar de gewesten. Het betreft in hoofdzaak bevoegdheden inzake toegang tot het beroep en toegang tot de markt voor het vervoer van goederen over de weg. Ook de erkenningen in het kader van en toezicht op het installeren van LPG- en CNG-installaties en tachografen worden overgeheveld.

Dit gaat gepaard met:

- het hertekenen van de organisatie (overgang personeel vanuit FOD alsook van de werking van ITLB vzw);
- nodige afspraken met FOD en de andere gewesten (aanpassing financieringswet, overdracht dossiers, samenwerkingsovereenkomsten, overgangsmaatregelen);
- overleg met en communicatie naar sectorfederaties en belanghebbenden (o.a. bedrijven);
- overname van ICT alsook doorgedreven (her)digitalisering.

Daarnaast is er bijkomend een juridisch spoor inzake een Europees omzettingss dossier dat de nodige voorbereiding vraagt.

OD 8.1. Een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's

In 2022 wordt er verder gewerkt aan de **regionale mobiliteitsplannen** waarbij sterk wordt gesteund op de bestaande regionale samenwerking via de vervoerregioraden waar steden en gemeenten, Vlaamse actoren en belangengroepen elkaar vinden. Op basis van de gevoerde analyses en onderzoek komen de verschillende bouwstenen in beeld die moeten bijdragen tot doelstellingen en mogelijke ontwikkelingsscenario's. Beslissingen worden bij consensus genomen en voorstellen worden via co-creatie uitgewerkt.

Ook de strategische milieueffectenrapportage van deze regionale mobiliteitsplannen wordt in 2022 gefinaliseerd. Dit alles resulteert in de opstart van een openbaar onderzoek per regionaal mobiliteitsplan waarbij zowel de burger als alle relevante actoren zich kunnen uitspreken over het plan dat voorligt.

Voor de zomer lanceerden we de **Mobiliteitsvisie 2040**, de nieuwe toekomstvisie op de Vlaamse mobiliteit. In deze participatief ontwikkelde visie werden mogelijke perspectieven voor de Vlaamse mobiliteit van de toekomst verkend, ter inspiratie voor de regionale en lokale mobiliteitsplannen. Met het oog op de communicatie wordt nog een inspiratiecanvas en een visuele samenvatting gemaakt.

De vijf **provinciale mobiliteitscharters** bepalen de samenwerking tussen het Vlaams gewest en de provincies inzake basisbereikbaarheid, fietsbeleid en de verduurzaming van het woon-werkverkeer. Deze charters lopen nog tot eind 2024.

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

In 2022 zal de Europese wetgevende agenda met een impact op mobiliteit en infrastructuur, na COVID-19, op volle kracht hernemen. Het beleidskader hierbij omvat enerzijds het grote pakket voorstellen 'fit for 55' waarmee de Europese Commissie haar beleid afstemt op de ambitie om de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55% te verminderen ten opzichte van 1990. Binnen 'fit for 55' zijn we vanuit MOW betrokken in 3 dossiers: 'AFIR', 'FuelEU Maritime' en 'ReFuelEU Aviation'. Anderzijds is er het Infrastructuurpakket waarin een belangrijke set aan EU-regelgeving herzien of geactualiseerd wordt: onder meer de TEN-T verordening, de ITS-richtlijn en het kader Stedelijke Mobiliteit.

Op het vlak van **EU-financiering** worden de investeringen in het kader van het Europees relancefonds nauw opgevolgd. Voor verdere MOW-investeringsbehoeften bouwen we verder op de jarenlange ervaring met het *Connecting Europe Facility* (CEF) programma om ook in de nieuwe financiële periode zoveel mogelijk EU-middelen naar Vlaanderen te halen, met bijkomende aandacht voor vergroening, digitalisering en weerbaarheid van infrastructuur voor de klimaatgevolgen. Daarnaast maken we ons ook de nieuwe procedures en tools eigen om ook daarin de Vlaamse projectpromotoren zo goed mogelijk te begeleiden. We bouwen ons netwerk en onze expertise in andere financieringsinstrumenten (nl. *Horizon Europe*, *LIFE*, *Technical Support Instrument*, *Digital Europe*) verder uit om ook daar intern de mogelijkheden te capteren en projectleiders te ondersteunen. Het Geïntegreerd Investeringsplan blijft hierbij de leidraad.

We blijven werken aan de optimalisatie van onze **EU-werking** door het gebruik van de digitale tool voor de EU-processen binnen ons beleidsdomein. Deze nieuwe samenwerkingstool heeft als doel om beter en proactief te wegen op het Europese beleid en tijdig te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit EU-regelgeving.

In het licht van het Belgische voorzitterschap van de Europese Raad in 2024 versterken we intra-Belgisch de structurele coördinatie van EU-dossiers binnen de raadsformatie transport door de werking van BE4MOVE en versterken we de

contacten met de landen die samen met België het trio voorzitterschap opnemen (bv. Spanje). Op die manier onderstrepen we het MOW-engagement als een betrouwbare en solide bondgenoot op het vlak van EU-samenwerking.

We zetten, in samenwerking met mijn collega-minister bevoegd voor Buitenlandse Zaken, verder in op strategische partnerschappen om het breder MOW-buitenlandbeleid vorm te geven. We versterken dat netwerk door hen structureel te consulteren in het kader van internationale trends en ontwikkelingen binnen de EU.

In 2022 blijven onze buurlanden traditioneel belangrijke partners. Naast strategische **grensoverschrijdende projecten** zoals pijpleidingen, 3RX, Seine Schelde en de Nieuwe Sluis Terneuzen zullen zowel de economische relance als de implicaties van het Europees beleid rond vergroening en digitalisering (o.a. MaaS) een bijzonder belang kennen. De opvolging van de transportaspecten binnen het handels- en samenwerkingsakkoord met het Verenigd Koninkrijk post-Brexit zal worden verdergezet. Daarnaast verkennen we verder de samenwerkingsmogelijkheden met Scandinavië rond deze thema's. Ook op het vlak van onder meer verkeersveiligheid en maritiem onderzoek liggen belangrijke opportuniteiten.

Er worden ook heel wat projecten verder voorbereid in 2022. Hier volgen een aantal voorbeelden. Het project R4WO, de ombouw van de R4 West en Oost, zal ook tot een verbetering van de grensoverschrijdende wegverbindingen in de Kanaalzone zorgen. We werken binnen de Kanaalzone ook constructief samen met de verschillende partners om de intentieverklaring Rhail Gent Terneuzen van 2021 uit te voeren.

In de beide Limburgen bijvoorbeeld verbeteren we het grensoverschrijdend openbaar vervoer met onder meer de realisatie van Spartacus lijn 1.

Vlaanderen werkt bovendien constructief verder in de internationale werkgroep 3RX om een spoorweglijn tussen de Noordzeehavens en het Rijn-Ruhrgebied in Duitsland mogelijk te maken. In dit kader staat dit jaar een herijking van de MKBA op het programma en zal de werkgroep '*Broader mobility discussion*' opgestart worden.

Samen met mijn federaal collega-minister bevoegd voor de Noordzee zullen we de Vlaamse belangen in het project windmolenpark Duinkerke blijven verdedigen.

In BeNeLux-verband wordt deelgenomen aan een werkgroep 'Fiets', die een roadmap ontwikkelt voor de stimulering van het fietsgebruik. Na de voorbereiding in 2020 en 2021 zal de werkgroep deze roadmap in 2022 aan de bevoegde ministers voorleggen.

We werken ook nauw samen met de ons omringende landen in het kader van overstromingen. Zo worden overstromingsmodellen grensoverschrijdend uitgebreid, specifieke kennis onderling gedeeld en houden landen elkaar op de hoogte door een frequente stand van zaken. Verder wisselen we kennis uit met de buurlanden omtrent het operationeel en technisch beheer van (overheids)vaartuigen.

Buiten Europa zullen we onderzoeken wat COVID-19 betekent voor onze goede bilaterale contacten en op welke manier die best kunnen worden verdergezet. In Zuidoost-Azië wordt daarvoor voortgebouwd op de inzet van Vlaamse expertise in watergebonden materies.

De Vlaamse stem is ook vertegenwoordigd in een aantal internationale maritieme organisaties. De Vlaamse Hydrografie blijft bijvoorbeeld actief deelnemen binnen werkgroepen van de *International Hydrographic Organisation* (IHO). Zij zoekt nauwere samenwerking met onze buurlanden en tracht daardoor mee te werken aan de productie van grensoverschrijdende zeekaarten.

Tot slot wordt er blijvend ingezet op **multilaterale samenwerking** door de opvolging van de activiteiten van BENELUX, OESO, ITF en UNECE en de deelname

aan de overkoepelende congressen en activiteiten zoals het BENELUX Directiecomité Verkeer en Vervoer, het *UNECE Inland Transport Committee*, de *OESO Policy Mission* en de *ITF Summit*. Op die manier mikken we op een betere benutting van de kennis en de bestaande netwerken binnen die organisaties. Vlaanderen werd in 2020 ontwikkelingspartner van de Mekong Riviercommissie (MRC). Het departement MOW was dankzij de historisch opgebouwde expertise en het netwerk in de regio een stuwende kracht in het Vlaamse partnerschap en zal deze rol ook in 2022 blijven spelen. Daarbij zullen we voornamelijk focussen op de concretisering van de voor ons beleidsdomein relevante thema's, zoals navigatie en klimaatverandering uit het *Memorandum of Understanding* met MRC. We zullen ook de samenhang tussen onze regionale en bilaterale agenda in de Mekongregio verfijnen.

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

We werken continu samen met de collega's van de federale overheid en de andere gewesten, zowel binnen de Interministeriële Conferentie (IMC) voor de ministers van Mobiliteit als binnen bilaterale contacten en ambtelijke werkgroepen, voor verschillende (grensoverschrijdende) dossiers. Hierna volgen enkele voorbeelden.

Met het oog op een gedragen standpuntbepaling voor de Europese conferenties voor binnenvaarddossiers is er regelmatig overleg. Dit gebeurt niet alleen in het kader van het Intergewestelijk Overleg voor de Waterwegen, maar evenzeer op frequente informele manier.

Voor de realisatie van het FietsGEN in Brussel en de Vlaamse Rand wordt structureel samengewerkt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In het kader van de fietsdiefstalpreventie werken we mee aan de uitrol van een nieuw fietsregistratiesysteem, samen met de andere gewesten en de federale overheid.

Ook voor het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (zie SD 8.5.) is een samenwerking opgezet met de gewestelijke overheidsdienst Brussel - Brussel mobiliteit, meer bepaald voor het uitvoeren van het OVG 6. Er was een nauwe samenwerking bij de voorbereiding van het onderzoek en ook bij de uitvoering van het veldwerk en de analyse zal er verder nauw worden samengewerkt.

Het overleg tussen de gewestelijke vervoersautoriteiten wordt in 2022 verder uitgebouwd. Een concreet project is de herziening van de samenwerkingsakkoorden uit 1991 die het gewestgrensoverschrijdend openbaar vervoer regelen.

In het kader van de grensoverschrijdende mobiliteitsdossiers zoals herinrichting RO, sneltram, fietssnelwegen is er een regelmatige afstemming met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

OD 8.4. Samenwerken in quadruple-helix verband

Ook in 2022 kan voor mobiliteitsprojecten en -uitdagingen een nauwe samenwerking worden uitgezet met verschillende stakeholders, zoals de private sector, de academische/onderzoekswereld, maatschappelijke actoren en overheden, om zo (mobiliteits)ontwikkelingen op de voet te volgen en een breed draagvlak te creëren.

OD 8.5. De vinger aan de pols houden

De start van het veldwerk van het **Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) 6** heeft plaatsgevonden in oktober 2021. Het veldwerk loopt verder tot eind september 2022. Het rapport wordt verwacht begin 2023, na analyse van de data. We bouwen in 2022 verder op de onderzoeksresultaten van het innovatietraject OVG dat werd opgestart in 2021. In dit traject laat ik onderzoeken welke rol

digitalisering en innovatie kunnen spelen in het OVG. Cruciaal is hierbij dat de kwaliteit en continuïteit van het OVG behouden blijft.

Op het vlak van monitoring wordt in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 ingezet op KPI's. Zo volgen we de vooruitgang van verkeersveiligheid op verschillende niveaus op. Een semestriële voortgangsrapportering van het Verkeersveiligheidsplan moet ons regelmatig informeren of we goed bezig zijn. Nieuw onderzoek wordt via een onderzoeksagenda op een structurele manier gepland en uitgevoerd. De focus ligt daar waar de grootste inhaalbeweging nodig is of waar de cijfers stagneren of de verkeerde kant uitgaan, zodat bijsturing mogelijk wordt.

OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

Het horizontaal **Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2020-2024** werd op 25 september 2020 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. We dragen bij tot de invulling van de prioriteit 'Gezonde en leefbare buurten'.

In eerste instantie verwijs ik naar de specifieke accenten die voor kinderen en jongeren worden gelegd in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen waarin voetgangers en fietsers centraal worden gesteld. Kinderen en jongeren komen sterk naar voor in de ongevallen met onervaren weggebruikers. Blijven inzetten op educatie en sensibilisering is dan ook belangrijk, met bijzondere aandacht voor de gevaren onderweg. Daarbij willen we hun probleeminzicht en -bewustzijn verhogen. We sensibiliseren ook de andere weggebruikers om aandacht te hebben voor kinderen en jongeren in het verkeer. Daarnaast blijf ik samen met de lokale besturen inzetten op een kwalitatieve, comfortabele en herkenbare infrastructuur met aandacht voor veilige routes en oversteekvoorzieningen. De aanpak van woon-schoolroutes langs gewest- en gemeentewegen, die in 2021 werd ingezet, wordt voortgezet.

Verder wordt het driejarig actieprogramma 2020-2022 'Jonge wegweters' afgewerkt. De methodieken en participatietechnieken van het belevingsonderzoek bij 16-18-jarigen in de proeftuinen in de vervoerregio Limburg werden in de loop van 2021 verder uitgetest en verfijnd, en moeten resulteren in een toolbox waarmee de lokale besturen aan de slag kunnen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid op maat van kinderen en jongeren. Het actieprogramma wordt uitgevoerd door Bataljong vzw, i.s.m. Kind en Samenleving en het Instituut Duurzame Mobiliteit van UGent.

Ook bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen in de vervoerregio's worden vertegenwoordigers van kinderen en jongeren uitgenodigd actief deel te nemen.

In Vlaanderen wordt al enkele jaren werk gemaakt van een **programmatische aanpak stikstof (PAS)**. We kunnen hierbij lessen trekken uit de ervaringen van Nederland. Nederland kende al in 2019 een stikstofcrisis waardoor duizenden bouw- en infrastructuurwerven maanden stillagen. De zogenaamde 'programmatische aanpak' die Nederland hanteerde om de Europees beschermde natuur te hoeden voor te hoge stikstofconcentraties bleek ontoereikend. Nederland moest een tandje bijsteken met ingrijpende maatregelen tot gevolg.

Momenteel wordt volop nagedacht over de mogelijke scenario's om de inspanningen vanuit de verschillende sectoren te bundelen op zodanige wijze dat de Natura2000-gebieden beschermd worden tegen te hoge stikstofdeposities, rekening houdend met de socio-economische context, bijvoorbeeld het vergunnen van (aanpassingen aan) weginfrastructuur.

Vanuit het Beleidsdomein MOW wordt actief meegewerkt aan alle initiatieven die kunnen bijdragen tot een sluitende programmatische aanpak, dit o.a. via een actieve deelname aan de ambtelijke werkgroep PAS en stuurgroep plan-MER, de opvolging van de acties uit het luchtbeleidsplan (die getrokken worden door MOW)

en via overleg met mijn collega-minister bevoegd voor Omgeving en het departement Omgeving.

Door overleg met Nederland worden ervaringen gedeeld en wordt de nodige afstemming in de grensregio's verzekerd.

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

Omdat heel wat uitdagingen op het gebied van MOW niet entiteit-specifiek zijn, zet het beleidsdomein MOW via het initiatief '**Samen (net)werken binnen het beleidsdomein MOW**' in op nauwe samenwerking.

Entiteit overschrijdende beleidsuitdagingen worden door de zeven entiteiten van het beleidsdomein via netwerking onder de vorm van specifieke projectteams of thematische kenniscellen aangepakt. Zo zal er, naast het programma voor basisbereikbaarheid, ook ingezet worden op beleidsdomein brede projecten rond o.m. fietsbeleid, asset beheer, een verdere professionalisering van het GIP, datastrategie, kennisdeling via een centraal toegankelijk kennisplatform en het uitwerken van een toolbox voor minder hinder-maatregelen. De kenniscellen focussen zich op samenwerking en beleidsvoorbereiding rond personen- en goederenvervoer, knooppunten en infrastructuurnetwerken, verkeersveiligheid, klimaat en EU/Internationaal gerelateerde aspecten.

Een project of kenniscel wordt getrokken door één van de zeven entiteiten. Het Departement MOW treedt op als regisseur en bewaakt de voortgang van de projecten, acties binnen de kenniscellen en andere entiteit overschrijdende netwerken binnen het beleidsdomein MOW via portfoliobeheer. Het managementcomité van het beleidsdomein MOW (MCB) – samengesteld uit de leidende ambtenaren van de zeven entiteiten – fungeert als stuurgroep voor de monitoring van deze zogenoemde MCB-projecten en kenniscellen.

IV. TRANSVERSALE DOELSTELLINGEN

In het kader van de transversale beleidsthema's is het beleidsdomein MOW gevat in verschillende actieplannen. Hieronder volgt een overzicht per actieplan met ook de verwijzingen naar de bijbehorende SD's of OD's die uitgebreid aan bod komen in het voorgaande deel.

De doelstellingen van de transversale beleidsthema's zijn meegenomen in deze voorliggende BBT en in de operationele uitwerking ervan binnen de reguliere werking. Twee specifieke actieplannen (het Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2020-2024 en de programmatische aanpak stikstof) zijn gevat onder OD 8.6.

Vlaams actieplan ter bestrijding van seksueel geweld 2020-2024

In het kader van actie 69 is De Lijn bezig, in samenwerking met academische experts, om de rapportering van grensoverschrijdend gedrag beter in kaart te brengen. Een betere rapportering kan ook leiden tot gerichte acties op het terrein. De Lijn heeft in 2022 budget voorzien om een algemene sensibiliseringscampagne uit te werken rond respect op het openbaar vervoer. Grensoverschrijdend gedrag is daar één element van.

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 (VEKP)

Voor het sturen van de mobiliteitsontwikkeling:

- Uitrol basisbereikbaarheid (SD 2)
- Uitrol Hoppinpunten (OD 2.4)
- Investeren in fietsinfrastructuur (OD 2.1)
- Modal shift in het personenvervoer en het goederenvervoer realiseren (OD 2.1, 2.6, 3.1 & 3.4)

Het vergroenen van de voertuigen:

- Uitrol van laadinfrastructuur (OD 7.2)
- Elektrificatie voertuigen VVM De Lijn (OD 7.2)
- Walstroom voor de binnenvaart (OD 7.2)

Het laten dalen van de reële emissies van de voertuigen:

- Verdere uitrol trajectcontroles op autosnel- en gewestwegen (OD 4.3)
- Zorgen voor een vlottere doorstroming met behulp van dynamisch verkeersmanagement (OD 2.3)
- Inzetten op technologische ontwikkelingen en proefprojecten met zelfrijdende voertuigen (OD 6.2)
- Handhaving van voertuigemissies verder optimaliseren (o.a. invoering deeltjestellertest) en optimalisatie homologatieprocedures en -processen (OD 4.3)

Het Luchtbeleidsplan 2030 (LBP)

Investeren in een multimodaal en synchromodaal geïntegreerd mobiliteitssysteem:

- Uitrol basisbereikbaarheid (SD 2)
- Uitrol van Hoppinpunten (OD 2.4)
- Verder inzetten op Intelligente transportsystemen (ITS) (OD 6.1)
- Uitbouw Seine-Schelde (OD 3.2)
- Automatiseren en op afstand bedienen van de sluizen op de bevaarbare waterwegen (OD 6.3)
- Emissievrije stedelijke distributie vanaf 1 januari 2025 (OD 3.1)

Het vergroenen van het voertuigenpark, de binnenvaart, de zeevaart en het spoor:

- Inzetten op reële emissietesten en betere handhaving van voertuigemissies (OD 4.3)
- Uitrol van laadinfrastructuur (OD 7.2)
- Elektrificatie voertuigen VVM De Lijn (OD 7.2)

- Walstroom voor de binnenvaart en mogelijkheid bekijken om steunmaatregelen uit te werken (OD 7.2)
- Ondernemingen kunnen ook in 2021 een subsidie aanvragen wanneer ze uitgaven deden die bijdragen tot een verkeersveilig en ecologisch transport (OD 5.1)
- Elektrificatie spoorlijnen cfr. de Vlaamse Spoorprioriteiten (OD 2.6)

Het verhogen van het aandeel clean power-voertuigen in het bijzonder elektrische voertuigen:

- Uitrol van laadinfrastructuur (OD 7.2)

Het laten dalen van de reële emissies van voertuigen:

- Betere handhaving via de technische keuring en uitbreiding van de controle langs de weg (OD 4.3)
- Verdere uitrol trajectcontroles op autosnel- en gewestwegen (OD 4.3)
- Zorgen voor een vlottere doorstroming met behulp van dynamisch verkeersmanagement (o.a. via het Mobilidata-programma) (OD 2.3 & 6.2)
- Inzetten op technologische ontwikkelingen en proefprojecten met zelfrijdende voertuigen (OD 6.2)

Het verminderen van de impact van luchtverontreiniging door verkeer bij de (her)inrichting van (weg)infrastructuur:

- Het nemen van milderende maatregelen bij de (her)aanleg en het onderhoud van weginfrastructuur (OD 1.2)

Kennisopbouw:

- Kenniscel klimaat en kenniscellen binnen het departement en de entiteiten (OD 7.2 & 8.7)

V. BELEIDSVELDEN: OVERZICHT TOTALEN PER PROGRAMMA**TOTAAL – MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN, excl. apparaatsuitgaven en programma B**

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	293.916	37.295	0	3.839.218	3.257.298
Bijstelling BO 2022	120.409	6.088	0	- 472.664	305.377
BO 2022	414.325	43.383	0	3.366.554	3.562.675

PROGRAMMA MD – REGIONALE LUCHTHAVENS

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	14	0	0	15.308	15.508
Bijstelling BO 2022	0	0	0	1.326	3.110
BO 2022	14	0	0	16.634	18.618

PROGRAMMA ME – GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	0	0	0	1.064.189	1.112.824
Bijstelling BO 2022	0	0	0	95.545	76.542
BO 2022	0	0	0	1.159.734	1.189.366

PROGRAMMA MF – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	2.598	0	0	829.452	831.631
Bijstelling BO 2022	66	0	0	44.305	45.133
BO 2022	2.664	0	0	873.757	876.764

PROGRAMMA MH – WEGINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	218.953	37.295	0	1.146.479	496.702
Bijstelling BO 2022	28.127	6.088	0	- 662.893	68.603
BO 2022	247.080	43.383	0	483.586	565.305

PROGRAMMA MI – WATERINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	72.351	0	0	783.790	800.633
Bijstelling BO 2022	92.216	0	0	49.053	111.989
BO 2022	164.567	0	0	832.843	912.622

VI. BELEIDSVELDEN EN INHOUDELIJKE STRUCTUURELEMENTEN**1. Beleidsveld I: Regionale luchthavens****1.1. ISE: LUCHTHAVENBELEID, MVG excl. DAB**

Naast de nationale luchthaven in Zaventem, telt Vlaanderen met de luchthavens van Antwerpen, Oostende en Kortrijk-Wevelgem ook drie regionale luchthavens. Dit inhoudelijk structuurelement focust op uitgaven gelinkt aan het vormgeven en uitvoeren van het beleid rond deze luchthavens.

Gerelateerde operationele doelstelling:

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

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	100	0	100	300	100	400
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	100	0	100	300	100	400
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

Het regeerakkoord voorziet in de opmaak van een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Voor elke regionale luchthaven wordt er bijgevolg een concreet masterplan opgemaakt. Om dit te realiseren, wordt beroep gedaan op een extern studiebureau. De totale kostprijs wordt geraamd op 500 keuro. In 2021 wordt de eerste schijf van het benodigd VAK budget ten bedrage van 275 keuro overgezet via herverdeling vanuit de provisie Luchthavens. In 2022 zal een tweede schijf van het VAK-budget van 225 keuro herverdeeld worden vanuit de provisie Luchthavens. De totale VEK-behoefte wordt geraamd op 400 keuro, wat een bijstelling van 100 keuro betekent ten opzichte van BA2021.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)**Uitgavenartikelen****MB0-1MDH2BA-WT – LUCHTHAVENBELEID****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de werkingskosten in het kader van het luchthavenbeleid (studies, juridische ondersteuning, subsidies,...).

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	100	300
<i>Index</i>	0	0

<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	100
BO 2022	100	400
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)			
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling nav actualisatie verffeningsskalender		100	Betaalkalender aanwending provisie luchthavens
TOTAAL		100	

1.2. ISE: UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS, MVG excl. DAB

Voor de uitbating van de regionale luchthavens ontvangen de uitbaters werkings- en investeringssubsidies vanwege het Vlaams Gewest. Een nieuwe subsidieovereenkomst m.b.t. veiligheid en beveiliging is in voorbereiding in overleg met de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge.

Gerelateerde operationele doelstelling:

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

	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	15.171	137	15.308	15.171	137	15.308
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	15.171	137	15.308	15.171	137	15.308
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

Voorliggend ISE betreft de werkings- en investeringssubsidies aan de LEM's. De uitgaven voor de subsidies aan de luchthavens worden met 137 keuro bijgesteld naar aanleiding van de indexering.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)**Ontvangstenartikelen****MB0-9MDHACA-OW – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het Vlaams Gewest geeft een deel van de gronden waarvan ze eigenaar is in concessie aan de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. In de overeenkomst die

afgesloten is met het oog op de oprichting van de beheersstructuur voor de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem is afgesproken dat hiervoor een concessievergoeding wordt betaald aan het Vlaams Gewest waarvan het bedrag vervolgens jaarlijks wordt omgezet in een bijkomende subsidie aan de vennootschap die de luchthaven beheert.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	14	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	14	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Constant beleid.

Uitgavenartikelen

MB0-1MDH2CA-WT – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de subsidies aan de LEM's voorzien. In 2022 wordt het volgende voorzien:

- Investeringssubsidie LEM Oostende-Brugge (voor oa crashtender en voertuig beveiliging)
- Investeringssubsidie LEM Antwerpen (voor oa voertuig beveiliging, X-ray scanner handbagage en metaaldetectieportieken)
- Werkingssubsidie LEM Oostende-Brugge
- Werkingssubsidie LEM Antwerpen
- Werkingssubsidie NV ILKW

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	15.171	15.171
<i>Index</i>	137	137
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	15.308	15.308
Aanwending VAK-ruiter		

1.3. ISE: LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

Het Vlaams Gewest staat mee in voor het beheer, het onderhoud en de duurzame ontwikkeling van de infrastructuur van de regionale luchthavens. Hierin spelen voornamelijk de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen Oostende-Brugge en Antwerpen, sinds juli 2021 gefusioneerd tot LOM Vlaanderen, een vooraanstaande rol. De LOM's investeren in de luchthaveninfrastructuur zodat deze blijft voldoen aan alle technische eisen (EASA).

Gerelateerde operationele doelstelling:

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

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	0	0	0	0	0	0
Toelagen (interne stromen (IS))	37	1.189	1.226	37	2.873	2.910
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	37	1.189	1.226	37	2.873	2.910
Aanwending VAK-ruiter	4.927	-4.702	225			

Inhoudelijke toelichting evolutie:

Sinds juli 2021 worden LOM Oostende-Brugge en LOM Antwerpen samengevoegd tot de LOM Vlaanderen. Gelet op het feit dat de LOM Oostende-Brugge wordt geïncorporeerd in LOM Antwerpen, wordt dit ook zo begrotingsmatig verwerkt. De investerings- en werkingsbudgetten van de beide LOM's worden dus samengevoegd. De budgetevolutes in VAK en VEK betreffen dus de nodige compensaties naar aanleiding van deze fusie.

Bij BO2022 wordt er een ruiteraanwending van 225 keuro ingeschreven voor de opmaak van een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Voor elke regionale luchthaven wordt er bijgevolg een concreet masterplan opgemaakt. Om dit te realiseren, wordt beroep gedaan op een extern studie bureau. De totale kostprijs wordt geraamd op 500 keuro. In 2021 wordt de eerste schijf van het benodigd VAK budget ten bedrage van 275 keuro overgezet via herverdeling vanuit de provisie Luchthavens. In 2022 zal een tweede schijf van het VAK-budget van 225 keuro herverdeeld worden vanuit de provisie Luchthavens.

Uitgavenartikelen**MB0-1MDH2DA-WT – LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt de investeringssubsidie aan de luchthaven Kortrijk-Wevelgem voorzien. Voor 2022 worden geen subsidies voorzien.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK

BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MDH2DB-WT – PROVISIE LUCHTHAVENS**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de provisie voor de luchthavens. De LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge, vanaf juli 2021 de LOM Vlaanderen, heeft de decretale en statutaire taak om de instandhouding van de basisinfrastructuur op de luchthavens te waarborgen. Het Gewest heeft begin jaren '90 sterk geïnvesteerd in deze infrastructuur. Heden dringt een grondige renovatie van de startbaan, de aprons en de taxiwegen zich op.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter	225	

Inhoudelijke toelichting:

In 2021 werd er in het kader van de investeringen voor de LOM Oostende-Brugge een bedrag van 4.652 keuro voorzien als aanwending van de ruiter. Dit bedrag zal tijdens het jaar herverdeeld worden naar de toelage van de LOM Oostende-Brugge. Daarnaast werd voor 2021 een bedrag van 500 keuro voorzien ter financiering van een visienota over de luchthavens. Dit bedrag zal echter in twee schijven worden herverdeeld naar MB0-1MDH2BA-WT: 275 keuro VAK budget in 2021 en 225 keuro in 2022, gelet op een voorwaardelijk deel in de uitwerking van de studie.

MB0-1MDH2DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ VLAANDEREN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de werkingstoelage aan de LOM Vlaanderen. Sinds juli 2021 worden LOM Oostende-Brugge en LOM Antwerpen samengevoegd in LOM Vlaanderen. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen voor de verdere details.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	37	37
<i>Index</i>	2	2
<i>Compensaties</i>	187	187
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0

BO 2022	226	226
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MDH2DX-IS	187	187	Compensatie van het begrotingsartikel van LOM Oostende-Brugge naar aanleiding van de fusie van LOM Antwerpen en LOM Oostende-Brugge sinds 1 juli 2021. De werkingsbudgetten van de beide LOM's worden dus samengevoegd onder dit begrotingsartikel.
TOTAAL	187	187	

MB0-1MDH5DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ VLAANDEREN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Sinds juli 2021 worden LOM Oostende-Brugge en LOM Antwerpen samengevoegd in LOM Vlaanderen. De middelen zullen dus via dit toelageartikel voorzien worden. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen voor de verdere details.

Kredietevolucie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	1.000	2.684
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	1.000	2.684
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MDH5DY-IS	1.000	2.684	Compensatie van het begrotingsartikel van LOM Oostende-Brugge. Voorliggend artikel werd hernoemd naar LOM Vlaanderen naar aanleiding van de fusie van LOM Antwerpen en LOM

			Oostende-Brugge sinds 1 juli 2021. Gelet op het feit dat de LOM Oostende-Brugge wordt geïncorporeerd in LOM Antwerpen, wordt dit ook zo begrotingsmatig verwerkt. De investeringsbudgetten van de beide LOM's worden dus samengevoegd.
TOTAAL	1.000	2.684	

Overige entiteiten onder toezicht

Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen

Vanaf de begrotingsopmaak 2022 worden de begrotingen van LOM Antwerpen en LOM Oostende-Brugge samengevoegd tot de LOM Vlaanderen.

Ontvangsten

De ontvangsten van de LOM Vlaanderen blijven constant:

- de concessies (met name de jaarlijkse concessievergoeding die de LEM Antwerpen en LEM Oostende-Brugge betaalt) ten belope van 584 keuro;
- de werkingssubsidie van het Vlaamse Gewest ten belope van 224 keuro.

De LOM Vlaanderen ontvangt in 2022 nog een investeringssubsidie van 2.684 keuro (vereffeningen) van het Vlaamse Gewest. De LOM Vlaanderen wordt gevat door de beslissing van de Europese Commissie inzake staatssteun d.d. 12 november 2019, die stelt dat de LOM Vlaanderen maximum 30.164.284 euro (in npv 2015) aan investeringssubsidies mag aanwenden. De LOM moet – aldus de beslissing van de Europese Commissie – beroep doen op een marktconforme financiering om verder in de benodigde investeringsmiddelen te voorzien. De LOM heeft hiertoe in 2021 een lening afgesloten voor een totaal bedrag van 22 miljoen euro.

Uitgaven

Het investeringsprogramma van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge voorziet

dat in 2021 en 2022 belangrijke investeringen worden opgestart. Gelet op de fusie van de LOM's sinds 1 juli 2021 zal dit investeringsprogramma verder gerealiseerd worden door LOM Vlaanderen. Deze investeringen zijn noodzakelijk omwille van:

- (i) het behoud van het EASA-certificaat;
- (ii) de slechte staat van de infrastructuur;
- (iii) de milieuvergunning van de luchthavens.

Wat betreft het EASA-certificaat werden DAAD's ("Deviation Acceptance and Action") opgelegd. Dit betreft strikte deadlines tegen dewelke de huidige inconformiteiten weggewerkt moeten worden. Voor de voorziene investeringen in de luchthavens voorziet de LOM Vlaanderen voor 2022 de projecten zoals opgenomen in onderstaande tabel, met volgende financiering:

- Eigen ontvangsten: 584 keuro
- Toelage (beleidskrediet): 1.000 keuro
- Saldo: 1.916 keuro
- Lening: 20.889 keuro
- = 24.389 keuro

Type project		VAK
Modernisering taxiwegen	Oostende	8.400
Verplaatsing taxiweg Bravo	Antwerpen	2.500
Overlaging startbaan	Antwerpen	13.095
Nieuwe slijtlaag taxiwegen A en F	Antwerpen	394
Totaal		24.389

2. Beleidsveld II: Gemeenschappelijk vervoer

2.1. ISE: BASISBEREIKBAARHEID, MVG excl. DAB

Basisbereikbaarheid is ontstaan door de vraag naar een vraaggestuurd model op het vlak van openbaar vervoer waarbij steden en gemeenten meer inspraak hebben, meer maatwerk voor *'the last mile'* en dit alles in combinatie met combimobiliteit. Het nieuw vraaggestuurde openbaar en collectief vervoernet zal bestaan uit vier lagen. Elke laag binnen heeft een specifieke rol en de vervoerlagen worden optimaal op elkaar afgestemd.

1) Het kernnet is de vervoerslaag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer. De bussen en trams van het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals bijvoorbeeld scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.

2) Het aanvullend net bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werk-verkeer en het woon-schoolvervoer die alleen tijdens de spitsuren bestaan, kunnen deel uitmaken van dit net.

3) Het vervoer op maat is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele of collectieve mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Ook het aanbod aan verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's ...) kan voor de *'first and last mile'* aangeboden worden en deel uitmaken van het vervoer op maat. De Diensten Aangepast Vervoer inclusief MAV's en het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs maken eveneens deel uit van het vervoer op maat.

4) Het treinnet is de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Daarom overleggen we met de NMBS over de opmaak van het Transportplan 2020-2023 waarbij we uitgaan van de Vlaamse mobiliteits- en klimaatdoelstellingen en van de noden die in de vervoerregio's leven. We streven naar een maximale afstemming van het spooraanbod en het aanbod stads- en streekvervoer door goede afspraken tussen NMBS en De Lijn inzake aansluitingen in knooppuntstations.

Samen met NMBS en Infrabel maken we werk van de uitvoering van de prioritaire spoorprojecten opgenomen in het samenwerkingsakkoord. Hiervoor worden in het komende jaar een aantal studies uitgevoerd in gezamenlijk overleg. Met de federale regering wordt overleg gestart om de overlegstructuren inzake spoor te optimaliseren.

Naast het goedgekeurde samenwerkingsakkoord met de federale overheid in verband met de cofinanciering van de 11 prioritaire spoorprojecten werken we aan een actualisering van de Vlaamse spoorstrategie. Deze strategie vormt de basis voor onze samenwerking met Infrabel, NMBS en de federale overheid.

Onder basisbereikbaarheid wordt ook sterk ingezet op combimobiliteit. Combimobiliteit is de omschrijving van het multimodaal reisgedrag, waarbij reizigers voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi en goed uitgeruste knooppunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. Hiertoe worden de verschillende vervoersmodi maximaal op elkaar afgestemd.

Gerelateerde operationele doelstellingen:

- OD 2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen
- OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke Hoppinpunten met oog op combimobiliteit
- OD 2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven
- OD 2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten
- OD 2.7. Personenmobiliteit over het water
- OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
- OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	47.957	17.885	65.842	34.756	32.512	67.268
Toelagen (interne stromen (IS))	1.016.232	77.660	1.093.892	1.078.068	44.030	1.122.098
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	1.064.189	95.545	1.159.734	1.112.824	76.542	1.189.366
Aanwending VAK-ruiter	10.425	14.335	24.760			

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De vastleggingskredieten in het kader van basisbereikbaarheid stijgen in totaal met ongeveer 95,5 miljoen euro. De belangrijkste evoluties voor de beleidskredieten betreffen de volgende budgetbewegingen in plus en in min:

- In uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord wordt er jaarlijks 2.000 keuro euro aan beleids- en betaalkrediet bijkomend ingeschreven als exploitatiebudget voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn en 6.000 keuro binnen het departement MOW voor het vervoer op maat.

- Extra middelen van 19.335 keuro (5.000 keuro compensatie en 14.335keuro extra aanwending VAK-ruiter) voor de verdere uitbouw van het netwerk Hoppinpunten.

- De investeringstoelage aan De Lijn stijgt met ongeveer 57.000 keuro, deze stijging is voornamelijk te verklaren door 55.000 keuro met betrekking tot investeringen van De Lijn voor uitvoering van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

- De werkingstoelage aan De Lijn stijgt met 20.542 keuro, deze stijging kan verklaard worden door indexering (9.931 keuro), bijkomende middelen ingeschreven ten gevolge van de toepassing van de prijssherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer (5.479 keuro), de verrekening van de effectieve brandstofprijs en elektriciteitsprijs (6.323 keuro), de bijstelling van de normale werkgeversbijdrage voor pensioenen (2.739 keuro). Daarnaast werden er budgetbewegingen in min ingeschreven ten gevolge van de daling van de aflossingen van investeringsleningen en een eenmalige correctie dubbele inhouding cliquet in 2021.

- Daarnaast is er terugdraai van de compensaties betreffende de bijdragen van de verschillende entiteiten van het beleidsdomein voor de communicatiecampagne basisbereikbaarheid (-2.160 keuro).

De betaalkredieten stijgen met meer dan 76,5 miljoen euro. De belangrijkste evolutie voor de betaalkredieten is terug te vinden bij De Lijn waar de betaalkredieten via de toelage stijgen met 44.030 keuro. Daarnaast stijgen de VEK-budgetten naar aanleiding van de middelen toegekend voor het vervoer op maat (6.000 keuro), actualisatie betaalkalender van combimobiliteitsfonds (23.659 keuro) en het bijkomend exploitatiebudget De Lijn (2.000 keuro).

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Uitgavenartikelen

MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Een clustering van de uitgaven met betrekking tot de basisbereikbaarheid wordt voorzien onder dit begrotingsartikel. Het gaat hier voor 2022 onder andere over:

- uitgaven in het kader van vervoer op maat, waaronder de subsidiëring van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV's) en de diensten aangepast vervoer (DAV's);
- subsidies ter ondersteuning van het woon-werkverkeer;
- subsidie derdebetalersysteem Blue Bike;
- uitgaven in het kader van de uitrol basisbereikbaarheid (ondersteuning, vervoerregio's, communicatie basisbereikbaarheid, tevredenheidsonderzoek openbaar vervoer, proefprojecten, leerlingenvervoer);
- uitwerking vervoer op maat (ontwikkeling en operationeel maken van de mobiliteitscentrale tegen opstartdatum);
- uitgaven in het kader van de uitbouw van de vervoerautoriteit;
- uitgaven in het kader van het Masterplan Toegankelijkheid haltes en Hoppinpunten.

De uitrol van basisbereikbaarheid en het vervoer op maat wordt in 2022 verder vorm gegeven. Ondertussen werd de mobiliteitscentrale gegund en kan er werk gemaakt worden om dit operationeel te krijgen tegen de nieuwe datum dat basisbereikbaarheid in voege gaat. Dit betekent voor 2022 constant beleid waarbij een deel van de kredieten zullen overgeheveld worden van dit begrotingsartikel naar de nog op te richten vervoersautoriteit.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	29.567	31.599
<i>Index</i>	45	45
<i>Compensaties</i>	- 2.160	- 2.160
<i>Andere bijstellingen</i>	6.000	3.968
BO 2022	33.452	33.452
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-432	-432	Terugdraai compensatie ikv de bijdragen van de verschillende entiteiten van het beleidsdomein voor de
Naar MB0-1MEH2EY-IS	-720	-720	
Naar MB0-1MIH2TY-IS	-360	-360	

Naar MC0-1MIH2UA-WT	-216	-216	communicatiecampagne basisbereikbaarheid.
Naar MB0-1MHH2RX-IS	-216	-216	
Naar MB0-1MHH2RY-IS	-216	-216	
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-1.800	-1.800	Terugdraai van gecompenseerde middelen voor het Masterplan Toegankelijkheid haltes bij BO2021
Van MBU-3MFH2LB-WT	1.800	1.800	Middelen voor het Masterplan Toegankelijkheid haltes wordt opnieuw ingeschreven bij BO2022
TOTAAL	-2.160	-2.160	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling nieuwe beleid	6.000	6.000	Extra middelen voor vervoer op maat - 2022
Bijstelling betaalkalender	0	-2.032	Actualisatie betaalkalender
TOTAAL	6.045	4.013	

MB0-1MEH2EC-PA – COFINANCIERING SPOOR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft het geruiterd krediet in het kader van participaties voor cofinanciering spoor en combimobiliteit.

Kredietevolucie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt voorlopig geen aanwending voorzien in 2022.

MB0-1MEH2ED-WT – BIJKOMEND EXPLOITATIEBUDGET VVM DE LIJN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

In uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord wordt er jaarlijks 2 miljoen euro aan beleids en betaalkrediet bijkomend ingeschreven als exploitatiebudget voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Dit artikel werd gecreëerd om deze middelen in te schrijven in de begroting om ze in de loop van begrotingsjaar over te hevelen naar De Lijn.

Kredietevolucie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	2.000	2.000
<i>Index</i>	0	0

<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	2.000	2.000
BO 2022	4.000	4.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke**toelichting:****kredietevoluties:**

(duizend euro)			
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Groeipad De Lijn	2.000	2.000	In uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord wordt er jaarlijks 2 miljoen euro aan beleids- en betaalkrediet bijkomend ingeschreven als exploitatiebudget voor de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn.
TOTAAL	2.000	2.000	

MB0-1MEH2EE-WT – COMBIMOBILITEITSFONDS**Korte inhoud begrotingsartikel:**

In het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019 – 2024 is voorzien in de uitbouw van een netwerk van Hoppinpunten of vervoersknooppunten, overeenkomstig de Vlaamse beleidsvisie. Voor de financiering ervan is in het regeerakkoord voorzien dat het Fonds Stationsomgevingen wordt hervormd tot een Combimobiliteitsfonds. Om de combimobiliteit optimaal te ondersteunen, zijn goed verknoopte netwerken nodig. Daarom wordt voorzien in de uitbouw van een netwerk van Hoppinpunten. De financiering hiervan zal overeenkomstig het regeerakkoord gebeuren door de omvorming van het Fonds Stationsomgevingen.

Kredietevolutie:

(duizend euro)		
	VAK	VEK
BA 2021	11.390	1.157
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	5.000	5.000
<i>Andere bijstellingen</i>	12.000	23.659
BO 2022	28.390	29.816
Aanwending VAK-ruiter	24.760	

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)			
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MBU-3MFH2LB-WT	5.000	5.000	Compensatie vanuit de investeringskredieten voor de verdere uitbouw van het netwerk Hoppinpunten

TOTAAL	5.000	5.000	
---------------	--------------	--------------	--

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	12.000		Technische correctie VAK-ruiter stationsomgevingen.
Bijstelling betaalkalender		23.659	Actualisatie vereffeningskalender
TOTAAL	12.000	23.659	

In 2022 wordt een versnelling hoger geschakeld in de uitbouw van het netwerk van Hoppinpunten. Hiertoe wordt, naast het decretaal ingeschreven krediet, een aanwending van de VAK-ruiter voorzien van 24,76 miljoen euro.

In globo wordt de geplande aanwending van decretaal en overgedragen VAK als volgt ingeschat:

- De Lijn Stationsomgevingen: 11,39 miljoen euro
- Subsidies aan steden en gemeenten: 9,76 miljoen euro, een stijging met 5 miljoen euro t.o.v. BA 2021
- Investerings langs gewestwegen: 20 miljoen euro, een stijging met 15 miljoen euro t.o.v. BA 2021

MB0-1MEH2EF-WT – COMBIMOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Teneinde een landelijke spreiding van deelmobiliteit te ondersteunen, zullen er subsidies worden toegekend aan lokale besturen (in samenspraak met de vervoerregio's).

Kredietevoluitie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	5.000	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 5.000	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Bij BA2021 werd er 5.000 keuro VAK gecompenseerd naar het voorliggend artikel vanuit de VIF provisie. Bij BO2022 wordt deze compensatie teruggedraaid om te kunnen voorzien via het combimobiliteitsfonds.

kredietevoluties:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-5.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie 2021 deelmobiliteit
TOTAAL	-5.000	0	

MB0-1MEH2EX-IS – PENDELFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de toelage aan het Pendelfonds. Zie bespreking van de begroting van het Pendelfonds.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	1.549	1.549
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	1.549	1.549
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MEH2EY-IS –
VLAAMSE

VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan De Lijn. Zie bespreking van de begroting van De Lijn.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	869.526	869.526
<i>Index</i>	9.931	9.931
<i>Compensaties</i>	1.206	1.206
<i>Andere bijstellingen</i>	9.405	9.405
BO 2022	890.068	890.068
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MEH5EY-IS – VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage van De Lijn. Zie bespreking bij de begroting van De Lijn.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	145.157	206.993
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	57.118	2.118
<i>Andere bijstellingen</i>	0	21.370
BO 2022	202.275	230.481
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Uitgavenartikelen

MBU-3MEH2EC-WT – COFINANCIERING SPOOR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden middelen voorzien voor de cofinanciering van prioritaire Spoorinvesteringen en Stationsomgeving Mechelen.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	16.000	6.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	10.000
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	16.000	16.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MBU-3MFH2LB-WT	-10.000	0	Bij BA2021 werd er 10.000 keuro VAK gecompenseerd van MBU-3MFH2LB-WT naar dit artikel voor Stationsomgeving Mechelen. Bij BO2022 wordt deze compensatie teruggedraaid en opnieuw ingeschreven om een tijdelijke karakter van de toegewezen middelen aan te geven. Gelet op het feit dat het een betaling aan de NMBS is in het kader van Stationsomgeving Mechelen, wordt het VEK mee gecompenseerd.
Naar MBU-3MFH2LB-WT	10.000	10.000	
TOTAAL	0	10.000	

Overige entiteiten onder gezag**Pendelfonds**Ontvangsten

De ontvangsten van het Pendelfonds wijzigen niet ten opzichte van BO2021. Enkel het overgedragen saldo wordt aangepast.

Uitgaven

De uitgaven worden constant gehouden ten opzichte van BO2021 in afwachting van een nieuwe projectoproep. Deze wordt momenteel voorbereid. Afhankelijk van de hoogte van de projectoproep, zal de begroting van het Pendelfonds in de loop van 2022 aangepast moeten worden teneinde te voorzien in voldoende VAK (vanuit het onbelast saldo).

De huidige stand van zaken van de projectoproepen uit het verleden is als volgt:

Er is nog een encours voor alle openstaande dossiers ten belope van 4.787.461,83 euro. Die zou, conform de uitbetalingsmodaliteiten van het Pendelfonds en rekening houdend met de voortgang van bepaalde dossiers, vereffend moeten worden in 2021, 2022 en 2023. Concreet betekent dit een verlaging van het VEK in de begroting van het Pendelfonds van 2.424 keuro in 2022 (positieve impact op het ESR-vorderingensaldo).

Overige entiteiten onder toezicht

Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn

Voor haar mobiliteitsbeleid inzake het organiseren van gemeenschappelijk vervoer zet Vlaanderen volop in op basisbereikbaarheid. Het fundament hiervan is een sterk vraaggericht openbaar en collectief vervoer. In 2022 zal De Lijn in het kader van basisbereikbaarheid de implementatie van het openbaar vervoernet verder voorbereiden zodat zodra alle onderdelen klaar zijn de effectieve uitrol van het kernnet en aanvullend net kan volgen.

Ontvangsten

De Lijn wordt enerzijds gefinancierd door eigen ontvangsten ten belope van 236.434 keuro bij constant beleid. In functie van de maandelijkse monitoring over de terugkeer inzake gebruik openbaar vervoer post corona zal de begroting later moeten worden bijgesteld. De stijging van 1.119 keuro bij de begrotingsopmaak 2022 is te wijten aan een stijgende verkoop van gronden.

Anderzijds ontvangt De Lijn werkingstoelagen ten belope van 890.068 keuro.

De werkingstoelagen hebben betrekking op het kern- en aanvullend net, vervoer op maat leerlingenvervoer, vervoer op maat belbus, minder hinder maatregelen bij werken, capaciteit kernlijnen en beschikbaarheidsvergoedingen.

De stijging ten opzichte van BA 2021 bedraagt 20.542 keuro. Het betreft:

+34 keuro ten gevolge van de toepassing van de parameter gasolie uit de instructies en liters 2020;

+5.479 keuro ten gevolge van de toepassing van de prijsherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer;

+5.895 keuro terugzetten ten gevolge van de verrekening van de effectieve brandstofprijs 2020 bij BA2021;

+428 keuro terugzetten ten gevolge van de verrekening van de effectieve elektriciteitsprijs 2020 bij BA2021;

-113 keuro terugzetten ten gevolge van de verrekening van de cliquet op basis van de effectieve brandstofprijs 2020 bij BA2021;

-126 keuro ten gevolge van de daling van de intrestlasten op investeringsleningen;

-3.500 keuro ten gevolge van de daling van de aflossingen van investeringsleningen;

+720 keuro in VAK en VEK teruggeplaatst van MB0-1MEH2EA-WT naar MBO-1MEF2EY-IS die bij BA2021 gecompenseerd werd voor Communicatie basisbereikbaarheid

+164 keuro beschikbaarheidsvergoedingen betreffende de stelplaatsen, wordt gecompenseerd op MB0-1MEF5EY-IS;

+434 keuro beschikbaarheidsvergoedingen betreffende Masterplan Antwerpen, wordt gecompenseerd op MB0-1MEF5EY-IS;

-16 keuro beschikbaarheidsvergoedingen betreffende Livan, wordt gecompenseerd op MB0-1MEF5EY-IS.

-37 keuro ten gevolge van de daling van de aflossingen van de obligatieleningen van de rechtsvoorganger NMVB.

+2.739 keur ten gevolge van de bijstelling van de normale werkgeversbijdrage voor pensioenen;

-96 keuro in het kader van het VO-brede actieplan Energie-efficiëntie;

+ 9.931 keuro indexering omwille van overschrijding spilindex in augustus 2021;

-1.394 keuro eenmalige correctie dubbele inhouding cliquet in 2021

De investeringstoelage voor de vereffeningskredieten bedraagt 230.481 keuro op basis van de vereffeningskalender, wat een stijging is met 23.488 keuro ten opzichte van BA2021.

Uitgaven

De werkingsuitgaven betreffen alle aspecten van de bus- en tramexploitatie, zowel in eigen beheer als deze uitbesteed aan exploitanten.

Deze hebben betrekking op het kern- en aanvullend net, vervoer op maat leerlingenvervoer, vervoer op maat belbus, minder hinder maatregelen bij werken, capaciteit kernlijnen en beschikbaarheidsvergoedingen.

Deze evolueren met de indexeringen en aanpassingen zoals vermeld bij de werkingstoelagen.

De investeringsmachtiging (beleidskredieten) neemt toe met 57.118 keuro ten gevolge van:

-582 keuro met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoedingen wordt gecompenseerd naar MB0-1MEF2EY-IS;

+2.000 keuro met betrekking tot laadinfrastructuur voor Spartacus 2;

+55.000 keuro met betrekking tot investeringen van De Lijn voor uitvoering van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)

+700 keuro met betrekking tot extra studiekosten in het kader van PPS-dossiers van De Lijn

Er is een intering op het saldo ten bedrage van 4.900 keuro.

In de vorige begrotingsjaren werden minder investeringen vereffend dan voorzien in de betaalkredieten. Dit gaf aanleiding tot opbouw van een saldo dat in 2022 wordt aangewend voor de vereffening van de investeringen.

De belangrijkste voorziene investeringen in 2022 worden hieronder opgesomd. Voor een totaal overzicht wordt verwezen naar het GIP 2022.

Overzicht belangrijkste investeringen 2022:

Overzicht belangrijkste vastleggingen 2022 (VAK-Beleidskredieten):

A. Stationsomgevingen

- Stationsomgeving Mechelen
- Stationsomgeving Sint-Truiden

B. Kapitaalsubsidies

- E-bussysteem
- Digitalisering
- Hermelijntrams - structurele revisie - 10 jaar
- Aankoop e-hybride autobussen - quotum 2019-2021
- Spoorvernieuwingen
- Nieuwe stel- en werkplaatsen trams en bussen Wissenhage (delen buiten DBFM, verwerving gronden, onteigeningen)
- Stelplaatsaanleg Asse (aankoop grond)
- Stelplaats Brabantnet Diegem (aankoop grond en studiekost)
- Stelplaats Gent Wissenhage Noord Oefen- en examenterrein
- Verkoop, winkels, ticketing
- Reizigersinformatie
- Netwerkbeheer en operaties
- Tractienet Antwerpen
- Spoorvernieuwing kust-tractiestations

Overzicht belangrijkste leveringen/prestaties 2022 (VEK-Betaalkredieten):*A. Stationsomgevingen*

De belangrijkste investeringen gefinancierd Begrotingsartikel MB0-1MEH5EY-IS, basisallocatie MB0 1ME016 6141, zijn o.a.:

- Stationsomgeving Gent Sint Pieters
- Stationsomgeving Mechelen
- Stationsomgeving Torhout
- Stationsomgeving Sint-Truiden

B. Masterplan Antwerpen

De belangrijkste investeringen gefinancierd Begrotingsartikel MB0-1MEH5EY-IS, basisallocatie MB0 1ME020 6141, zijn o.a.:

- Aankoop lagevloertrams Antwerpen

C. Kapitaalsubsidies

De belangrijkste investeringen gefinancierd via Begrotingsartikel MB0-1MEH5EY-IS, basisallocatie MB0 1ME022 6141, zijn o.a. :

- Aankoop lagevloertrams 2016-2021 - ca 146 stuks
- Aankoop bussen 2019-2021
- Hybride bussen LEZ
- E-bussystemen

- Spartacus Limburg - spoorinfrastructuur - as 1
- Spoorlijnen Antwerpen - aanpassen voedingsnet aan evolutie trampark
- Implementatie digitale radio
- Spoorvernieuwing kust - 2,100 km DS - Blankenberge Duinsepolder - Zeebrugge Strandwijk
- Spoorvernieuwing kust - 3,100 km DS - Zeebrugge Strandwijk - Zeebrugge Zeesluis
- Antwerpen_Stelplaats Luchthaven
- Antwerpen_Stelplaats Rumst
- DOE
- Dienstvoertuigen >3,5t
- Midlife revisie Hermelijntrams
- Stelplaats Brabantnet Diegem
- Stelplaats_Vlaams-Brabant_Asse
- Stelplaats Wissenhage
- Digitaliseren dienstverlening

Livan Infrastructure

Livan Infrastructure nv (de vennootschap) is opgericht in het kader van de uitvoering van een DBFM-contract. De vennootschap staat in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de oostelijke premetrokokker onder de Turnhoutsebaan en van de tramuitbreiding tussen de N116a Herentalsebaan en de N12 Turnhoutsebaan via de Florent Pauwelslei en Ruggeveldlaan en de ontsluiting van de P&R Wommelgem/rondpunt.

Ontvangsten

Livan Infrastructure wordt enerzijds gefinancierd door middel van onderhoudsvergoedingen van De Lijn tbv 1.840k euro.

Dit is een afname met 140k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

Anderzijds worden interest- en kapitaalaflossingen ontvangen op de lange termijnvordering tussen Livan Infrastructure en De Lijn. Deze bedragen 6.261k euro.

Dit is een toename met 123k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

Uitgaven

12.11 Algemene werkingskosten

Alle verschuldigde onderhoudskosten en SPV kosten, zoals vergoedingen, bedragen voor 2022 2861k euro.

Dit is een afname met 108k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

12.50 Belasting betaald aan subsectoren van de overheidssector

De verschillende taken waaronder vennootschapsbelastingen, provincie -en gemeentebelasting bedragen voor 2022 201k euro.

Dit is een toename met 41k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

21.10 Rente op overheidsschuld in euro

De intresten verschuldigd op leningen bedragen voor 2022 1.808k euro.

Dit is een daling met 117k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

21.30 Intrestlasten op schuld binnen de overheidssector

De intresten verschuldigd op aandeelhouderslening tussen Livan Infrastructure en De Lijn (Overheid) bedragen voor 2022 225k euro.

Dit is een toename met 3k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

25.00 Uitbetaalde dividenden

Er worden voorlopig geen dividenden toegekend.

81.70 Andere financiële producten

De verschuldigde Intrest Rate Swaps (financieel instrument om de SPV in te dekken tegen renteschommelingen bij leningen met een variabele rentevoet) bedragen voor 2022 540k euro.

Dit is een afname met 9k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

91.10 Aflossingen van schuld in euro

De kapitaalaflossingen op leningen bedragen voor 2022 2.922k euro.

Dit is een toename van 154k ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

Project Brabo I

Project Brabo 1 (de vennootschap) is opgericht in het kader van de uitvoering van een DBFM-contract.

De vennootschap heeft twee activiteiten, enerzijds staat het in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de tramlijnen Deurne-Wijnegem en Mortsels-Boechout

(Tramgedeelte). Anderzijds staat het in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de wegenwerken, (her)aanleg van voetpaden, straatmeubilair, openbare verlichting en rioleringen (Niet-tramgedeelte).

Ontvangsten

Project Brabo 1 wordt enerzijds gefinancierd door onderhouds- en leasevergoedingen.

De ontvangen lease- en onderhoudsvergoedingen van De Lijn (tramgedeelte) bedragen voor 2022 13.430k euro.

Dit is een toename met 264k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

Dit is het gevolg van de beslissing dat Project Brabo 1 nv de logica van haar bedrijfseconomische boekhouding ook naar de ESR vertaald en dat zij dus naar de toekomst (vanaf 2019) de opbrengsten van het tramgedeelte als huuropbrengsten (code 16.20 van de economische classificatie) registreert.

De ontvangen onderhoudsvergoedingen van AWV en Stad Antwerpen (Niet-tramgedeelte) bedragen voor 2022 1.575k euro.

Dit is een toename met 35k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

Project Brabo 1 wordt anderzijds gefinancierd door intrest aflossingen op de lange termijnvordering tussen Project Brabo1 en Agentschap Wegen en Verkeer (Niet-tramgedeelte).

De ontvangen intresten op de lange termijnvordering tussen Project Brabo1 – Agentschap Wegen en Verkeer (Niet-tramgedeelte) bedragen voor 2022 5.221k euro.

Dit is een toename van 21k ten opzichte van begrotingsaanpassing 2021.

Uitgaven

12.11 Algemene werkingskosten

Alle verschuldigde onderhoudskosten en SPV kosten, zoals vergoedingen, bedragen voor 2022 3.724k euro.

Dit is een daling met 1.709k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

12.50 Belasting betaald aan subsectoren van de overheidssector

De verschillende taken waaronder vennootschapsbelastingen, provincie -en gemeentebelasting bedragen voor 2022 1.202k euro.

Dit is een toename met 942k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2022.

21.10 Rente op overheidsschuld in euro

De intresten verschuldigd op leningen bedragen voor 2022 2.192k euro.

Dit is een daling met 107k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

21.30 Intrestlasten op schuld binnen de overheidssector

De intresten verschuldigd op aandeelhouderslening tussen Livan Infrastructure en De Lijn en BAM (Overheid) bedragen voor 2022 704k euro.

Dit is een stijging van 1k ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

25.00 Uitbetaalde dividenden

Er werden nog geen dividend toegekend voor 2022.

81.70 Andere financiële producten

De verschuldigde Intrest Rate Swaps (financieel instrument om de SPV in te dekken tegen renteschommelingen bij leningen met een variabele rentevoet) bedragen voor 2022 6.300k euro.

Dit is een daling van 54k euro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

91.10 Aflossingen van schuld in euro

De kapitaalaflossingen op leningen bedragen voor 2022 3.903k euro.

Dit is een toename van 173 ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2021.

85.14 Kredietverleningen aan de institutionele overheid

De lange termijnvordering op AWW bedraagt voor 2022 202k EUR.

Dit is daling van 77k ten opzichte van begrotingsaanpassing 2021.

3. Beleidsveld III: Algemeen mobiliteitsbeleid

3.1. ISE: ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING, MVG excl. DAB

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn er een aantal ontvangsten en uitgaven die niet specifiek toe te wijzen zijn aan de ondersteuning van een bepaald aspect van het mobiliteitsbeleid of een bepaald type van infrastructuur, maar die op meerdere van de andere inhoudelijke structuurelementen betrekking hebben. Onder andere uitgaven op het vlak van communicatie, informatica en internationale samenwerking vallen hieronder, maar ook de dienstverlening vanwege Xperta (de naam van de technische ondersteunende diensten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken).

Het betreft onder andere:

- De verdere uitbouw van specifieke geotechnische IT-applicaties (Geosys, Databank Ondergrond Vlaanderen, Gismo,...) met als doel de uitvoering, verwerking en rapportering van geotechnische proeven en ontsluiting (via open data) van geotechnische gegevens in Vlaanderen mogelijk te maken.

- Geotechnische ondersteuning van Maritieme Toegang bij de uitvoering van de nieuwe sluis Terneuzen en het ontwerp van het complex project Kust, alsook geotechnische ondersteuning van Lantis bij de verschillende studies en projecten in het kader van de Oosterweelverbinding.

- De verdere uitbouw van verschillende kenniscentra: Geotechniek, Dijken, Varen, waarbij in dat laatste kenniscentrum een samenwerking op punt wordt gezet voor het onderzoek op de nieuwe sleeptank in Oostende.

- Inzetten op innovatie via het MOW Data Science LAB, waarbij de cultuur van datagedreven onderzoek blijvend gestimuleerd wordt binnen (en buiten) de entiteit. Xperta zal volop inzetten op nieuwe ontwikkelingen en nog meer O&O, dit al dan niet in samenwerking met de diensten van EWI en VLAIO.

- Het uittesten van innovatieve technieken zoals AR en VR om de impact van grote bouwwerken duidelijk te kunnen communiceren naar de burger. AR en VR kunnen helpen om een project zo realistisch mogelijk te visualiseren en een vatbaar en duidelijk beeld te creëren voor de burger.

- Het verder moderniseren van meetmiddelen. Meettoestellen ondergaan de laatste jaren veel technologische ontwikkelingen. Daarom is het noodzakelijk om tijdig meettoestellen te vervangen.

- Het MEDIAAN-platform over prijstechniek en cost engineering wordt verder geoptimaliseerd en uitgebreid met informatie en instrumenten die aanbestedende overheden, en de advies- en ingenieurbureaus die hen bijstaan, ondersteunen in het voorbereiden, plaatsen en uitvoeren van projecten voor de bouw, het onderhoud en de renovatie van openbare infrastructuur.

- De verdere uitvoering van het eProcurement-programma, dat bestaat uit het verder ontwikkelen en onderhouden van verschillende applicaties voor het opvolgen van overheidsopdrachten van begin tot einde, teneinde de verwijlintresten verder te verlagen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 3.4. *De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen*
- OD 6.2. *Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk*
- OD 6.3. *Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk*
- OD 6.4. *Naar een innovatief fietsnetwerk*

- OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik
- OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
- OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten
- OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten
- OD 8.4: Samenwerken in quadruple-helix verband
- OD 8.5. De vinger aan de pols houden
- OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen
- OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	18.713	-715	17.998	19.764	-715	19.049
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	18.713	-715	17.998	19.764	-715	19.049
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De beleidskredieten van het inhoudelijk structuurelement Algemene beleidsondersteuning dalen met 715 keuro. Dit is voornamelijk het gevolg van de verwerking van de ontvangst uit Europese subsidies en het terugdraaien van eenmalige compensaties.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangstenartikelen

MB0-9MFHAKB-OW – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel:

Xperta is de naam van de technische ondersteunende diensten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Xperta staat voor een brede waaier aan diensten en een alsmaar verder ontwikkelde technische expertise. Op voorliggend begrotingsartikel worden de ontvangsten in het kader van de technische adviezen, het Maritiem Onderzoekcentrum, het gebruik van de simulatoren en de EU-subsidies van Xperta opgenomen.

Kredietevolutie:

(duizend euro)		
AO	TO	LO

BA 2021	576	0	0
Bijstelling BO 2022	18	0	0
BO 2022	594	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

Voor 2022 wordt er op dit artikel een ontvangst van 270 keuro ingeschreven in het kader van het EU project Polder2C's van het Waterbouwkundig Laboratorium. Langs uitgavenzijde wordt deze ontvangst voor 51 keuro gerecupereerd op de loonkredieten (MB0-1MAH2ZZ-LO) en voor 219 keuro op het Xperta artikel (MB0-1MFH2KB-WT), in functie van de middelen voorzien voor lonen en werking in de overeenkomst met Europa. Gelet op het feit dat er bij BO2021 een bedrag van 252 keuro werd ingeschreven voor dit EU project, betekent dit een bijstelling van 18 keuro.

MB0-9MFHAKC-OW – KORTING BEDRIJFSVOORHEFFING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEKERS**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Gelet op het advies van de Algemene Gegevensbank (AGB) aangaande de boekhoudkundige verwerking van de niet doorgestorte bedrijfsvoorheffing voor kenniswerkers wordt dit artikel voorzien.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	557	0	0
Bijstelling BO 2022	48	0	0
BO 2022	605	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

Op basis van de in 2020 ontvangen kortingen op de te betalen bedrijfsvoorheffing en op basis van de beschikbare info mbt de eerste vier maanden van 2021 wordt een bedrag van 605 keuro ingeschreven bij de begrotingsopmaak 2022.

Uitgavenartikelen**MB0-1MFH2KA-WT – ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft uitgaven die dienen ter algemene ondersteuning van het beleid:

- De aanpassingen van eDELTA, Mercator, eRIO, EPM, ... en het opzetten en beschikbaar houden van de onderliggende serverinfrastructuur;
- Allerhande kosten, logistieke middelen, informatica en juridische zaken in verband met het beheer van Openbare Werken en overheidsopdrachtendossiers;
- Uitgaven in het kader van de Databank Ondergrond Vlaanderen dat binnen het Beleidsdomein MOW wordt gehanteerd als werkinstrument in voorontwerp en ontwerpfasen van infrastructuurwerken in de weg- en waterbouw;
- Uitgaven in het kader van E-procurement;
- Lidmaatschappen van een aantal binnenlandse en internationale organisaties;
- Communicatie initiatieven teneinde draagvlak te creëren voor de beleidsvoorbereiding en -uitvoering;

- Deelname aan tentoonstellingen in binnen- en buitenland, vertegenwoordigings- en ontvangstkosten;
- Uitgaven in het kader van internationale samenwerking.

Kredietevolutie:
(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	6.038	5.753
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 144	- 144
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	5.894	5.609
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar SC0-1SJA2NY-IS	-144	-144	Terugdraai naar Digitaal Vlaanderen in het kader van middelen radicaal digitaal 2021. In 2022 zal vanuit Digitaal Vlaanderen een bijkomend bedrag voorzien worden via herverdeling tijdens het jaar.
TOTAAL	-144	- 144	

MB0-1MFH2KB-WT – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de uitgaven van Xperta aangerekend. De werkingskosten en investeringsmiddelen teneinde de technische ondersteuning van het Departement te continueren, verbeteren en moderniseren vallen onder dit begrotingsartikel. Deze technische ondersteuning wordt verleend door het waterbouwkundig labo, de afdeling algemene technische ondersteuning, de afdeling geotechniek en de afdeling expertise beton en staal.

Kredietevolutie:
(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	10.575	11.911
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 500	- 500
<i>Andere bijstellingen</i>	29	29
BO 2022	10.104	11.440
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MB0-1MIH2UA-WT	-500	-500	Het betreft een terugdraai van de eenmalige compensatie voor Xperta bij BA2021.
TOTAAL	-500	-500	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Terugdraai recuperatie	-191	-191	Terugdraai recuperatie EU-middelen ikv project Polder2C's voor 2021 (gedeelte investeringen en werking)
Bijstelling in het kader van het project Polder2C's	+220	+220	Recuperatie EU-middelen ikv project Polder2C's voor 2022 (gedeelte investeringen en werking)
TOTAAL	29	29	

MB0-1MFH2KD-WT – BELEIDSCAPACITEIT**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de bijdragen van verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW centraal geclusterd conform een overeengekomen verdeelsleutel voor het financieren van de MCB (Management Comité Beleidsdomein) projecten en de kenniscellen. Dit betreft de volgende types projecten/opdrachten ten behoeve van het

hele beleidsdomein:

- Consultancy procesbegeleiding, productbegeleiding, ...
- Tools om de samenwerking te optimaliseren
- Change gerelateerde onkosten
- Vormingen (bv. rond functioneel leidinggeven, projectwerking, ...)
- Events voor samen (net)werken community
- Communicatie-opdrachten

Kredietevolutie:**(duizend euro)**

	VAK	VEK
BA 2021	2.100	2.100
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 100	- 100
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	2.000	2.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:****(duizend euro)**

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MB0-1MFH2LA-WT	-50	-50	Het betreft een terugdraai van de eenmalige

			compensatie van 50 keuro VAK/VEK naar MB0-1MFH2LA-WT (DMOW) voor een gezamenlijke studie van de kenniscellen in het kader van vrachtwagenparkeren doorgevoerd bij BA2021.
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-50	-50	Het betreft een terugdraai van de eenmalige compensatie van 50 keuro VAK/VEK naar MDU-3MHH2RA-WT (AWV) voor een gezamenlijke studie van de kenniscellen in het kader van vrachtwagenparkeren doorgevoerd bij BA2021.
TOTAAL	-100	-100	

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Uitgaven

MBU-3MFH2KA-WT – ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING

Korte inhoud begrotingsartikel:

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van algemene beleidsondersteuning worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MFH2KA-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2019.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	495
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 408
BO 2022	0	87
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling betaalkalender		- 408	Actualisatie vereffeningsskalender
TOTAAL		- 408	

MBU-3MFH2KB-WT – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel:

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van algemene beleidsondersteuning worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MFH2KB-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2019.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	2.600	2.600
<i>Andere bijstellingen</i>	0	640
BO 2022	2.600	3.240
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:**

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MBU-3MFH2LB-WT	2.600	2.600	Studiekosten PPS DMOW
TOTAAL	2.600	2.600	

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Actualisatie vereffeningskalender	0	640	Gelet op de verwachte vereffening van oude vastleggingen wordt een bedrag van 640 keuro extra voorzien.
TOTAAL	0	640	

3.2. SE: MODI-OVERSCHRIJDEND MOBILITEITSBELEID, MVG excl. DAB

Teneinde ontvangsten en uitgaven te kunnen ondervangen die betrekking hebben op meerdere aspecten van het mobiliteitsbeleid, bijvoorbeeld door hun modi-overschrijdende karakter, werd dit inhoudelijk structuurelement voorzien. Het is uiteraard de bedoeling om ontvangsten en uitgaven maximaal toe te wijzen aan een specifiek aspect van het mobiliteitsbeleid zodanig dat deze categorie tot een minimum beperkt kan worden. Het betreft onder andere het onderzoek verplaatsingsgedrag, subsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en van mobiliteitsprojecten, alsook het uitwerken van het strategisch multimodaal ITS-actieplan. Ook Multimodaal.Vlaanderen, een initiatief dat werd uitgewerkt door VIL, valt hieronder.

Ook in 2022 worden de subsidies aan de mobiliteitsverenigingen verdergezet. Het gaat om:

- Behoud basissubsidies van erkende mobiliteitsverenigingen (Taxistop vzw) en vernieuwen erkenning (TTB vzw, Fietzersbond vzw, Voetgangersbeweging vzw en Netwerk Duurzame Mobiliteit vzw).
- Actieprogramma's: jaarlijks kunnen verenigingen van 1 januari tot en met 30 juni een voorstel van actieprogramma indienen. Een goedgekeurd actieprogramma loopt in principe over 3 jaar met maximaal 40 keuro subsidie per werkingsjaar. Een lopend actieprogramma wordt elk jaar geëvalueerd. In 2022 gaat het laatste jaar in van het actieprogramma 2020-2022 'Jonge Wegweters' waarin via een belevingsonderzoek bij 16-18-jarigen aanbevelingen en instrumenten worden afgeleid waarmee lokale besturen aan de slag kunnen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid op maat van kinderen en jongeren, wordt verdergezet. Het actieprogramma wordt uitgevoerd door Bataljong vzw, i.s.m. Kind en Samenleving en het Instituut Duurzame Mobiliteit van UGent.
- Mobiliteitsprojecten: jaarlijks kan de minister beslissen om een projectoproep te lanceren.

Zoals meegegeven bij SD 2 ondersteun ik jaarlijks de mobiliteitscampagne, georganiseerd door het Netwerk Duurzame Mobiliteit. In 2021 start de evaluatie van dit subsidiedecreet. Begin 2022 zal een conceptnota worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering waarin de evaluatie van huidig decreet alsook een voorstel tot actualisatie van het decreet zal worden voorgesteld.

OVG 6 – innovatietraject – designtesten: Afhankelijk van de onderzoeksresultaten is het mogelijk dat er een applicatie dient ontwikkeld te worden die kan gebruikt worden bij een volgende Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 7). Hiervoor wordt een budget van 200.000 euro voorzien. Na afloop van het veldwerk OVG 6 kan het veldwerk van OVG 7 worden opgestart (afhankelijk van de ontwikkelingen in het kader van Covid 19). Hiertoe wordt bekeken om in 2022 een bestek te lanceren.

Vlaanderen wil de emissievrije distributie stimuleren, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor beleving. We zullen werken via een Vlaams kader voor het vastleggen van afspraken tussen de Vlaamse overheid, de steden en de bedrijven. Hiermee streven we in de eerste plaats uniformiteit na in het formuleren van heldere doelstellingen (met ingang vanaf 2025), een coherente visie op hoe die doelstellingen te bereiken en het flankerend beleid dat hiervoor nodig is. Het Vlaams kader moet uitmonden in een decretaal kader met overkoepelende regelgeving dat op 1 januari 2025 in werking zal treden. De kostprijs van het uitwerken van een Vlaams kader tot en met ondertekening wordt geraamd op 200 keuro aan consultancy. Daarnaast wordt ook 150 keuro voorzien voor een voorbereidende studie.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
- OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijsen
- OD 6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen
- OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk
- OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk
- OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken
- OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik
- OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's
- OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	3.291	60	3.351	4.419	888	5.307
Toelagen (interne stromen (IS))	807.448	44.960	852.408	807.448	44.960	852.408
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	810.739	45.020	855.759	811.867	45.848	857.715
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De beleids- en betaalkredieten van het inhoudelijk structuurelement Modioverschrijdend mobiliteitsbeleid stijgen respectievelijk met 45.020 keuro en 45.848 keuro. Dit is grotendeels te wijten aan de stijging van de toelage aan het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) ten belope van 44.960 keuro en compensatie vanuit het departement Omgeving, gelet op overdracht van de bevoegdheid betreffende Clean Power for Transport vanaf 2021.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangsten

MB0-9MFHALA-OW – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden allerlei diverse ontvangsten aangerekend, alsook de ontvangsten die niet specifiek toe te wijzen zijn aan verkeersveiligheid. Daarnaast werd er op dit begrotingsartikel een jaarlijkse ontvangst van 500 keuro ingeschreven uit de samenwerkingsovereenkomsten met de andere gewesten inzake ICT 6de staatshervorming. Gelet op het feit dat de terugbetalingen van de andere gewesten fluctueren overheen de jaren, werd dit in kaart gebracht.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	1.465	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	1.465	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

In uitvoering van de 6e staatshervorming hebben de gewesten een aantal bevoegdheden overgenomen van de federale overheid. Hiertoe werden ook een aantal (verouderde) IT-toepassingen overgenomen, die de afgelopen jaren werden onderhouden of vernieuwd volgens een samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten. Sinds 2017 wordt er daarom in de middelenbegroting van DMOW een jaarlijkse ontvangst ingeschreven ikv deze samenwerkingsovereenkomsten met de andere gewesten. Het betreft namelijk de vorderingen ten opzichte van het Brusselse en Waalse gewest voor het gebruik van de ICT toepassingen van MOW.

Voor de periode 2017-2021 werd er ikv deze samenwerkingsovereenkomsten 4.500 keuro aan ontvangstenzijde (artikels MBU-2MFFAAA-OW en na de conversie ikv prestatiebegroting MB0-9MFHALA-OW) ingeschreven op basis van de ramingen aangeleverd door de afdeling VHV. Langs uitgavenzijde werd deze geraamde ontvangst gerecupereerd tbv 3.000 keuro op de beleidskredieten van VHV voor het beschikbaar houden van applicaties, gebruikersondersteuning en licentiekosten. Tot nu toe werd er voor de periode 2016-2018 een bedrag van 2.485 keuro aan vorderingen geregistreerd. Dit jaar zal nog een vordering voor 2019, 2020 en 2021 geregistreerd worden tbv 1.477 keuro. Bij BO2022 wordt daarom langs uitgavenzijde (begrotingsartikel MB0-1MHH2NA-WT) eenmalig 962 keuro extra voorzien.

Uitgaven**MB0-1MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel omvat de kredieten die worden aangewend voor de volgende initiatieven:

- Basissubsidies voor erkende mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen in het kader van het decreet van 13/02/2004, subsidie mobiliteitsprojecten, actieprogramma's mobiliteitscampagne;
- Subsidies mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers;
- Subsidie Vlaams instituut voor de logistiek voor Multimodaal.Vlaanderen;
- Diverse uitgaven in het kader van het algemeen mobiliteitsbeleid, bv. onderzoek verplaatsingsgedrag, toekomstverkenning mobiliteit in de toekomst, studies inzake fietstracés, ...
- Uitgaven in het kader van logistiek;
- Toekenning van subsidies voor opmaak gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	3.291	4.419
<i>Index</i>	10	10
<i>Compensaties</i>	- 50	- 50

<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 72
BO 2022	3.251	4.307
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MFH2KD-WT	50	50	Het betreft een terugdraai van een eenmalige compensatie voor een gezamenlijke studie van de kenniscellen in het kader van vrachtwagenparkeren bij BA2021.
Naar MB0-1MFH2LC-WT	-100	-100	Compensatie betreffende een externe opdracht in het kader van evaluatie Benefic in 2022.
TOTAAL	-50	-50	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling betaalkalender		- 72	Diverse subsidies mobiliteit - vereffeningskalender
TOTAAL		-72	

MB0-1MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op voorliggend artikel worden de uitgaven in het kader van Clean Power for Transport aangerekend. Deze bevoegdheid is sinds 2021 overgekomen van het departement Omgeving.

Kredietevolucie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	100	1.000
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	100	1.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MFH2LA-WT	100	100	Compensatie voor een externe opdracht in het

			kader van de evaluatie van Benefic in 2022
Van QB0-1QEE2KC-WT		900	Compensatie vanuit het departement Omgeving, gelet op overdracht bevoegdheid (inclusief encours) vanaf 2021
TOTAAL	100	1.000	

MB0-1MFH2LY-IS – VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het voorliggende artikel betreft het toelageartikel van het VIF.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	807.448	807.448
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	44.960	44.960
BO 2022	852.408	852.408
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	44.960	44.960	Bijstelling toelage VIF. De corresponderende uitgaven zijn terug te vinden per begrotingsartikel van het VIF
TOTAAL	44.960	44.960	

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MBU-2MFHALA-OW – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de algemene retributies met betrekking tot het gebruik van het openbaar domein aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO

BA 2021	3.800	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	3.800	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Constant beleid bij BO2022.

Uitgaven**MBU-3MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Alle nieuwe vastlegging in het kader van het algemeen mobiliteitsbeleid worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MFH2LA-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2020.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	168
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 168
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Actualisatie vereffeningsskalender	0	- 168	Er wordt verwacht dat alle vereffeningen op oude vastleggingen in 2021 gebeurd zijn
TOTAAL	0	- 168	

MBU-3MFH2LB-WT – INSPELEN OP (INVESTERINGS)OPPORTUNITeiten BINNEN HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de kredieten ingeschreven voor nieuwe beleidsinitiatieven en investeringsopportuniteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	44.600	35.141
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 109.419	- 39.568

<i>Andere bijstellingen</i>	104.500	37.600
BO 2022	39.681	33.173
Aanwending VAK-ruiter	3.450	

Inhoudelijke toelichting:

In 2021 werden vanuit dit artikel een aantal investeringsnoden binnen het beleidsdomein gefinancierd via compensaties. Deze VAK compensaties werden voor 110.986 keuro teruggedraaid. Het bedrag van de compensaties voor investeringsnoden vanuit dit provisieartikel bij BO2022 is 220.405 keuro in VAK.

Verantwoording aanwending overgedragen VAK:

Bij BA2021 werd het bedrag van 9.400 keuro voor hinterlandconnectiviteit voorzien via compensatie op voorliggend begrotingsartikel. In functie van de uitvoering van het programma zullen de middelen overgeheveld worden naar MB0-1MIH2SA-WT. Voor 2022 wordt een aanwending van dit bedrag geraamd op 3.450 keuro.

kredietevolutes:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MEH2EA-WT	1.800	1.800	Terugdraai eenmalige compensatie masterplan Toegankelijkheid haltes 2021 (DMOW)
Van MDU-3MHH2RA-WT	1.260	0	Terugdraai eenmalige compensatie Masterplan Toegankelijkheid haltes 2021 (AWV)
Van MB0-1MEH2EF-WT	5.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie 2021 deelmobiliteit
Van MBU-3MEH2EC-WT	10.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 Stationsomgeving Mechelen
Van MDU-3MHH2RA-WT	10.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 fietsinvesteringen
Van MDU-3MHH2RA-WT	5.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 extra middelen fietsfonds
Van MDU-3MHH2RA-WT	44.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 Asset Management
Van MDU-3MHH2RA-WT	5.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 FFEU-projecten
Van MDU-3MHH2RA-WT	10.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 Snelwegparkings AWV
Van MCU-3MIH2VA-WT	7.000	0	Compensatie vanuit investeringen MDK
Van MC0-1MIH2WX-IS	3.000	3.000	Compensatie vanuit investeringen DAB Vloot
Naar MBU-3MEH2EC-WT	-10.000	-10.000	Eenmalige compensatie VAK en VEK Stationsomgeving Mechelen
Naar MB0-1MEH2EF-WT	-5.000	-5.000	Verdere uitbouw netwerk Hoppinpunten

Naar MDU-3MHH2RA-WT	-1.260	0	Eenmalige compensatie betreffende Masterplan Toegankelijkheid haltes 2022 (AWV)
Naar MB0-1MEH2EA-WT	-1.800	-1.800	Eenmalige compensatie masterplan Toegankelijkheid haltes 2022 (DMOW)
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-59.500	0	Investerings AWW
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-10.000	-10.000	Onteigeningen ihkv FFEU projecten AWW
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-3.100	-3.100	Studiekosten PPS AWW
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-10.000	0	Investerings Fiets AWW
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-5.000	0	Investerings Fietsfonds AWW
Naar MB0-1MEH5EY-IS	-55.000	0	Investerings De Lijn
Naar MB0-1MEH5EY-IS	-2.000	-2.000	Spartacus laadinfrastructuur De Lijn ²
Naar MB0-1MEH5EY-IS	-700	-700	Studiekosten PPS De Lijn
Naar MB0-1MHH5RY-PA	- 27.851	0	Investerings DWV
Naar MB0-1MHH2RY-IS	-568	-568	Werking DWV
Naar MB0-1MHH5RY-PA	-5.600	-5.600	Studiekosten PPS DWV
Naar MB0-1MIH5VY-IS	-8.500	0	Investerings DVW
Naar MB0-1MIH5VY-IS	-3.000	-3.000	Studiekosten PPS DVW
Naar MBU-3MFH2KB-WT	-2.600	-2.600	Studiekosten PPS DMOW
TOTAAL	-109.419	-39.568	

(duizend euro)			
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Investerings MOW	59.500	59.500	Compensatie nav laatste schijf in 2021 voor kredieten van Sluis Terneuzen. Deze worden nu voorzien voor investeringsopportuniteiten
Inschatting vereffeningskredieten op investeringen		-26.400	Actualisatie vereffeningskalender
Nieuw beleid formatie	45.000	4.500	De bijstelling van 45.000 keuro betreft bijkomende investeringsbudgetten in uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord. Deze zullen in de loop van het jaar worden herverdeeld

			in functie van de betreffende investeringsnoden. Er is een betaalkalender van 10 procent voorzien, waardoor het VEK 4.500 keuro bedraagt.
TOTAAL	104.500	37.600	

MBU-3MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Bij de begrotingsaanpassing 2020 werd dit nieuwe begrotingsartikel gecreëerd teneinde extra kredieten in het kader van vergroening van de mobiliteit over verschillende vervoersmodi te clusteren.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	1.750
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 1.750
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevolucies:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
VEK bijstelling		- 1.750	
TOTAAL		- 1.750	

MDU-3MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de projecten aangerekend in het kader van de relancemaatregel Duurzaamheid VV49 Laadpalen versnelde uitrol laadinfrastructuur.

De kredietherverdelingen en aanrekeningen gebeuren volgens de afspraken die gemaakt werken in het kader van het Plan Vlaamse Veerkracht en worden hier niet opgenomen, aangezien deze tijdens het jaar vanuit de Relanceprovisie herverdeeld worden.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0

BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

3.3. Geen inhoudelijke toewijzing

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangsten

MB0-9MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

In 2022 wordt voorlopig geen terugstorting voorzien vanuit het Pendelfonds.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MBU-2MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel komt de werkingstoelage aan de DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) toe.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	807.448	0	0
Bijstelling BO 2022	44.960	0	0
BO 2022	852.408	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Gelet op de saldowerking en de eigen ontvangsten binnen het VIF zegt deze werkingstoelage niets over de totale hoogte van investeringsmiddelen. Hiervoor kan verwezen worden naar de toelichting per begrotingsartikel binnen het VIF.

MBU-2MFHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft hier het beginsaldo van de DAB VIF voor 2022, dat bij de BA2022 nog wordt aangepast in functie van de reële uitvoering.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	169.223	0	0
Bijstelling BO 2022	- 350	0	0
BO 2022	168.873	0	0

MBU-2MFHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Een eventueel tekort op het einde van het jaar binnen de DAB VIF zou hier opgenomen moeten worden. Dit is echter niet van toepassing.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Uitgaven**MBU-3MFH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft het over te dragen saldo eind 2021.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	168.873
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	168.873
Aanwending VAK-ruiter		

MBU-3MFH2ZZ-OH – OVERGEDRAGEN TEKORT VORIGE BOEJKJAREN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het artikel betreft overgedragen tekort vorige boekjaren van DAB VIF.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

4. Beleidsveld IV: Weginfrastructuur- en beleid

4.1. ISE: VERKEERSVEILIGHEID, MVG excl. DAB

Het verkeersveiligheidsbeleid focust op het veiliger maken van de weg (en haar aanhorigheden) voor de weggebruiker met het oog op het verminderen het aantal doden/gewonden in het verkeer. Er werd hiertoe een aangepaste governance structuur uitgezet waarbij de regie van de beleidsvoering rond verkeersveiligheid bij het departement MOW ligt. Externe partners nemen hun decretale adviesrol of een beleidsuitvoerende rol op, of geven advies in ad hoc projectteams. De rol van wetenschappers wordt belangrijker. Deze nieuwe structuur, die in de plaats komt van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, wordt voorgesteld als de Alliantie Veilig Onderweg.

Met de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds wordt o.a. ingezet op het wegwerken van gevaarlijke punten en wegsegmenten, het ondersteunen van steden en gemeenten die via kleine ingrepen de schoolomgeving en schoolroutes veiliger maken en investeringen in trajectcontroles. Via de werking van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde wordt ingezet op levenslang leren door het bestaande aanbod te behouden en te investeren in extra opleidingen voor de meest kwetsbare doelgroepen. Daarnaast worden er publiekscampagnes georganiseerd met aandacht voor verschillende thema's zoals vermoeidheid, alcohol en aangepast snelheid. Tot slot wordt via projecten een nieuwe basis gelegd voor de realisatie van een verkeersveiligheidscultuur waarbij veilig verkeer een gedeelde verantwoordelijk is van iedere verkeersdeelnemer.

Teneinde de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, worden de fietsvoorzieningen en snelheidslimieten onderling afgestemd. Elk wegvak dient onderzocht te worden naar type aanpassingen: recente realisaties afstemmen op de snelheidslimiet, ondermaatse fietsinfrastructuur verkeersveiliger maken conform de aanbevelingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Daarnaast worden kruispunten op gewestwegen verbeterd ten voordele van de veiligheid zonder doorstroming uit het oog te verliezen en waar kan bij voorkeur conflictvrij ingericht (conform beleidsnota heeft veiligheid voorrang op doorstroming).

We zetten verder in op een verhoogde digitalisering van de processen inzake:

- homologatie: aanpassing aan de door toepassing van verordening 2018/858 op punt gestelde homologatieprocedures
- technische keuring: processen van inspectie van de centra voor technische keuring
- ADR: het uitreiken en beheer van de certificaten bestuurders ADR en veiligheidsadviseur wordt ge(her)digitaliseerd met maximaal gebruik van bestaande DMOW en VO-bouwstenen;
- mobiliteitssubsidies.

Ook het inkantelen van de processen toegang tot het beroep/toegang tot de markt van het vervoer over de weg van goederen en personen vanuit de federale overheid gaat gepaard met een maximale digitalisering van de aanvraag en aflevering van vergunningen en erkenningen.

Binnen het Verkeersveiligheidsfonds zetten we verder in op veilige schoolomgevingen en schoolroutes (waarbij dat laatste gefinancierd wordt met middelen uit het Relanceplan) en controle langs de weg van zware voertuigen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 4.1. Inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers*

- OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker
- OD 4.3. Verbeterde controle en handhaving
- OD 4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan
- OD 8.5. De vinger aan de pols houden
- OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	30.910	-1.226	29.684	27.815	886	28.701
Toelagen (interne stromen (IS))	18.225	0	18.225	18.225	0	18.225
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	49.135	-1.226	47.909	46.040	886	46.926
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De daling van 1.226 keuro in de beleidskredieten van verkeersveiligheid is te wijten aan een neerwaartse bijstelling van VAK budget van het Verkeersveiligheidsfonds met -2.112 keuro teneinde de uitgaven gelijk te stellen aan de ontvangsten. Binnen het Verkeersveiligheidsfonds kan immers maar uitgegeven worden wat er aan ontvangstenzijde gerealiseerd wordt en het ESR-saldo in het Verkeersveiligheidsfonds werd de voorbije jaren volledig aangewend. Daarnaast speelt er hier een recuperatie van IT uitgaven van andere gewesten: hierdoor kan in 2022 eenmalig voorzien worden in 962 keuro extra uitgaven.

De betaalkredieten stijgen met 886 keuro naar aanleiding van de actualisatie van de betaalbehoefte in 2022.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangsten

MB0-9MHHANA-OW – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de algemene ontvangsten aangerekend in het kader van verkeersveiligheid.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	146.796	0	0
Bijstelling BO 2022	5.707	0	0
BO 2022	152.503	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

De ontvangsten op dit artikel betreffen de volgende categorieën:

- De ontvangsten uit de verkeersboetes voor 2022 worden geraamd op 171.895 keuro (conform de raming BA2021 van de FOD Financiën). De eerste schijf van 17.929 keuro aan ontvangsten uit de verkeersboetes worden toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds. De overige ontvangsten uit verkeersboetes tot het grensbedrag van 161.243 keuro landen op dit begrotingsartikel, waarna het surplus wordt toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds. Concreet betekent dit 143.314 keuro ontvangst op voorliggend begrotingsartikel in 2022 (+5.707 keuro tov BA2021).
- Ook de ontvangsten uit afdrachten (6% van de netto-ontvangsten van de ondernemingen die instaan voor de technische controle) tot aan het drempelbedrag van 5.539 keuro worden op dit begrotingsartikel aangerekend. Het restant wordt aangerekend op het Verkeersveiligheidsfonds.
- Daarnaast worden op dit begrotingsartikel de in het kader van de 6de staatshervorming overgekomen retributies en bijdragen (homologatie, vergunningen technische keuring, vergunningen rijsscholen, technische diensten, opleidingsinstellingen, examencommissie, beroepscommissie) ingeschreven. Op basis van werkelijke realisatie 2020 wordt er voor deze overgekomen retributies en bijdragen een ontvangst van 3.650 keuro ingeschreven bij BO2022.

MB0-9MHHTNA-OW – VERKEERSVEILIGHEID**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten van het Verkeersveiligheidsfonds opgenomen.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	37.295	0
Bijstelling BO 2022	0	6.088	0
BO 2022	0	43.383	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

De ontvangsten op dit artikel betreffen de volgende categorieën:

Verkeersboetes

Op basis van de recente ramingen worden de ontvangsten uit verkeersboetes in 2022 ingeschat op 171.895 keuro. De eerste 17.929 keuro aan ontvangsten uit de verkeersboetes landt op dit artikel. Daarnaast kunnen de ontvangsten op het Verkeersveiligheidsfonds nog stijgen indien de verkeersboetes het bedrag van 161.243 keuro overschrijden. Dit is dus bijkomend het bedrag van 10.652 keuro op het fonds uit de ontvangsten verkeersboetes.

Afdrachten 6%

De ontvangsten uit afdrachten (6% van de netto-ontvangsten van de ondernemingen die instaan voor de technische controle), werden bij BO2021 geraamd op 10.536 keuro. De ontvangsten boven het in de budgettaire boordtabel opgenomen bedrag (5.539 keuro), worden ingeschreven als toegewezen ontvangsten binnen het Verkeersveiligheidsfonds.

De realisatie in 2020 bedroeg 8.809 keuro, gelet op het feit dat de keuringsinstellingen door Corona enkele maanden gesloten waren. Voor 2022 wordt terug een volledig jaar aan exploitatie voorzien, waardoor de ontvangsten constant worden gehouden ten opzichte van BO2021 (4.997 keuro op deze toegewezen ontvangst).

Afdrachten 0,25 euro

De afdrachten (0,25 euro per prestatie) die de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen afstaan aan het Verkeersveiligheidsfonds. Ook deze ontvangsten lagen in 2020 lager omwille van Corona (2.535 keuro). Voor 2022 worden deze terug op niveau gebracht, zoals ook in 2021 geraamd (op 3.000 keuro).

Exploitatieoverschotten

De exploitatieoverschotten van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen worden toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds. De ontvangsten uit deze exploitatieoverschotten worden voor 2022 geraamd op 6.805 keuro. Voor deze ontvangstencategorie betekent dit een daling van 4.564 keuro ten opzichte van 2021. Dit is enerzijds te wijten aan bijkomende kosten van de keuringsinstellingen voor de Coronamaatregelen, en anderzijds de bijkomende investeringen die de keuringsinstellingen doen (bvb. ikv roetfilterfraude).

MB0-9MHHTNA-OP – VERKEERSVEILIGHEID**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel werden de ontvangsten uit het historisch saldo van het FIA (Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen) aangerekend. Aangezien het FIA eind 2019 volledig vereffend werd, worden er op dit artikel geen stortingen meer verwacht in 2022.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Uitgaven**MB0-1MHH2NA-WT – VERKEERSVEILIGHEID****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft uitgaven in het kader van het verkeersveiligheidsplan en de implementatie van informaticatoepassingen (voornamelijk naar aanleiding van de 6de staatshervorming: homologatie voertuigen, technische keuring, rijopleiding,...).

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	3.640	3.640
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 76	- 76
<i>Andere bijstellingen</i>	962	962
BO 2022	4.526	4.526
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar SC0-1SJA2NY-IS	-76	-76	Er wordt 76 keuro VAK/VEK gecompenseerd naar het begrotingsartikel SC0-1SJA2NY-IS van het agentschap Digitaal Vlaanderen als terugdraai van de eenmalige compensatie bij BA2021 ikv VRD Beheer en Exploitatiekredieten (project snelheid Vlaanderen). In 2022 zal via BA2022 een nieuwe compensatie naar de entiteiten gebeuren vanuit Digitaal Vlaanderen.
TOTAAL	-76	-76	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Recuperatie IT andere gewesten	962	962	Er wordt in 2021 een bedrag van afgerond 1,5 miljoen euro gevorderd van de andere gewesten in het kader van prestaties die de voorbije jaren (en in 2021) werden voorzien door DMOW. Hierdoor kan eenmalig voorzien worden in 962 keuro extra uitgaven. Zie verantwoording bij begrotingsartikel MB0-9MFHALA-OW.
TOTAAL	962	962	

MB0-1MHH4NA-WT – VERKEERSVEILIGHEID**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Binnen dit artikel van het Verkeersveiligheidsfonds worden subsidies en werkingsuitgaven aangerekend in het kader van de verkeersveiligheid:

- Subsidies aan de gemeenten in het kader van verkeersveilige schoolomgevingen. Het betreft snel uitvoerbare maatregelen zoals verkeerssignalisatie en kleine infrastructurele maatregelen.
- Subsidies en andere uitgaven in het kader van de verkeersveiligheid (controle langs de weg, subsidie CARA, subsidies terugkommoment, projectsubsidies verkeersveiligheid, rijtscholen, onderzoeksagenda verkeersveiligheid...).
- Subsidies aan de gemeenten in het kader van verkeersveilige schoolroutes. Deze middelen zijn afkomstig vanuit de Relanceprovisie en zullen tijdens het jaar toegevoegd worden aan het beschikbare budget.

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
--	-----	-----

BA 2021	9.000	9.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	9.000	9.000
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH4NB-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Binnen dit artikel van het Verkeersveiligheidsfonds worden de investeringsuitgaven van AWV aangerekend in het kader van de verkeersveiligheid.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	18.270	15.175
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 2.112	0
BO 2022	16.158	15.175
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling ifv ontvangsten	-2.112		Het VAK budget 2022 wordt neerwaarts bijgesteld met 2.112 keuro teneinde de uitgaven gelijk te stellen aan de ontvangsten. Er kan immers niet meer uitgegeven worden dan wat er binnenkomt.
Actualisatie vereffingskalender		5.644	De bijstelling van 5.644 keuro in VEK betreft een actualisatie van de vereffeningsskalender
TOTAAL	-2.112	5.644	

MB0-1MHH4NW-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Binnen het Verkeersveiligheidsfonds wordt een toelage aan Lantis voorzien teneinde de investeringen in verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door Lantis op te vangen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	5.000	5.000

<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	5.000	5.000
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH4NX-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Binnen het Verkeersveiligheidsfonds wordt een toelage aan De Werkvennootschap voorzien teneinde de investeringen in verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door De Werkvennootschap op te vangen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	5.000	5.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	5.000	5.000
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH2NY-IS – VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Vanaf BO2019 wordt de toelage aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde helemaal aangerekend op het Verkeersveiligheidsfonds. Zie bespreking van de begroting van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's**DAB Vlaams Infrastructuurfonds****Uitgaven**

MBU-3MHH2NA-WT – VERKEERSVEILIGHEID**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van verkeersveiligheid (buiten het verkeersveiligheidsfonds) worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MHH2NA-WT. Op voorliggend begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2020.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	564
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 406
BO 2022	0	158
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling vereffeningsskalender		- 406	Inschatting vereffeningsskalender
TOTAAL		- 406	

Overige entiteiten onder toezicht**Vlaamse Stichting Verkeerskunde****Ontvangsten**

De ontvangsten voor 2022 worden geschat op 722keuro. De verdeling tussen bedrijven, gezinnen en overheid is gebaseerd op een inschatting per project.

De inkomsten van derden worden geschat op 113keuro:

- 20 keuro sponsoring ruilovereenkomst grote verkeersquiz.
- 78 keuro uit inkomsten van de Verkeersweken, het Vlaams congres verkeersveiligheid, dag van de motorrijder en overige congressen en studiedagen.
- 15 keuro aan inkomsten bestaande uit eigen bijdrage maaltijdcheques en voordelen alle aard.

De sponsoring van Axa en Yuzzu voor 2022 bedraagt 40keuro.

De toelage voor 2022 bedraagt 8.225 keuro.

Uitgaven

De uitgaven voor lonen en sociale lasten worden voor 2022 geraamd op 4.536 keuro:

- De bezoldigingen worden geraamd op 3.332 keuro.
- De overige bezoldigingen komen op 420 keuro.
- 360 keuro extralegale voordelen (Maaltijdcheques, groepsverzekering, sociaal abonnement, fietsvergoeding, wetsverzekering,...)
- 60 keuro andere (Opleidingen, teambuilding, kantine, externe medische dienst)
- De RSZ ramen we op 784 keuro.

De algemene werkingskosten worden geraamd op 4.289 keuro. Voor de huur van de kantoren, parkeerplaatsen en magazijn wordt 166 keuro voorzien.

Voor investeringen voorzien we een budget van 100 keuro:

- Wagenpark 40 keuro.
- Allerlei investeringen projectwerking 60 keuro.

De begroting zal later worden bijgesteld in functie van de vernieuwde samenwerkingsovereenkomst.

4.2. ISE: VERKEERSBELEID, MVG excl. DAB

Het beleid inzake het wegverkeer kent verschillende aspecten (doorstroming, leefbaarheid, ...) en al deze aspecten vallen onder dit inhoudelijk structuurelement. Ook het fietsbeleid hoort hieronder thuis, enkel het aspect verkeersveiligheid wordt afgezonderd als een specifiek inhoudelijk structuurelement.

Om in staat te zijn om het fietsbeleid in Vlaanderen te evalueren, wordt verder ingezet op het opvolgen van indicatoren via fietsdata. De opvolging van data past binnen de datastrategie van het beleidsdomein. Daarnaast zet Fietsberaad, het kenniscentrum van fietsbeleid in Vlaanderen, verder in op de prioriteiten van hun actieplan. Fietsberaad zet ook verder in op de ontwikkeling van Velopark, een overkoepelend platform dat de gegevens van alle bewaakte fietsenstallingen in België verzamelt.

Met het Mobilidata-programma, dat loopt van 2019 tot eind 2023, willen we drie doelstellingen realiseren: het doen dalen van de uitstoot gerelateerd aan verkeer, het verbeteren van de doorstroming en van de verkeersveiligheid. Om dit te realiseren co-investeren we in innovatieve mobiliteitsoplossingen. We verzamelen, analyseren en verrijken de verschillende verkeersdata met oog op de grootschalige uitrol van C-ITS applicaties. Die verzamelde data delen we via het dataplatform 'Mobilidata' met de ontwikkelaars van apps die het verkeer in betere banen leiden.

Het project vormt een samenwerking tussen het beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie, het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en Imec vzw. Naast het Mobilidata-programma dat overgaat tot de effectieve uitrol van coöperatieve intelligente transportsystemen (C-ITS), werken we binnen ons beleidsdomein nog aan projecten die C-ITS diensten ontwikkelen en testen. Ook deze projecten dragen bij tot de introductie van zelfsturende voertuigen. Het zijn allemaal projecten met Vlaamse pilots waarvoor Europese subsidies werden verkregen.

We zorgen voor een cijfermatige onderbouwing van het mobiliteitsbeleid en infrastructuurprojecten door middel van het ontwikkelen van actuele verkeersmodellen. Daarnaast doen we in 2022 ook onderzoek naar de noden voor een volgende versie van de strategische verkeersmodellen (zowel voor personenverkeer als vrachtverkeer). We zorgen ook voor het toepassen van deze verkeersmodellen voor concrete projecten om de mobiliteitseffecten te kwantificeren. In 2022 zullen onder andere doorrekeningen gebeuren in het kader van de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen, de R0, Minder hinder R0 en Oosterweelverbinding, E34-West, 2^{de} Tijsmanstunnel, A12-Zuid, Ringpark Zuid, strategisch reconversiegebied Vilvoorde- Machelen. Deze 2 aspecten samen (ontwikkelen en toepassen van verkeersmodellen) zullen in 2022 ongeveer 1.900 keuro kosten.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief, aantrekkelijk fietsnetwerk*
- *OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren*
- *OD 2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten met oog op combimobiliteit*
- *OD 2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven*

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	46.465	-12.987	33.478	46.265	-12.432	33.833
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	46.465	-12.987	33.478	46.265	-12.432	33.833
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De beleidskredieten in het kader van het verkeersbeleid dalen met 12.987 keuro. Dit is voornamelijk het gevolg van een geleidelijke afbouw van de subsidie ecologisch en veilig transport (EVT) naar aanleiding van de besparingsmaatregelen (-12.000 keuro) enerzijds en de bijstellingen voor de verwerking van de ontvangsten uit EU subsidies anderzijds. Daarnaast werden er compensaties voor IT-toepassingen voor de overgedragen bevoegdheden 'toegang tot de markt' en 'toegang tot het beroep' en voor het project Mobilidata voor het ANPR-platform teruggedraaid bij BO2022.

De daling van VEK-budgetten is te verklaren door de resultante van positieve en negatieve kredietbewegingen naar aanleiding van een actualisatie van de betaalbehoeften.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangsten

MB0-9MHHAOA-OW – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden ontvangsten in het kader van verkeersbeleid (vnl. Europese subsidies) aangerekend. Daarnaast voorziet dit artikel vanaf 2019 ook de terugvorderingen van de subsidies in het kader van het ecologisch en veilig transport.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	731	0	0
Bijstelling BO 2022	- 76	0	0
BO 2022	655	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

In 2021 werden de verwachte ontvangsten uit EU-projecten bijgesteld tot 131 keuro. Bij BO2022 daalt de geraamde ontvangst tot 55 keuro. Dit betekent een neerwaartse bijstelling van 76 keuro.

MB0-9MHHAOY-OI – FONDS VOOR INNOVEREN EN ONDERNEMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten vanuit het Hermesfonds opgenomen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	306	0	0
Bijstelling BO 2022	- 306	0	0
BO 2022	0	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Voor het project DEMCA werd er bij BO2021 een ontvangst van 306 keuro opgenomen vanuit het Hermesfonds (voor fase 2). Dit bedrag wordt bij BO2022 teruggedraaid. De laatste schijf van 173 keuro (fase 3) wordt verwacht in 2023.

Uitgaven

MB0-1MHH2OA-WT – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

De kredieten op dit artikel worden aangewend voor de ontwikkeling van de verkeersmodellen en de doorrekeningen aan de hand van de verkeersmodellen, de subsidies bovenlokaal fietsbeleid en Fietsberaad Vlaanderen (op basis van afgesloten overeenkomsten), de uitgaven inzake ITS- en informaticagerelateerde toepassingen (ANPR, Centaurus, Amaas, Mobilidata, Europese projecten,...).

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	6.185	5.985
<i>Index</i>	7	7
<i>Compensaties</i>	- 894	- 894
<i>Andere bijstellingen</i>	- 100	455
BO 2022	5.198	5.553
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MB0-1MIH2UA-WT	-615	-615	Het betreft een terugdraai van een eenmalige compensatie voor IT-toepassingen voor de overgedragen bevoegdheden 'toegang tot de markt' en 'toegang tot het beroep' bij BA2021.
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-279	-279	Het betreft een terugdraai van een eenmalige compensatie in het kader van project Mobilidata voor het ANPR-platform bij BA2021
TOTAAL	-894	-894	

(duizend euro)			
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Terugdraai recuperatie EU subsidies 2021	-131	-131	De ontvangsten uit Europese subsidies ten belope van in totaal 131 keuro, die bij BO2021 werden gerecupereerd in de uitgaven in VAK en VEK, worden bij BO2022 teruggedraaid.
Recuperatie EU subsidies 2022	31	31	De nieuwe inschatting voor ontvangsten uit EU subsidies ligt in 2022 lager omwille van het aflopen van een aantal projecten. Voor 2022 wordt een geraamde ontvangst ingeschreven van 31 keuro voor de EU Projecten Dignity en 5G-Blueprint.
Actualisatie vereffeningskalender		555	Op basis van de inschatting van de vereffeningskalender wordt het VEK met 555 keuro bijgesteld.
TOTAAL	-100	455	

MB0-1MHX2OB-PR – PROVISIE KILOMETERHEFFING

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de provisie kilometerheffing, waarvan de middelen jaarlijks worden herverdeeld in functie van het flankerend beleid in het kader van de invoering van de kilometerheffing.

Kredietevolutie:

(duizend euro)		
	VAK	VEK
BA 2021	5.307	5.307
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	5.307	5.307
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Constant beleid bij BO2022.

MB0-1MHH2OC-WT – SUBSIDIES ECOLOGISCH EN VEILIG TRANSPORT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de subsidies aan de transportsector naar aanleiding van de invoering van de kilometerheffing voorzien.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	34.973	34.973
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 12.000	- 12.000
BO 2022	22.973	22.973
Aanwending VAK-ruiter		

**Inhoudelijke
toelichting:**

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling ikv besparing	- 12.000	- 12.000	De subsidie ecologis en veilig transport (EVT) wordt naar aanleiding van de besparingsmaatregelen bij BO2022 geleidelijk afgebouwd tot 2024.
TOTAAL	- 12.000	- 12.000	

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MBU-2MHHAOY-OI – FONDS VOOR INNOVEREN EN ONDERNEMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten vanuit het Hermesfonds opgenomen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Uitgaven

MBU-3MHH2OA-WT – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van verkeersbeleid worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MHH2OA-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2020.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	756
<i>Index</i>	0	0

<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 756
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

**Inhoudelijke
toelichting:**

kredietevoluties:

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling vereffeningskalender		- 756	Inschatting vereffeningen
TOTAAL		-756	

4.3. ISE: WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB

Wat weginfrastructuur (incl. fietsinfrastructuur) betreft wordt in de eerste plaats gefocust op het onderscheid tussen enerzijds het onderhouden van de weginfrastructuur en anderzijds het verbeteren/vernieuwen van de weginfrastructuur. Aangezien niet alle ontvangsten en uitgaven specifiek toe te wijzen zijn aan één van deze twee categorieën, werd een inhoudelijk structuurelement gecreëerd waarin dergelijke ontvangsten en uitgaven ondergebracht kunnen worden. Het gaat hier dan onder andere over uitgaven op het vlak van communicatie, compensatie in het kader van minder hinder of de aankoop van materieel, maar ook over het uitwerken van beleid voor weginfrastructuur. Zo wordt in het kader van het fietsbeleid het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) door de vervoerregio's vastgesteld en worden richtlijnen voor toegang van speed pedelecs tot fietssnelwegen uitgewerkt. Daarnaast wordt het Geoloket Fiets verder ontwikkeld met concrete datamonitoring over de realisaties over de fietssnelwegen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken*
- *OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement*

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	9.664	0	9.664	9.582	82	9.664
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	9.664	0	9.664	9.582	82	9.664
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De vastleggingskredieten op voorliggend ISE blijven constant. De delta van 82 keuro bij de vereffeningskredieten is in functie van een actualisatie van de vereffeningskalender.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)**Ontvangsten****MD0-9MHHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit ontvangstenartikel betreft allerhande ontvangsten die niet op andere begrotingsartikels kunnen worden aangerekend. Deze toevallige of uitzonderlijke ontvangsten zijn niet wettelijk of decretaal geregeld. Dit begrotingsartikel is een combinatie van drie types van ontvangsten:

- diverse ontvangsten;
- terugstortingen van onroerende voorheffing door het ministerie van Financiën van ten onrechte ontvangen gelden en achterstallige ontvangsten door de overheid op de centrale ontvangstenrekening van de Vlaamse Gemeenschap;
- ontvangsten uit verkoop van buiten gebruik gestelde roerende goederen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	4.938	0	0
Bijstelling BO 2022	- 344	0	0
BO 2022	4.594	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Bijstellingen BO 2022:

- Subsidies Imec voor Mobilidata: de ontvangsten worden bijgesteld met eerst een terugdraaiing van de 3de subsidieschijf van 3.291 keuro ontvangen in 2021 en nadien met de verwachte ontvangst van de 4de schijf van 3.260 keuro in 2022. Netto is dit een verlaging van 31 keuro. De ontvangst in 2022 wordt omgezet in VAK aan uitgavenzijde op het begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT.
- Terugdraaiing van de verhoging van 313 keuro toegepast bij BA 2021 ingevolge verwachte ontvangsten van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse zaken voor uitgaven van kosten ingevolge de Brexit.

MD0-1MHH2PA-WT – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het gebruik van dit budget kan als volgt toegelicht worden:

- AWV gebruikt specifiek materieel voor het uitvoeren van haar activiteiten. Hierbij worden enerzijds de onderstaande goederen aangekocht:
 - o vervoersmiddelen: specifieke voertuigen voor de wegendistricten zoals vrachtwagens en polyvalente voertuigen;
 - o rollend materieel en machines: materieel voor de winterdienst zoals zoutstrooiers, sneeuwplougen en wielladers, ander materieel en machines voor de wegendistricten zoals aanhangwagens, signalisatiewagens, botsabsorbeerders en hoogtewerkers;

- o niet-rollend materieel en machines: signalisatie- en topografisch materieel en onderzoeks- en meetapparatuur voor de afdelingen Wegenbouwkunde en EVT;

Anderzijds worden hierbij de volgende kosten aangerekend:

- o aankopen van klein materieel;
 - o onderhoud en herstelling van specifiek materieel;
 - o andere specifieke werkingsuitgaven eigen aan de entiteit.
- Deze budgetten worden ook gebruikt voor het communicatieprogramma. Het Agentschap Wegen en Verkeer wil via dit programma de burger informeren en sensibiliseren. Het informeren gebeurt door het inzetten van communicatiemiddelen rond infrastructuurwerken zoals folders en bewonersbrieven, advertenties. Door middel van communicatieactiviteiten rond mobiliteit en verkeersveiligheid wil AWV ook sensibiliseren. Concreet gebeurt dit door mediacampagnes, het plakken van affiches, het optimaliseren van de AWV-website, ...
 - Daarnaast worden op dit begrotingsartikel de belastingen betaald op het gedeelte van het patrimonium in eigendom van het Vlaams Gewest dat door het Agentschap Wegen en Verkeer wordt beheerd. Dit omvat onder andere de onroerende voorheffing, heffingen voor leegstand en de polderbelasting.
 - Een ander luik is de schaduwtoel van de Liefkenshoektunnel. Bij verkeersincidenten die belangrijke hinder veroorzaken op de Antwerpse Ring, de toegangswegen naar de Ring of in de Kennedytunnel, kiest het Verkeerscentrum ervoor om het verkeer verplicht om te leiden via de Liefkenshoektunnel. In dat geval betaalt het Vlaams Gewest de tol van de wagens die van de Liefkenshoektunnel gebruik maken voor de duur van de verplichte omleiding, de zogenaamde schaduwtoel. Dit zorgt voor kortere files, wat minder overlast betekent voor de weggebruikers en omwonenden. Er werd een overeenkomst afgesloten tussen AWV en de uitbater van de tunnel, de N.V. Tunnel Liefkenshoek.
 - De uitgaven t.g.v. dadingen of gerechtelijke procedures, waarbij AWV wordt veroordeeld tot het betalen van schadevergoedingen, worden ook hieronder opgenomen.

Kreditevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	9.664	9.582
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	82
BO 2022	9.664	9.664
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kreditevoluties:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
		82	Actualisatie vereffeningskalender
TOTAAL		82	

DAB's**DAB Vlaams Infrastructuurfonds****Ontvangsten****MDU-2MHHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Aan dit begrotingsartikel worden volgende ontvangsten toegewezen:

- alle vorderingen en ontvangsten in het kader van boetes en beteugelingen opgesteld door de Wegeninspectie en de politie waaronder, overtollige asdruk, uitzonderlijk vervoer,... Sedert 2021 maakt de Wegeninspectie deel uit van de Vlaamse Belastingdienst. De ontvangsten blijven echter binnenkomen op voorliggend algemene ontvangstenartikel;
- retributies uitzonderlijk vervoer.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	7.900	0	0
Bijstelling BO 2022	1.200	0	0
BO 2022	9.100	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

In uitvoering van het regeerakkoord 2019-2024 heeft op 1 januari 2021 de uitkanteling plaatsgevonden van de controleurs van de wegeninspectie van het Agentschap Wegen en Verkeer naar Vlabe. De bevoegdheid van de afhandeling van de administratieve sanctie (met inbegrip van de bezwaar- en beroepsmogelijkheden) hoort nog steeds toe aan het Agentschap Wegen en Verkeer waardoor de ontvangsten en vorderingen in het kader van de wegeninspectie ook bij AWV terecht komen. Door de samenvloeiing van de controleurs van de wegeninspectie met de mobiele patrouilles van Vlabe zal het aantal controles op overtollige asdruk, overlading en uitzonderlijk vervoer en dus ook het bedrag aan inkomsten, toenemen. Op basis van de reeds geïnde bedragen in de eerste helft van 2021 wordt de geraamde ontvangst vanaf begrotingsjaar 2022 verhoogd met 1.200 keuro.

Overige entiteiten onder toezicht**Tunnel Liefkenshoek****Ontvangsten**

Omwille van de impact van de corona-crisis, is het nog steeds geen sinecure om een éénduidige inschatting te maken van de te verwachten omzet in 2022. Gelet op de trafiekcijfers van de laatste maanden voor zowel het vrachtvervoer als personenwagens, worden de ontvangsten verhoogd met 4,3 miljoen euro ten opzichte van 2021 tot een bedrag van bijna 72 miljoen euro.

Uitgaven

De uitgaven van TLH stijgen met ongeveer 7,6 miljoen euro ten opzichte van BA2021. Dit is grotendeels te wijten aan het feit dat:

- De werkingskosten wat hoger liggen wegens hogere energiekosten en een geplande omruilcampagne van de teletolbadges wat de post- en verzendingskosten zal doen stijgen;
- De personeelskosten stijgen ten gevolge van indexering en barema-aanpassingen;
- De rente op de schuldvordering van BAM jaarlijks daalt (-1,1 miljoen euro).
- Ten gevolge van de stijgende omzet de retributie verschuldigd aan BAM ook stijgt (+5,3 miljoen euro).
- Het rekening houden met de opstart van de exploitaties van de P&R-gebouwen, welke tegen begin 2022 operationeel klaar zullen zijn. Er wordt rekening gehouden met een reeks extra kosten (advies, marketingkosten, fine tuning van de afwerking van de gebouwen, te compenseren aanloopverliezen) die uitgevoerd moeten worden om ook dit deel van de exploitatie-opdracht op te zetten.
- Voor de vervanging van kabelgoten wordt eenmalige een bijkomende investering van 1,6 miljoen euro voorzien.

4.4. ISE: ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe weginfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structurelement. Naast AWW nemen ook Lantis en De Werkvennootschap het voortouw in het investeren in de weginfrastructuur in Vlaanderen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

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

	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	181.415	599	182.014	181.088	599	181.687
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	181.415	599	182.014	181.088	599	181.687
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De delta van 599 keuro in vastleggings- en vereffeningskredieten op voorliggend ISE is enerzijds het gevolg aan een daling van de kredieten omwille van een compensatie voor het actieplan Energie-efficiëntie, een compensatie voor het onderhoud van Ecorasters naar ANB en het terugdraaien van een eenmalige bijstelling in 2021 in het kader van de Brexit. Anderzijds wordt er 1.500 keuro extra voorzien voor onderhoud ten gevolge van de meeropbrengsten ingevolge schadedossiers.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)**Ontvangsten****MD0-9MHHAQA-OW – ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel betreft schaderegelingen die voortvloeien uit het beheer van het openbare domein, geldboetes en invorderingen ingevolge gerechtelijke uitspraken, terugstortingen door aannemers van boetes in verband met overheidsopdrachten.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	5.500	0	0
Bijstelling BO 2022	1.500	0	0
BO 2022	7.000	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Daar de effectieve jaarlijkse ontvangsten ingevolge schadedossiers de afgelopen jaren steeds hoger liggen dan het geraamde budget wordt de geraamde ontvangst voor begrotingsjaar 2022 verhoogd met 1.500 keuro. Deze meeropbrengst wordt gerecupereerd aan uitgavenzijde op het artikel MD0-1MHH2QA-WT.

Uitgaven**MD0-1MHH2QA-WT – ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

De kredieten op dit begrotingsartikel worden aangewend voor de exploitatie en het onderhoud van de wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Dit gaat dan over groenonderhoud, wegenonderhoud, veegwerken, vervangen van de signalisatie, vervangen van de beveiligingsconstructies, elektriciteitskosten, verkeer- en tunnelmanagement, afhandelen incidenten, sneeuw- en ijsvrij houden van de weg e.a. De voorziene middelen zijn strikt noodzakelijk om het bestaande patrimonium in goede staat te behouden en naar behoren te laten functioneren.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	181.415	181.088
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 588	- 588
<i>Andere bijstellingen</i>	1.187	1.187
BO 2022	182.014	181.687
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:**(duizend euro)**

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar QDX-3QCE2FA-WT	-50	-50	Compensatie in het kader van de samenwerking met het Agentschap natuur en Bos voor het onderhoud van de eco rasters. Bij begrotingsopmaak 2021 werd eenmalig het bedrag voor 2 jaar gecompenseerd (104 keuro). De kosten voor begrotingsjaar 2022 worden begroot op 54 keuro incl btw, het verschil wordt teruggedraaid.
Naar CB0-1CBX2AC-PR	-538	-538	Actieplan energie-efficiëntie (-2,5%)
TOTAAL	-588	-588	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	-313	-313	Terugdraaiing van de eenmalige bijstelling in 2021 van 313 keuro in VAK en VEK voor de kosten die AWV heeft gedragen voor de maatregelen in het kader van de Brexit.
	1.500	1.500	Bijstelling van 1.500 keuro in VAK en VEK voor de recurrente meeropbrengsten ingevolge schadedossiers op het begrotingsartikel MD0-9MHHAQA-OW
TOTAAL	1.187	1.187	

4.5. ISE: INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe weginfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structurelement. Naast AWV nemen ook Lantis en De Werkvennootschap het voortouw in het investeren in de weginfrastructuur in Vlaanderen.

Er wordt een hoog investeringsritme vooropgesteld, met extra middelen voor MOW-investeringen vanaf 2020, maar ook in 2022 (zie de extra 45 miljoen euro die opgenomen werd in het Vlaams Infrastructuurfonds om snel te kunnen inspelen op investeringsopportuniteiten). Er zal prioriteit gegeven worden aan investeringen in fietsinfrastructuur, in doorstroming op het hoofdwegennet, in openbaar en collectief vervoer en in 'missing links'.

De realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en meer recent ook de uitbouw van een netwerk van fietssnelwegen zijn belangrijke maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen en de veiligheid te verbeteren. Daarom verhogen we de budgettaire middelen voor investeringen en subsidies in fietsinfrastructuur met het oog op de uitbouw van een kwalitatief netwerk van fietssnelwegen (ruggengraat BFF) en de versnelling van de realisatie van de overige schakels van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF).

In het kader van Oosterweel worden de uitgaven voor wegenbouwkundige werken bij Lantis, na de hoge vastleggingen in 2021 bij gunning van de projecten op Rechteroever, in vastleggingen naar beneden bijgesteld, maar in vereffeningen naar boven bijgesteld in functie van uitvoering van de werken.

Bij De Werkvennootschap gaat het grootste deel van de investeringen naar 'Werken aan de Ring' waarbij ook in 2022 verder in de toegewezen projecten investeert. Voor de herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) (Noord, Oost en West/Zuid), de uitbouw van het hoogwaardig openbaar vervoer (Brabantnet), de investeringen in de fietssnelwegen alsook verschillende hoppinpunten, raamt De Werkvennootschap de investeringen op 102,1 miljoen euro waarvan meer dan de helft voor fietsinvesteringen. Voor het programma R4WO, waarbij de contract close van DBFM-bestek in 2022 wordt verwacht, gaat het om voorbereidende werken zoals het verleggen van de nutsvoorzieningen in aanloop van de grote PPS-werken. Daarnaast worden ook voor Spartacus Lijn 2 de eerste doorstromingsmaatregelen doorgevoerd. De resterende vastleggingen kaderen binnen de lopende studieopdrachten voor Noord-Zuid Limburg en Rond Ronse, waarbij voor beide programma's in 2022 het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en de uitwerkingsfase zal opstarten. Naast de bestaande programma's worden in 2022 ook 2 nieuwe studiecontracten in de markt geplaatst voor opstart van studie van Gent Dampoort en vertramming lijn 4 en 7 alsook A8 Halle (beiden PPS).

De relevante operationele doelstellingen uit de beleidsnota voor dit ISE zijn:

- OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken
- OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk
- OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement
- OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief, aantrekkelijk fietsnetwerk
- OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren
- OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk
- OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe weginfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structuurelement. Naast AWV nemen ook Lantis en De Werkvennootschap het voortouw in het investeren in de weginfrastructuur in Vlaanderen.

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	0	0	0	2.000	0	2.000
Toelagen (interne stromen (IS))	749.800	-682.730	67.070	53.663	31.751	85.414
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	110.000	33.451	143.451	158.064	47.717	205.781

Totaal	859.800 -649.279 210.521	213.727 79.468 293.195
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De grootste bedragen voor investeringen in weginfrastructuur worden opgenomen op de DAB Vlaams Infrastructuurfonds en komen hier dus niet naar voren, aangezien in deze overzichten DAB's niet worden meegenomen.

De evolutie op voorliggend ISE betreft dus de evolutie van een aantal toelagen aan rechtspersonen binnen MOW zoals Lantis en De Werkvennootschap. Een gedetailleerde inhoudelijke toelichting van deze rechtspersonen is verder te vinden, maar de daling van 649.279 keuro in vastleggingskredieten is grotendeels te wijten aan de daling van 683.842 keuro in het kader van de leefbaarheidsprojecten Oosterweel bij Lantis. In 2021 werd immers een bedrag van 722.500 keuro voorzien als vastlegging, die in 2022 grotendeels wordt teruggedraaid, zodat enkel nog de bijkomende vastlegging van 38.658 keuro wordt voorzien. Qua vereffeningen is er logischerwijs, in functie van de uitvoering, een stijging waar te nemen van 32.654 keuro, wat grotendeels de stijging in VEK verklaart. Daarnaast is er bij De Werkvennootschap een stijging in de toelage van 33.451 keuro aan vastleggingskredieten en 47.717 keuro in vereffeningkredieten.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangsten

MB0-9MHARY-OP – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de terugbetaling van de lening door de Werkvennootschap.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	60.682	0	0
Bijstelling BO 2022	21.646	0	0
BO 2022	82.328	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Voor de financiering van de investeringen die De Werkvennootschap (DWV) als projectvennootschap uitvoert in opdracht van de Vlaamse Regering voor voornamelijk het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn, doet zij beroep op een rekening courant met het Vlaams Gewest. Deze financiering werd in 2019 verder verduidelijkt via een addendum aan de Samenwerkingsovereenkomst met het Vlaams Gewest, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 mei 2019. Bij voorlopige oplevering – na de eindproeven – zal DWV haar projecten overdragen aan de begunstigde partij. Dankzij de bekomen ruling (goedgekeurd in 2019) kan deze overdracht gebeuren aan aanschafwaarde en dient er dus geen marktconforme vergoeding aangerekend te worden. Bij deze overdracht zal een factuur inclusief BTW worden opgesteld aan de begunstigde partij van de investeringen en wordt eveneens de financiering die het Vlaams Gewest reeds heeft verstrekt in rekening gebracht waardoor enkel het btw-bedrag verschuldigd blijft voor de begunstigde partij. In 2022 is de overdracht van enkele fietsinvesteringen voorzien (R0-N-QWHST, F203 Molenstraat; fietspaden NZL) alsook van turboverkeersplein O9 en de werken onder Ringtrambus op

gewestwegen (Sint-Annalaan; Woluwe-Noord). De ontvangst naar aanleiding van deze overdracht van gronden en infrastructuur wordt in 2022 geraamd op 82.328 keuro. Dit betekent een bijstelling van 21.646 keuro tov BA2021.

Uitgaven

MB0-1MHH2RD-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN IN DE STEDELIJKE ZONES ROND DE RING OM ANTWERPEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

In het kader van het akkoord rond Oosterweel werd afgesproken dat er een fonds gecreëerd zal worden waarop de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW verzameld zullen worden teneinde dit fonds aan te kunnen wenden in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – ring om Antwerpen.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	2.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	2.000
Aanwending VAK-ruiter	2.000	

Inhoudelijke toelichting:

Vanaf BO 2021 wordt de aanwending van de VAK-ruiter rechtstreeks ingeschreven in de investeringstoelage van de betrokken entiteiten. De Vlaamse overheid heeft zich immers geëngageerd tot 1 miljard euro VAK voor wat de leefbaarheidsprojecten betreft. In functie van de facturen die voortvloeien uit deze vastleggingen, wordt het overgedragen saldo op dit begrotingsartikel vervolgens jaarlijks in mindering gebracht.

Bij BO 2022 worden zo volgende vastleggingen (vereffeningen) begroot:

- 2.000 (2.000) keuro werking intendant op dit begrotingsartikel: zal worden aangewend voor studieopdrachten, communicatiekosten, mediacampagnes, workshops en evenementen in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – ring om Antwerpen;
- 0 (27.750) keuro Leefbaarheidsprojecten bij Lantis op Linkeroever.
- 0 (27.404) keuro Leefbaarheidsprojecten bij Lantis voor de onderbouw van de overkapping op Rechteroever;
- 38.658 keuro correctie vastlegging 2021 voor Leefbaarheidsprojecten Lantis op Linkeroever.
- 855 (2.750) keuro voor de studie voor Ringpark Zuid bij AWV.

De vereffeningen, die in mindering worden gebracht op dit artikel, zullen telkens op het einde van het jaar in functie van de effectieve uitvoering worden geblokkeerd.

MB0-1MHH5RU-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan BAM, specifiek voor de leefbaarheidsprojecten. Zie bespreking van de begroting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	722.500	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	22.500
<i>Andere bijstellingen</i>	- 683.842	32.654
BO 2022	38.658	55.154
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH2RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan BAM. Zie bespreking van de begroting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	11.610	11.610
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	216	216
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	11.826	11.826
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH5RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage van Lantis. Zie verantwoording bij de bespreking van de begroting van Lantis.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	6.798	29.900
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	- 22.500
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 602
BO 2022	6.798	6.798
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH2RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan De Werkvennootschap. Zie bespreking van de begroting van De Werkvennootschap.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	8.892	8.892
<i>Index</i>	112	112
<i>Compensaties</i>	784	784
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	9.788	9.788
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH5RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

De middelen voor de financiering van het project Spoorinvest (investeringen van NMBS zoals hierboven beschreven) worden via een investeringstoelage ontvangen. Een deel van de investeringen van Spoorinvest wordt gefinancierd met Europese middelen waardoor enkel het verschil dient voorzien te worden via toelage. Het betreft 1.848 keuro in VEK in 2022. Zie verdere toelichting bij de begroting van De Werkvennootschap.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	3.261
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 1.413
BO 2022	0	1.848
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH5RY-PA – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan De Werkvennootschap. Zie bespreking van de begroting van De Werkvennootschap.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	110.000	158.064
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	33.451	5.600
<i>Andere bijstellingen</i>	0	42.117
BO 2022	143.451	205.781
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's**DAB Vlaams Infrastructuurfonds****Ontvangsten****MDU-2MHARA-OW – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden volgende ontvangsten geboekt:

- vorderingen en ontvangsten uit concessies, verhuring van gronden en gebouwen en het verplaatsen van leidingen: 2.000 keuro;
- opbrengsten uit nevenbedrijven langsheen de snelweg: 32.500 keuro;
- verkoop van gronden aan andere sectoren dan de overheid: 2.522 keuro.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	37.022	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	37.022	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

De geraamde ontvangsten op dit begrotingsartikel blijven ongewijzigd.

MDU-2MHARB-OL – BESCHIKBAARHEIDSVergoedingen**Korte inhoud begrotingsartikel:**

De ontvangst op dit begrotingsartikel is gerelateerd aan een boekhoudkundige en technische verwerking rond het PPS project Brabo I.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	279	0	0
Bijstelling BO 2022	- 77	0	0
BO 2022	202	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Op basis van de aflossingstabel wordt de ontvangst voor begrotingsjaar 2022 met 77 keuro naar beneden bijgesteld.

MDU-2MHARV-OI – FONDS VOOR INNOVEREN EN ONDERNEMEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel wordt voorzien voor interrelaties tussen Vlaio en AWV. Dit is in 2022 niet van toepassing.

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

MDU-2MHARW-OI – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het VIF voorziet jaarlijks middelen voor de grondenbankwerking van de VLM. De terugbetaling van de saldi uit deze werking worden op dit artikel aangerekend. Voor 2022 zijn er geen terugbetalingen voorzien.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Uitgaven**MBU-3MHH2RA-LO – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de lonen en forfaitaire vergoedingen van de regeringscommissarissen bij de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	92	92
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	92	92
Aanwending VAK-ruiter		

MDU-3MHH2RA-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

De kredieten op dit begrotingsartikel worden aangewend voor het structureel onderhoud en investeringen in weginfrastructuur. Dit gaat over het ontwerpen, aanleggen, herinrichten, uitrusten van gewest- en autosnelwegen voor autoverkeer, vrachtvervoer, fiets- en voetgangersvoorzieningen, voorzieningen voor mindervaliden en van elektromechanische en telematica-uitrustingen.

Ook (investerings)subsidies aan provincies, steden en gemeenten in het kader van het decreet basisbereikbaarheid en voor overdrachten van gewestwegen worden op dit begrotingsartikel gefinancierd, alsook de aflopende subsidies voor de bevolen verplaatsingen van rioleringen, gas- en elektriciteitsinstallatie.

Alle kosten gerelateerd aan het kabelnetwerk van AWV worden eveneens op dit begrotingsartikel gefinancierd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer helpt mee aan de doorstroming van het openbaar vervoer in samenwerking met de VVM de Lijn. Het betreft onder andere de aanleg van vrije busstroken, verkeerslichtenbeïnvloeding en verplaatsing van haltes.

Het zogenaamde handhavingsbeleid wordt eveneens met deze kredieten gefinancierd (flitspalen, installaties voor trajectcontrole, aswegers en systemen voor automatische nummerplaatherkenning).

Het herstellen van schade aan elektrische en elektromechanische installaties wordt eveneens met deze kredieten gefinancierd. Mogelijke oorzaken van beschadigingen aan deze installaties zijn verkeersongevallen, vandalisme en overmacht (water- en stormschade). Het is essentieel voor de weggebruikers dat deze uitrustingen zo snel mogelijk terug beschikbaar zijn, dit om een vlotte en veilige mobiliteit te kunnen verzekeren en ervoor te zorgen dat kunstwerken bediend kunnen blijven worden.

De kosten van het onderhoud en de investeringen in het kabelnetwerk van afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica worden eveneens hierop aangerekend.

De investeringen ten behoeve van het controledispositief van de wegensinspectie worden volgens de afspraken die gemaakt werden met Vlabel eveneens aangerekend op dit begrotingsartikel.

Ten slotte worden op dit begrotingsartikel alle overige projecten van AWW aangerekend die opgenomen zijn in het plan Vlaamse Veerkracht (o.a. VV13 fietsinvesteringen, VV 37 asset management, VV38 het versneld aanpakken gevaarlijke punten, VV48 duurzaamheid- verleiding van de gewestwegen, VV 39 veilige schoolroutes, VV40 versnelling verkeerslichtenbeïnvloeding).

De kredietherverdelingen en aanrekeningen van deze maatregelen gebeuren volgens de afspraken die gemaakt werden in het kader van het Plan Vlaamse Veerkracht en worden niet opgenomen in onderstaande budgetten, aangezien deze centraal op de Relanceprovisie staan en tijdens het jaar naar voorliggend begrotingsartikel herverdeeld worden.

Er werd tot slot voor enkele DBFM-projecten door de Vlaamse Regering beslist om verder uit te werken als potentieel Vlaams PPS-programma, concreet voor AWW Londerzeel Zuid ikv ombouw A12 en Knoop Mechelen Noord.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	502.824	435.363
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	7.220	6.140
<i>Andere bijstellingen</i>	2.833	2.004
BO 2022	512.877	443.507
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluities:

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-5.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 FFEU-projecten
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-1.260	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 masterplan Toegankelijkheid haltes
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-44.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 Asset Management
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-5.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 extra middelen fietsfonds
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-10.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 Snelwegparkings AWW
Van MB0-1MIH2SA-WT	200	200	Terugdraai eenmalige compensatie 2021 Gentse kanaalzone
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-10.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie VAK 2021 fietsinvesteringen

Van MB0-1MEH2EA-WT	432	432	Terugzetten eenmalige compensatie communicatiebudget campagne basisbereikbaarheid
Van MB0-1MFH2KD-WT	50	50	Terugdraai eenmalige compensatie 2021 voor kenniscellen studie vrachtwagenparkeren
Van MB0-1MHH2OA-WT	279	279	Terugdraai eenmalige compensatie 2021 deelproject Mobilidata
Van MBU-3MFH2LB-WT	1.260	0	Eenmalige compensatie VAK Masterplan toegankelijkheid haltes in 2022
Van MDU-3MHH2RW-IS	580	0	Op basis van een geüpdatet projectenoverzicht van de VLM voor begrotingsjaar 2022 wordt het budget op begrotingsartikel MDU-3MHH2RW-IS aangepast. Het verschil van 580 keuro wordt in VAK overgedragen naar MDU-3MHH2RA-WT
Naar MDU-3MHH2RY-WT	-8.500	-8.500	Op basis van het projectenoverzicht van De Werkvennootschap wordt het bedrag dat voorzien moet worden voor de BTW op begrotingsartikel MDU-3MHH2RY-WT voor 2022 bijgesteld.
Van MDU-3MHH2RB-WT	579	579	Bijstelling beschikbaarheidsvergoedingen PPS in functie van aflossingstabellen
Van MBU-3MFH2LB-WT	10.000	10.000	Onteigeningen ihkv FFEU projecten AWW
Van MBU-3MFH2LB-WT	3.100	3.100	Eenmalige compensatie studiekosten PPS-dossiers AWW
Van MBU-3MFH2LB-WT	59.500		Investerings AWW conform ontwerp GIP
Van MBU-3MFH2LB-WT	10.000		Investerings Fietspaden AWW conform ontwerp GIP
Van MBU-3MFH2LB-WT	5.000		Investerings Fietsfonds AWW
TOTAAL	7.220	6.140	

(duizend

euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	0	2.385	Vereffeningskalender projecten AWW
	792	792	Bijstelling recuperatie ontvangsten onroerende transacties ten behoeve van realisatie

			infrastructuurprojecten (ruilovereenkomst en samenwerkingsovereenkomst)
	740	740	De verwachte meeropbrengsten van de controles op de wegen door politie en wegeninspectie op begrotingsartikel MDU-2MHHAPA-OW voor 2021 (740 keuro) en 2022 (1.200 keuro) worden omgezet naar uitgavenzijde op dit begrotingsartikel voor een bedrag van 1.940 keuro in VAK en VEK.
	1.200	1.200	Er wordt in een bijstelling voorzien van 536.000 euro in VAK en VEK voor Europese subsidies die AWW in 2021 ontvangen heeft op begrotingsartikel MD0-9MHHAPA-OW.
	-404	-404	Naar kapitaalsaflossingen (LE beschikbaarheidsvergoedingen) voor de PPS projecten
	0	-3.245	Vereffeningskalender Mobilidata
	3.260	0	Ontvangsten Mobilidata 2022
	-3.291	0	Terugdraaien ontvangsten Mobilidata 2021
TOTAAL	2.833	2.004	

MDU-3MHH2RB-WT – BESCHIKBAARHEIDSVERGODINGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

in het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten worden op dit begrotingsartikel het gedeelte rente en onderhoud van de beschikbaarheidsvergoedingen van AWW aangerekend alsook het gedeelte kapitaal van de beschikbaarheidsvergoedingen van de niet-geherkwalificeerde PPS projecten van AWW.

Kredietevoluitie:**(duizend euro)**

	VAK	VEK
BA 2021	96.855	96.855
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 579	- 579
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	96.276	96.276
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:****(duizend euro)**

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-579	-579	Bijstelling beschikbaarheidsvergoedingen PPS in functie van aflossingstabellen
TOTAAL	-579	-579	

MDU-3MHH2RB-LE – BESCHIKBAARHEIDSVERGODEINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

- De kapitaalscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen voor de geherkwalificeerde PPS projecten worden in het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten afgezonderd op dit begrotingsartikel.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	5.917	5.917
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	404	404
BO 2022	6.321	6.321
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluities:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	404	404	Kapitaalsaflossing PPS in functie van aflossingstabellen
TOTAAL	404	404	

MDU-3MHH2RC-WT – FFEU

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel werden budgetten voorzien voor de volgende projecten:

- FFEU – Fietspaden; de kredieten op deze basisallocatie werden voorzien voor het uitvoeren van fietspaden. Deze fietspaden werden aangelegd door de betrokken gemeente, welke na uitvoering gesubsidieerd wordt met deze kredieten. Het aanleggen van fietspaden vraagt de nodige tijd: opmaken plannen, uitvoeren onteigeningen, uitvoering werken,... Daarbij was het ook moeilijk in te schatten wat de exacte kostprijs zal zijn van deze projecten. Zo is het bijvoorbeeld heel moeilijk om op voorhand de kostprijs van de nodige onteigeningen in te schatten. De lange looptijd van deze projecten, het feit dat AWV geen bouwheer is en het feit dat het moeilijk is aan de start van een project de kostprijs exact in te schatten, maken het zeker te verantwoorden dat voor deze basisallocatie een ruiter voorzien wordt.

- FFEU - Gevaarlijke punten; de kredieten op deze basisallocatie worden aangewend voor het versneld wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken. Dit project omvatte 809 wegenisprojecten. Alhoewel het project zijn einde nadert, zijn er nog steeds enkele wegenisprojecten die in uitvoering zijn. Doordat het project zo groot was, kende het ook reeds een lange looptijd. Deze lange looptijd zorgt er ook voor dat vroegere ramingen en op basis hiervan genomen vastleggingen niet altijd meer actueel zijn, door onder meer de fluctuaties van eenheidsprijzen.

- FFEU - Missing links en Masterplan Antwerpen 2020; de kredieten op deze basisallocatie worden vooral voorzien voor het uitvoeren van onteigeningen van Missing Links. Aangezien deze onteigeningen veelal zeer traag verlopen en het ook moeilijk is deze onteigeningen van aan de start van een project precies te ramen (men is immers afhankelijk van onderhandelingen, gerechtelijke procedures,...) is ook hier het gebruik van een ruiter zeker aan te raden.

- FFEU verkeerslichtenbeïnvloeding: deze middelen hebben als doel een globaal pakket aan verkeerskundige en technologische initiatieven tot stand te brengen om de doorstroming voor het openbaar vervoer bij alle lichtengeregelde kruispunten in Vlaanderen te verbeteren, met voorrang voor verkeersassen en trajecten waarbij de impact op de doorstroming het hoogst is.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	41.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 3.228
BO 2022	0	37.772
Aanwending VAK-ruiter	818	

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
		-3.228	Vereffeningskalender FFEU projecten
TOTAAL		-3.228	

Aanwending VAK ruiter:

In 2022 wordt de laatste schijf voor het project Verkeerslichtenbeïnvloeding voorzien. Deze middelen zullen tijdens het jaar, in functie van voortgang van het project, herverdeeld worden naar De Lijn.

MDU-3MHH2RE-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN OOSTERWEEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de projecten aangerekend van de studies en werken die AWV uitvoert in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de Antwerpse Ring. De financiering gebeurt vanuit het rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	3.300	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 2.445	2.750
BO 2022	855	2.750
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	-2.445	2.750	Aandeel AWW in leefbaarheidsprojecten Oosterweel 2022
TOTAAL	-2.444	2.750	

MDU-3MHH2RW-IS – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ**Korte inhoud begrotingsartikel:**

- De Vlaamse Landmaatschappij is een extern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid dat verscheidene taken heeft binnen het beleidsdomein Omgeving van de Vlaamse overheid. Dit begrotingsartikel bevat alle projecten die de Vlaamse Landmaatschappij voor AWW uitvoert.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	1.441	1.441
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 580	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	861	1.441
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-580	0	Bijstelling obv projectenoverzicht VLM
TOTAAL	-580	0	

MDU-3MHH2RY-WT – DE WERKVENNOOTSCHAP**Korte inhoud begrotingsartikel:**

De Werkvennootschap werd als projectvennootschap opgericht door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse mobiliteitsspelers te coördineren. Hierbij worden infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aangepakt ten einde een mobiliteitsinfrastructuur te realiseren en te faciliteren (ontwerpen, financieren, bouwen) voor het Vlaamse Gewest en publiekrechtelijke rechtspersonen. De drie activiteiten die door de Werkvennootschap ten behoeve van AWV gedaan worden zijn:

- o Infrastructuurwerken
- o Onteigening van gronden
- o Aanschaf gronden ten behoeve van boscompensaties via de VLM

Kredietevoluitie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	65.750	65.750
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	8.500	8.500
<i>Andere bijstellingen</i>	21.647	21.647
BO 2022	95.897	95.897
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluities:

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MDU-3MHH2RA-WT	8.500	8.500	Er wordt 8.500.000 euro gecompenseerd van het regulier investeringsartikel van AWV ter financiering van de BTW die verschuldigd is bij de overdracht van de infrastructuurprojecten door De Werkvennootschap aan AWV.
TOTAAL	8.500	8.500	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	21.647	21.647	In overeenstemming met de begroting van de Werkvennootschap wordt er een bijstelling doorgevoerd ten belope van 21.647.000 euro in het kader van de overdracht van infrastructuur en gronden. Aangezien het een transactie betreft tussen twee geconsolideerde entiteiten van de Vlaamse overheid, is deze bijstelling ESR-neutraal. De Werkvennootschap neemt

			immers een verkoop op in haar begroting.
TOTAAL	21.647	21.647	

Overige entiteiten onder toezicht

Lantis

Ontvangsten

Gelet op de stijgende trafiek in de laatste maanden van 2021 stijgt het bedrag aan retributiebetalings afkomstig van TLH ten opzichte van BA2021 tot 42,2 miljoen euro (inschatting september 2021).

De werkingstoelage wordt constant gehouden op 11,8 miljoen euro. De eenmalige compensatie bij BA2021 in het kader van basisbereikbaarheid wordt bij BO2022 teruggedraaid. Met deze werkingstoelage worden o.m. investeringen in de Park & Ride-gebouwen, flankerende maatregelen en de werkingskosten van VVRA gefinancierd.

Daarnaast krijgt BAM een investeringstoelage voor verkeersveiligheid ten belope van 5 miljoen euro (zie supra), en een investeringstoelage verbonden aan projecten voorzien onder de noemer van het Toekomstverbond (6,8 miljoen euro).

Vanuit de overkappingsruiter wordt een dotatie voorzien van 55,2 miljoen euro, ten opzichte van 22,5 miljoen euro in 2021. Het betreft een bedrag van 27,8 miljoen euro voor leefbaarheidsprojecten op Linkeroever en 27,4 miljoen euro pro rata van de onderbouw in het totaal van de uitvoering op Rechteroever (3B).

De bijdrage van de Stad Antwerpen voor de uitvoeringswerken van de P&R gebouwen valt vanaf 2022 helemaal weg. De laatste schijf van 341 keuro werd voorzien in 2021.

In de tweede helft van 2022, zullen de beschikbare cash middelen van BAM, ten gevolge van de huidige projectuitvoering, aangewend zijn. Voor de verdere financiering van de projectuitvoering zal dan ook een beroep moeten gedaan worden op de financiering van het Vlaams Gewest zoals vastgelegd in de financieringsovereenkomst van 18 april 2018 tussen Vlaams Gewest en BAM. Volgens de huidige lange termijn cash planning zal in de tweede helft van 2022 een opname van 125 miljoen euro noodzakelijk zijn.

Uitgaven

Ten opzichte van de BA 2021 stijgen de loon- en werkingskosten lichtjes met 442 keuro. De stijging ligt in lijn met de realisatie op de projecten die verder stijgt. Om het ambitieuze bouwprogramma te kunnen beheersen, zal het team gedurende de uitvoering moeten uitgebreid worden tot ca 250 VTE waarvan de helft via outsourcing en de helft via payroll. Dit houdt deels een verschuiving van loonkost (via payroll) naar werkingskost (via outsourcing) in.

In het kader van boscompensaties wordt in 2022 nog een bedrag van 366 keuro voorzien ter waarde van 10ha. Bij de volledigheidverklaring van de OVA werd aan de verplichtingen grotendeels tegemoet gekomen.

Onteigeningen en andere eigendoms- of exploitatiecompensaties worden begroot op 9.000 keuro.

De uitgaven voor wegenbouwkundige werken worden begroot op 52.613 keuro in vastleggingen en 371.746 keuro in vereffeningen. Conform de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën wordt er immers voorzien in een volledige VAK/VEK-begroting

sinds 2020 waarbij in 2021 de grootste vastleggingen werden genomen in het kader van de hoofdwerken voor Oosterweel.

Hoofdwerken Oosterweel ('Buiten Norm') (246,2 miljoen euro VEK)

In 2022 zullen de werken op Linkeroever stilaan over hun hoogtepunt zijn. Het leeuwendeel zal ingenomen worden door de Scheldetunnel, op de voet gevolgd door Rechteroever 3B. Op Rechteroever 3A en VTTI zal de voorbereidende engineering verder gezet worden. Naar uitvoering (VEK) betekent dit:

- Linkeroever: 60.164 keuro - dit omvat de basisopdracht en betekent een daling na de topjaren 2020-2021. De snelwegwerken zullen grotendeels achter de rug zijn, de hoofdmoot wordt ingenomen door knooppunt Sint-Anna. De andere deelwerven worden uitgefaseerd. Voor bouw van de Park&Ride en de PFOS-sanering: zie verder;
- Scheldetunnel – bouwdok/kaaimuur Zeebrugge: 686 keuro - tweede schijf van het addendum m.b.t. brug over het Bevrijdingsdok;
- Scheldetunnel: 90.500 keuro - hoofdcontract: constructie tunnelelementen, werfinstallatie, werken in situ aan de tunnelmondingen, architecturaal onderzoek;
- RO 3A: 19.000 keuro - omvat enerzijds verderzetting van de engineering (9 miljoen euro) en anderzijds de aanvang van de voorafgaandelijke werken (10 miljoen euro);
- RO 3B: 92.000 keuro - uitvoeringsengineering gedurende nog 4 maanden, deelpakketten 1 t.e.m. 3 t.w.v. 60 miljoen euro en indirecte kosten (22 miljoen euro);
- VTTI: 11.250 keuro - facturatie regie engineering door aannemer, in lijn met de prestaties over 2021.

Vorbereidende werken, Projectmanagement en studies (57,3 miljoen euro VEK)

De voorbereidende werken zijn in 2022 volledig achter de rug. Enkel op het vlak van nutsleidingen zullen op rechteroever nog heel wat ingrepen nodig zijn. In 2022 staan het verleggen van leidingen in functie van de opstart van de constructie van de bypass R1 en de werken aan de Groenendaallaan op het programma.

Wat Projectmanagement & Engineering betreft wordt in 2022 het volgende voorzien:

- Geïntegreerd team en studies: het gaat hier om de kosten voor de technische contractuele opvolging en beheersing van elk deelproject in de uitvoeringsfase, naast het uitvoeren van ad hoc studies.
- Projectverzekering OWV: dit betreft de projectgebonden verzekering van OWV, welke conform de huidige verzekeringsstrategie deel uitmaakt van het overkoepelend verzekeringsprogramma. De verzekering omvat de ABR, BA, PI (beroepsaansprakelijkheid) en een milieu-luik. De verzekering ABR werd in de markt geplaatst, terwijl voor de BA zal gewerkt worden met een waarborg vanuit de Vlaamse Overheid. Voor deze laatste is een (jaar)uitgave voorzien van 1.050 keuro.
- Digitale werf/monitoring: betreft de ontwikkeling van het digitaal werfplatform en de opstart van het monitoringcontract.
- Cost Assurance/Cost Control: opstart van het review-team in het kader van de cost assurance en cost control voor de NEC4-contracten.

De financiering van deze kosten voor projectmanagement en engineering worden via het Financieel Model OWV opgevangen.

Park & Ride LO [+traminfrastructuur] (801 keuro VEK)

De civiel technische oplevering is voorzien in het najaar 2021. De afwerking van de omgeving en toegang zal nog een beperkte uitloop kennen in 2022 (801 keuro). Deze Park&Ride wordt gefinancierd door het exces in de concessie TLH ten opzichte van wat werd opgenomen in het Financieel Model.

PFOS Linkeroever

Inzake de PFOS-problematiek zal Lantis de aanbevelingen van de commissie Grondverzet nauw opvolgen. De verdere uitwerking van een aantal aanbevelingen en maatregelen (o.a. monitoringsplannen, metingen, aanpassen Technisch Verslag) is volop aan de gang en de toepassing op het terrein van de aanbevelingen is reeds in uitvoering.

De sanering van grondwater en de bijzondere aanpak van de bodem zal nog een aantal jaren blijven doorlopen. In 2022 zal een deel van de veiligheidsberm met 3M worden uitgevoerd. Bovendien wordt de saneringskost ter hoogte van de Scheldetunnel reeds deels meegenomen (4 miljoen euro in VAK en VEK). Het uitvoeringsbedrag voorzien voor 2022 daalt naar 9,8 miljoen euro. De totale projectkost wordt nog steeds begroot op circa 71 miljoen euro (inclusief studie en herzieningen en deel Scheldetunnel).

De Leefbaarheidsprojecten (55,2 miljoen euro VEK)

De Leefbaarheidsprojecten gingen van start in 2020 en omvatten naast de studies voor het Ring Park West, het aanbrengen van geluidschermen (inclusief funderingen) en geluidsbeperkende bermen op LO. Voor 2022 staan de werkpakketten aan knooppunten Sint-Anna, Antwerpen West en Antwerpen Zuid (deels) op het programma naast een vervolg op de onteigeningskosten i.f.v. de inrichting van geluidsbermen.

De financiering gebeurt door de overkappingsruiter binnen MOW. De kredieten voor de overkapping worden gefinancierd door de zogenaamde overkappingsruiter binnen MOW.

P&R Luchtbal, Merksem & Noordersingel (0 euro)

De P&Rs op Luchtbal en in Merksem zullen opleveringsklaar zijn tegen zomer/najaar 2021. We gaan er van uit dat op vlak van realisatie geen uitgaven meer genereren in 2022. De P&R Noordersingel werd geschrapt.

Minder Hinder en Verkeersveiligheid (5,52 miljoen euro VEK)

Betreft flankerende maatregelen grotendeels buiten het projectgebied van OWV om de doorwaadbaarheid tijdens voorbereiding en uitvoering van de werken te garanderen of te verbeteren. De reeks van projecten binnen deze groep kunnen als volgt opgedeeld worden:

- Fietspaden: Betreft dotaties of uitvoeringsbedragen inzake fietsprojecten in en om Antwerpen en het wegwerken van zgn. missing links in het fietsnetwerk. Voor 2022 staat enkel nog Hoboken - Missing Link Sint-Bernardusroute op het programma. Daarnaast wordt in het kader van het Relanceplan van de Vlaamse overheid een reeks van een 20-tal fietsprojecten (snelwegen, missing links, connecties, verbetertrajecten, enz.) in de ruime omgeving van Antwerpen (uitvoeringsperiode 2021-2023) uitgevoerd. Geplande uitgaven in 2022: 6.500 keuro. Daarnaast wordt hier de ondertunneling van het fietspad ter hoogte van de Turnhoutsebaan in Deurne opgenomen. Geplande uitgaven in 2022: 2.730 keuro. De middelen in het kader van Relance worden niet opgenomen in de begroting van Lantis, aangezien ze tijdens het jaar in functie van de uitvoering worden herverdeeld uit de Relanceprovisie.
- Minder Hinder Waasland: Simultaan met de uitvoering van het hoofdwerk zou de reeks van deelprojecten hier grotendeels uitgevoerd kunnen zijn. Eén deelproject, de aanleg van de P&R Melsele, liep bij de grondverwering substantiële vertraging op en zal pas van start gaan einde 2021. Dit betekent

dat het leeuwendeel van de uitvoering naar 2022 verplaatst wordt (1,5 miljoen euro).

- Verkeersveiligheid: Betreft een reeks van ingrepen ter verbetering van het verkeersveiligheid voornamelijk omheen het projectgebied van de OWV-deelprojecten. Lag aanvankelijk de klemtoon op ingrepen op Linkeroever, dan zal de komende jaren het zwaartepunt verschuiven naar Rechteroever waar de noden van grotere orde zijn, wat de tevens de trapsgewijze ontwikkeling van het uitgavenpatroon verklaart. De grootste uitgaven betreffen o.m. tekstkarren aanvankelijk op LO en later op RO en het geheel van maatregelen afgesproken binnen het BLVC-overleg. De uitgaven worden begroot op 3,7 miljoen euro.

Toekomstverbond (6,8 miljoen euro VEK)

Betreft maatregelen uitgevoerd tijdens de werken OWV en studies ten behoeve van het TKV uitgevoerd door Lantis/VRA. De uitgaven die ressorteren onder het Toekomstverbond evolueren mee met de gewijzigde organisatie. Werden hier tot op heden vooral een reeks van studies en onderzoeken (mobiliteitsstudies, GIS en coördinatie) ondergebracht, dan verschuift het zwaartepunt geleidelijk naar maatregelen in het kader van de structurele AMS, exploitatiegerichte uitgaven (elektrische deelfietsen, uitbating van de P&R-gebouwen) en gedrag-sturende ingrepen. Daarnaast zullen een aantal éénmalige uitgaven vb. in het kader van basisbereikbaarheid en bijhorende mediacampagnes, kosten van de financieringsbank en zgn. reserveleefbaarheidsprojecten ondergebracht kunnen worden. Tot slot blijven de projectuitgaven van de VRA-groep via deze weg gefinancierd.

De Werkvennootschap

De Werkvennootschap is een projectvennootschap opgericht door de Vlaamse overheid om grote infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aan te pakken. Binnen haar verschillende programma's zijn verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de inpasbaarheid in de ruime omgeving belangrijke drivers voor de investeringen in fiets-, weg- en openbaar vervoersinfrastructuur.

Ontvangsten

De Werkvennootschap is afhankelijk van inkomsten van het Vlaams Gewest. Naargelang de bestemming van de middelen en bron zijn verschillende ontvangsten voorzien binnen de begroting.

De relatie met de Vlaamse overheid met betrekking tot de financiering van haar investeringen wordt uitgedrukt als een rekening courant (/lening) gezien DWV een projectvennootschap is die na realisatie de investeringen zal overdragen, voornamelijk aan AWW. Op het ogenblik van de oplevering van een werk en de wederoverdracht aan AWW wordt een terugbetaling van de lening geboekt, wordt een verkoopfactuur aan aanschafwaarde opgesteld waarbij AWW enkel de BTW betaalt die voor DWV tijdens het ontwerp/bouw als beroepsoprichter een aftrekbare kost is. Voor innames, studiekosten en infrastructuurwerken (fietspaden) wordt voor 2022 een bedrag van 205.781 keuro in vereffeningskredieten voorzien.

Sinds 2019 ontvangt DWV ook Europese subsidies voor enkele van haar projecten: enerzijds EFRO-subsidies voor een aantal hoppinpunten; anderzijds een CEF-subsidie voor de studie van de herinrichting van R0 Noord en R0 Oost. Daarnaast heeft DWV ook een subsidie van het Koning Boudewijnfonds (Bike for Brussels) voor een fietsbrug over het Vierarmenkruispunt.

DWV ontvangt een toelage in functie van kapitaaloverdrachten aan de NMBS: in het kader van Vlaamse cofinanciering van combimobiliteit zal DWV vervoersknooppunten van NMBS begeleiden en de betalingen verrichten voor deze investeringen (project Spoorinvest). Hiervoor wordt een bedrag van 1.848 keuro voorzien in 2022.

Anderzijds ontvangt DWV ook middelen van het Verkeersveiligheidsfonds ten belope van 5.000 keuro.

Voor de operationele kosten wordt een werkingstoelage van 9.788 keuro voorzien in 2022.

Naast deze toelagen worden ook ontvangsten door DWV voorzien als resultaat van overdracht na realisatie van infrastructuurwerken enerzijds en overdracht van gronden anderzijds. De overdracht gebeurt aan aanschafwaarde waarbij gelijktijdig aan uitgavenkant de financiering via rekening courant wordt vereffend. In 2022 wordt een totale overdracht van 82.328 keuro voorzien.

Uitgaven

Voor begrotingsopmaak 2022 wordt een bedrag voorzien van 3.184 keuro voor de lonen en 6.232 keuro voor algemene werkingskosten. De projecten komen op kruissnelheid waarbij diverse maatregelen dienen genomen die buiten het gebied van de investeringswerken vallen. Daarnaast omvat deze post IT-kosten, juridische ondersteuning, communicatiekosten, vennootschapskosten en de vergoedingen van de Raad van Bestuur.

In 2019 ontving De Werkvennootschap de opdracht van de Vlaamse Regering voor het lanceren van een projectoproep aan de privé-markt voor het ontwikkelen van innovaties in kader van het bewerkstelligen van modal shift binnen de Vlaamse Rand. De verwachting is dat dit in 2022 is afgerond (bedrag van 75 keuro voorzien).

Voor het project Spoorinvest is De Werkvennootschap aangesteld als lasthebber van de NMBS (in kader van Vlaamse cofinanciering van combimobiliteit). Deze investeringen worden gefinancierd via een investeringstoelage, zie supra. In 2022 heeft dit betrekking op zowel kosten van studie bureaus als uitvoering van de vervoersknooppunten ten belope van 806 keuro.

Het totaalbedrag voorzien aan innames voor 2022 bedraagt 33.409 keuro. Het merendeel van de onteigeningen is voorzien voor de programma's Werken aan de Ring en R4WO.

Voor 2022 wordt in het kader van investeringen en studies een totale vastlegging van 122.198 keuro verwacht voor De Werkvennootschap.

Het merendeel van de vastleggingen gaat naar 'Werken aan de Ring' waarbij De Werkvennootschap ook in 2022 verder in de haar toegewezen projecten investeert. Voor de herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) (Noord, Oost en West/Zuid), de uitbouw van het hoogwaardig openbaar vervoer (Brabantnet), de investeringen in de fietssnelwegen alsook verschillende hoppinpunten, raamt ze de investeringen op 102,1 miljoen euro waarvan meer dan de helft voor fietsinvesteringen. Voor het geïntegreerd planproces van de R0-Noord zal het studiewerk landen in een voorkeursalternatief dat door de Vlaamse Regering begin 2022 beslist zal worden. Hierdoor wordt een aanzet gegeven voor de lang verwachte mobiliteits- en leefbaarheidsoplossing die de Vlaamse Rand, Vlaanderen en Brussel zo hard nodig hebben. Andere investeringen binnen het programma Werken aan de Ring betreffen het Hoppinpunt Jezus-Eik en een eerste fase voor F204. Ook de

plaatsingsprocedure voor het DBFM-project 'complex R0-A201', een multimodale quick win ter hoogte van de nationale luchthaven in Zaventem, loopt verder in 2022.

Voor het programma R4WO, waarbij de contract close van DBFM-bestek in 2022 wordt verwacht, gaat het om voorbereidende werken zoals het verleggen van de nutsvoorzieningen in aanloop van de grote PPS-werken.

Daarnaast worden ook voor Spartacus Lijn 2 de eerste doorstromingsmaatregelen doorgevoerd.

De resterende vastleggingen kaderen binnen de lopende studieopdrachten voor Noord-Zuid Limburg en Rond Ronse, waarbij voor beide programma's in 2022 het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt en de uitwerkingsfase zal opstarten.

Naast de bestaande programma's worden in 2022 ook 2 nieuwe studiecontracten in de markt geplaatst voor opstart van studie van Gent Dampoort en vertramming lijn 4 en 7 alsook A8 Halle (beiden PPS).

De ingeschreven vereffeningskredieten worden gefinancierd door de leningen zoals hierboven bij de ontvangsten beschreven.

Zoals hierboven eveneens bij de ontvangsten beschreven, zal in kader van overdracht van gerealiseerde infrastructuurwerken enerzijds en ingenomen gronden anderzijds de rekening courant worden terugbetaald aan het Vlaams Gewest.

VIA-begrotingen

Conform de instructies bij de beleids- en begrotingstoelichting BO 2022 met betrekking tot geherkwalificeerde PPS-projecten wordt de evolutie van de VIA-begrotingen (VIA Noord Zuid Kempen, VIA R4 Gent en VIA Zaventem) globaal besproken. Het betreft immers de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen conform de vooropgestelde aflossingstabellen. Zoals reeds toegelicht op de begrotingsartikels van AWW met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoedingen, leidt dit tot compensaties bij AWW, aangezien zij voorzien in de beschikbaarheidsvergoeding volgens de vooropgestelde aflossingstabellen.

5. Beleidsveld V: Waterinfrastructuur- en beleid

5.1. ISE: HAVEN- EN WATERBELEID, MVG excl. DAB

Het haven- en waterbeleid omvat de volgende beleidsaspecten: havens, waterwegen, maritiem, integraal waterbeleid en scheepvaartverkeer.

Vlaanderen is door zijn laaggelegen ligging altijd al overstromingsgevoelig geweest. De wateroverlast van afgelopen zomer was wederom een wake-up call. Verwacht wordt dat door klimaatverandering ook de periodes met een extreem neerslagtekort frequenter zullen voorkomen dan nu het geval is. De nog lopende acties uit het 'Actieplan Droogte en Wateroverlast – 2019-2021' werden geïntegreerd in het Stroomgebiedbeheerplan 2022-2027 en de Blue Deal en zullen in 2022 verder uitgevoerd worden. Daarnaast voeren we ook het Masterplan Kustveiligheid en het Sigmaplan uit.

In het kader van de nieuwe havenstrategie gaan we nog meer gestructureerd en nauwer samenwerken met de havenbesturen voor de aanpak van tal van nieuwe uitdagingen. Het uitgangspunt is dat beide partijen hun verantwoordelijkheid nemen voor projecten die een gezamenlijk belang uitdrukken, bij voorkeur zonder transfer van financiële middelen.

In het kader van de hinterlandstrategie wordt werk gemaakt van een regelgevend kader waar ondernemingen onder bepaalde voorwaarden subsidies kunnen ontvangen voor duurzaam vervoer. Er wordt nog verder ingezet op projecten om de modal shift te realiseren.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer
- OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk
- OD 3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus
- OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	8.468	-200	8.268	8.906	-200	8.706
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	8.468	-200	8.268	8.906	-200	8.706
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De daling van 200 keuro op voorliggend ISE is het gevolg van een terugdraai van eenmalige middelen die in 2021 vanuit AWW werden voorzien voor het project Gentse Kanaalzone.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Uitgaven

MB0-1MIH2SA-WT – HAVEN- EN WATERBELEID**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft uitgaven in het kader van het haven- en waterbeleid:

- subsidies inzake hinterlandconnectiviteit, subsidies in het kader van hinterlandstrategie en modal shift;
- subsidies en studies in het kader van het haven- en waterbeleid;
- uitgaven in het kader van de uitwerking van de nieuwe havenstrategie;
- eventuele communicatie-initiatieven (zoals bv. In het verleden de havendag);
- procesmanager in het kader van de ontwikkeling van het havengebied Antwerpen;
- uitgaven voor juridische ondersteuning;
- allerhande werkingskosten.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	5.168	5.606
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 200	- 200
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	4.968	5.406
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:**

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-200	-200	In 2021 werd eenmalig een bedrag vanuit AWW voorzien voor het project Gentse Kanaalzone. Deze eenmalige compensatie wordt in 2022 teruggedraaid.
TOTAAL	-200	-200	

MB0-1MIH2SB-WT – VLAAMS NEDERLANDSE SCHELDECOMMISSIE**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de uitgaven voor de werking van de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) aangerekend.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	3.300	3.300
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	3.300	3.300
Aanwending VAK-ruiter		

5.2. ISE: WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB

Wat waterinfrastructuur betreft wordt in de eerste plaats gefocust op het onderscheid tussen enerzijds het onderhouden van de waterinfrastructuur en anderzijds het verbeteren/vernieuwen van de waterinfrastructuur.

Aangezien niet alle ontvangsten en uitgaven specifiek toe te wijzen zijn aan één van deze twee categorieën, werd een inhoudelijk structurelement gecreëerd waarin dergelijke ontvangsten en uitgaven ondergebracht kunnen worden.

Zowel het departement MOW (afdeling Maritieme Toegang) als De Vlaamse Waterweg en het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust dragen bij tot het beheer, het onderhoud en de investeringen in de waterinfrastructuur.

Onder waterinfrastructuur wordt de volgende infrastructuur verstaan:

- de vaarwegen naar de Vlaamse havens Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen;
- basisinfrastructuur in de zeehavens (zeesluizen, havendammen, staketsels, spoorwegbermen, groenschermen met inbegrip van de ontsluitingswegen van en naar het havengebied);
- Vlaamse kustzone (dijken, stranden, zeeweringen);
- Vlaamse waterwegen (dijken, bruggen, sluizen, stuwen, kaaimuren);
- (kust)jachthavens.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk*
- *OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen*
- *OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken*
- *OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik*

	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	2.181	0	2.181	2.181	0	2.181
Toelagen (interne stromen (IS))	119.090	5.812	124.902	119.090	5.812	124.902
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	862	0	862	862	0	862
Totaal	122.133	5.812	127.945	122.133	5.812	127.945
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De stijging van 5.812 keuro op voorliggend ISE is volledig te wijten aan de stijging van de werkingstoelage van De Vlaamse Waterweg. Een gedetailleerde inhoudelijke toelichting is terug te vinden bij de bespreking van De Vlaamse Waterweg, maar in grote lijnen betreft het index, een aantal compensaties en een stijging van 4.468 keuro voor een toename in de werkgeversbijdrage van de pensioenen.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangsten**MC0-9MIHATA-OW – WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden allerhande diverse ontvangsten (o.a. terug stortingen, ter beschikking stellen video-opnamen,...) aangerekend. Deze toevallige ontvangsten zijn niet wettelijk of decretaal geregeld.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	16	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	16	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

De geraamde ontvangst blijft ongewijzigd ten opzichte van 2021.

MB0-9MIHATY-OP – DE VLAAMSE WATERWEG**Korte inhoud begrotingsartikel:**

In afwachting van een uitspraak inzake het rechtsgeding dat lopende is tussen de De Vlaamse Waterweg NV en de haven van Brussel, is in het verleden een ontvangstenartikel gecreëerd. Van zodra er een uitspraak is in het voordeel van De Vlaamse Waterweg NV, kunnen de terugvorderbare voorschotten die aan De Vlaamse Waterweg NV zijn toegekend voor de derving van de ontvangsten uit watervangen verschuldigd door de haven van Brussel, door De Vlaamse Waterweg NV op dit artikel worden teruggestort.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Uitgaven**MC0-1MIH2TA-WT – WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de werkingskosten aangerekend die specifiek verband houden met de operationele activiteiten van de afdelingen van het agentschap MDK, zoals het onderhoud van de elektrische en elektromechanische installaties, milieuheffingen, onroerende voorheffing, aanschaf van machines, ...

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	2.181	2.181
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0

<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	2.181	2.181
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MIH2TY-IS – DE VLAAMSE WATERWEG**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de werkingstoelage aan De Vlaamse Waterweg. Zie toelichting bij de bespreking van De Vlaamse Waterweg.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	119.090	119.090
<i>Index</i>	1.858	1.858
<i>Compensaties</i>	246	246
<i>Andere bijstellingen</i>	3.708	3.708
BO 2022	124.902	124.902
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MIH2TY-PA – DE VLAAMSE WATERWEG**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Als gevolg van de niet-betaling van de rechten uit watervangen aangerekend aan de Haven van Brussel in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 17 december 1991 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest blijft de thesauriepositie van het EVA De Vlaamse Waterweg NV in 2021 bezwaard. De Haven van Brussel weigert de uitstaande facturen voor watervangen en latere vorderingen te betalen. Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest is van oordeel dat het Samenwerkingsakkoord niet meer geldig is. De zaak met de Haven van Brussel werd op 7 september 2015 ingeleid voor het hof van beroep te Antwerpen, nadat het Hof van Cassatie op verzoek van Waterwegen en Zeekanaal NV het eerdere arrest van het hof van beroep van Brussel vernietigde. Op 29 juni 2017 heeft het hof een tussenarrest gevelde waarbij het oordeelt dat de regeling inzake waterafname nog van kracht is. De Haven van Brussel wordt veroordeeld om een provisioneel bedrag van 2.699.519,07 euro te betalen. Dit betreft de vergoedingen tot 2001 waarvan het bedrag niet betwist wordt. Ter begroting van de overige vergoedingen wordt bedrijfsrevisor Joris Mertens aangesteld. Er werd cassatieberoep aangetekend door de Haven van Brussel en het Brusselse Gewest heeft derdenverzet aangetekend tegen het arrest van het hof van beroep te Antwerpen. Het bedrag aan rechten die het agentschap De Vlaamse Waterweg NV voor 2022 zal derven wordt op 862.000 euro geraamd.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	862	862

<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	862	862
Aanwending VAK-ruiter		

Overige entiteiten onder toezicht

De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg nv behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Het agentschap werd opgericht bij decreet van 23 december 2016. Het agentschap heeft als doel het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaams Gewest, met uitzondering van de waterwegen en hun infrastructuur die worden beheerd door het Vlaams Gewest of een havenbedrijf.

Ontvangsten

In 2022 wordt aan De Vlaamse Waterweg nv een werkingstoelage van 124.902 keuro toegekend. De Vlaamse Waterweg nv kan jaarlijks beschikken over deze werkingstoelage teneinde haar publieke functie te kunnen vervullen. Het uitoefenen van deze publieke functie, zoals het bedienen van kunstwerken ten behoeve van de scheepvaart en het toezicht op het domein, is erop gericht de waterweg open te houden voor al de gebruikers en de aanhorigheden te beheren. Ten opzichte van 2021 neemt de werkingstoelage toe met 5.812 keuro.

Dit is te verklaren via onderstaande evoluties:

- Er wordt 360 keuro gecompenseerd van MB0-1MEH2EA-WT als terugname van de bij BA 2021 doorgevoerde compensatie communicatiecampagne rond basisbereikbaarheid (mobiliteitscentrale, vervoer op maat, ...)
- Er wordt 25 keuro gecompenseerd naar MB0-1MAH2ZZ-WT als terugdraai van de compensatie naar DVW n.a.v beëindiging huurovereenkomst kantoorruimte door EBS in de kantoren van DVW te Hasselt.
- Er wordt 89 keuro gecompenseerd naar CB0-1CBX2AC-PR in het kader van Actieplan energie-efficiëntie
- De kredieten nemen toe met 2 keuro omwille van een herziening van de energieprijzen. De herziening werd berekend op basis van een P*Q analyse en gebaseerd op de richtprijzen zoals opgenomen in de begrotingsinstructies BO 2022.
- De kredieten nemen toe met 4.468 keuro omwille van de vraag tot verhoging van werkingstoelage in het kader van de werkgeversbijdrage pensioenen. De toename voor werkgeversbijdragen pensioenen is vereist om het dekkingspercentage van de pensioenverplichtingen te verbeteren.

- Er is een afname met 86 keuro door besparing apparaat niet loon.
- De werkingstoelage vermindert met 676 keuro wegens personeelsbesparing.
- Wegens overschrijding van de spilindex in augustus 2021, neemt de werkingstoelage toe met 1.858 k euro.

Uitgaven

Voor de werkingskosten is een budget voorzien van 128.815 keuro beleidskredieten en betaalkredieten. Deze kredieten worden gefinancierd vanuit de werkingstoelage en de inkomsten uit eigen middelen. De financiering vanuit de werkingsdotatie staat in voor de uitgaven voor lonen en sociale lasten (98.521 keuro), energie-uitgaven (3.113 keuro) en andere algemene werkingskosten (64 keuro). Naast de financiering vanuit de werkingsdotatie worden de lonen en sociale lasten bijkomend gefinancierd vanuit een subsidietoelage VLAIO als tegemoetkoming voor de personeelskosten in het kader van de ontwikkeling van de terreinen ex-Ford Genk (44 keuro).

De financiering vanuit de inkomsten uit eigen middelen (27.073 keuro) staat in voor algemene werkingskosten, huur van gebouwen en gronden, diverse belastingen, aankoop van gronden, nieuwbouw van gebouwen en verwerving van overige investeringsgoederen.

5.3. ISE: ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

Dit inhoudelijk structurelement wordt gebruikt voor het onderhoud van de waterinfrastructuur. Een omvangrijk deel van dit onderhoud gebeurt via baggeren en wordt uitgevoerd door zowel het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust als de afdeling Maritieme Toegang van het departement en De Vlaamse Waterweg.

De functionaliteit van de infrastructuur van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en de waarde van ons patrimonium wordt bewaakt vanuit de principes voor een efficiënt beheer en onderhoud. Voor alle infrastructuren wordt een inspectieprogramma uitgevoerd om de kwaliteit in beeld te brengen en de prioriteiten inzake onderhoud, vervanging of investering te bepalen. Bijzondere aandacht in kader van het onderhoud aan waterinfrastructuur gaat naar de bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de primaire waterkeringen. We voeren onderhoudsbaggerwerken uit om diepgangbeperkingen te vermijden en de toegang tot de Vlaamse Kustjachthavens te garanderen.

Daarnaast worden ook onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd door de afdeling Maritieme Toegang van het departement teneinde voldoende diepgang te voorzien voor de vlotte bevaarbaarheid van de maritieme toegang. Er wordt verder ook ingezet op het verwijderen van alle obstakels die de maritieme toegang belemmeren. In het kader van slibverwerking wordt de baggerspecie, waar mogelijk, gestort in zee (vaargeul kust) of in de Schelde. Het slib afkomstig van baggerwerken in de haven van Antwerpen wordt verwerkt door AMORAS.

Vervolgens worden middelen voorzien voor de havenbedrijven voor het onderhoud van de zeesluizen en dit in uitvoering van het havendecreet.

Tot slot staat De Vlaamse Waterweg in voor het onderhoud van de waterwegen. Dit omvat de recurrente opdrachten voor het reguliere onderhoud van het patrimonium alsook de dringende interventies. Naast het onderhoud van de kunstwerken op bouwkundig of elektromechanisch vlak omvat dit ook het groen- en netheidsonderhoud en de winterdienst. Verder omvat dit ook het recurrente onderhoud voor het op diepte houden van de vaarweg in preferentiële aanslibbingszone via slibslepen en de onderhoudsbaggerwerken en speciebehandeling op locaties volgens de prioriteiten op het terrein. Dit omvat ook het onderhoud van de dienstvaartuigen, veren en dienstgebouwen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement*
- *OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer*
- *OD 7.2. Naar een integrale klimaatanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik*

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	237.878	14.969	252.847	237.755	14.969	252.724
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	5.524	268	5.792	5.524	268	5.792
Totaal	243.402	15.237	258.639	243.279	15.237	258.516

Aanwending VAK-ruiter	
------------------------------	--

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De stijging van 15.237 keuro op voorliggend ISE is voor het grootste gedeelte (15.003 keuro) te wijten aan interne compensaties binnen het departement MOW, waarbij er 13.900 keuro wordt gecompenseerd van de investeringskredieten naar de onderhoudskredieten in functie van de goedgekeurde projecten op het ontwerp GIP 2022.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)**Ontvangsten****MB0-9MIHAUA-OW – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

De ontvangsten op dit artikel omvatten uitzonderlijke ontvangsten in het kader van het onderhoud en ontvangsten in het kader van terugbetalingen aan het Vlaams Gewest van schade veroorzaakt aan het patrimonium door derden.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	115	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	115	0	0

Uitgaven**MB0-1MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden alle uitgaven inzake onderhoud en onderhoudsbaggerwerken in de havens en de maritieme toegang aangerekend. Deze uitgaven zijn noodzakelijk om de bestaande infrastructuur in de Vlaamse zeehavens in goede staat van werking te kunnen exploiteren en vooral om de diepgang van de maritieme toegangswegen naar deze havens te waarborgen, zodat de bereikbaarheid van de havens gevrijwaard blijft. Onder andere de volgende contracten worden hierop vastgelegd:

- Baggercontract Kust;
- Baggercontract Schelde;
- Baggercontract Gent-Terneuzen;
- Veegbaggerwerken;
- Amoras.

Daarnaast worden hier de zogenaamde decreetskosten aangerekend. Het betreft een vergoeding aan de havenautoriteiten voor het regulier onderhoud van de zeesluizen en de maritieme toegang achter de zeesluizen.

Tevens worden ook de onderhouds- en exploitatiekosten van de elektromechanische uitrusting van de maritieme waterwegen in het beheer van het Vlaams gewest aangerekend op dit begrotingsartikel.

Kredietevolutie:**(duizend euro)**

	VAK	VEK
BA 2021	212.338	212.215
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	15.003	15.003
<i>Andere bijstellingen</i>	- 239	- 239
BO 2022	227.102	226.979
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MFH2KB-WT	500	500	In 2021 werd eenmalig een bedrag van 500 keuro gecompenseerd naar Xperta in het kader van een project van het Waterbouwkundig Laboratorium. Dit wordt nu teruggedraaid.
Van MBU-3MIH2VA-WT	13.900	13.900	Het betreft een interne compensatie binnen het departement in functie van de goedgekeurde projecten op het ontwerp GIP 2022.
Van MB0-1MHH2OA-WT	615	615	In 2021 werd eenmalig een bedrag van 615 keuro gecompenseerd binnen MOW voor het IT-luik van de bij de 6 ^e staatshervorming overgedragen bevoegdheden 'toegang tot de markt en toegang tot het beroep'. Dit wordt nu teruggedraaid.
Naar CB0-1CBX2AC-PR	-12	-12	Jaarlijkse bijdrage in het kader van het VO-brede actieplan energie-efficiëntie.
TOTAAL	15.003	15.003	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Naar MB0-1MIH2UB-LE	-268	-268	Er wordt 268 keuro gecompenseerd om te voorzien in de aflossing van het kapitaal van het project Amoras. Gelet op de ESR-impact wordt dit als bijstelling verwerkt.
Indexatie dieselprijzen	29	29	De brandstofkosten worden bijgesteld conform de parameters in de begrotingsinstructies.
TOTAAL	-239	-239	

MC0-1MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het Vlaams Gewest staat in voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, de stormvloed en overstromingen. Een degelijk onderhoud van de bestaande assets is de enige manier om de veiligheid van de bevolking en het patrimonium te verzekeren. Dit onderhoud wordt uitgevoerd ter realisatie van de doelstelling om Vlaanderen te beschermen tegen overstromingen, waarbij de infrastructuur gebruikt wordt als schakel in recreatieve netwerken. We voeren onderhoudsbaggerwerken uit om diepgangbeperkingen te vermijden en de toegang tot de Vlaamse Kustjachthavens te garanderen.

Het operationeel houden van de meetinfrastructuur van de Vlaamse Hydrografie en hydrometeorologie is van cruciaal belang voor de controle van de diepgang van de vaargeulen naar de Vlaamse havens en voor het ter beschikking stellen van de nodige weersinformatie aan de scheepvaart. Dit is cruciaal om een vlot en veilig scheepvaartverkeer te garanderen naar en van de Vlaamse havens.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	25.540	25.540
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	205	205
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	25.745	25.745
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MIH2UB-LE – KAPITAAL AMORAS**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt de aflossing van het kapitaal in het kader van Amoras voorzien.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	5.524	5.524
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	268	268
BO 2022	5.792	5.792
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MIH2UA-WT	268	268	Er wordt 268 keuro gecompenseerd om te voorzien in de aflossing van het kapitaal van het project

			Amoras. Gelet op de ESR-impact wordt dit als bijstelling verwerkt.
TOTAAL	268	268	

DAB's**DAB Vlaams Infrastructuurfonds****Uitgaven****MBU-3MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van onderhoud waterinfrastructuur worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MIH2UA-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2021.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	2.534
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	2.534
Aanwending VAK-ruiter		

Overige entiteiten onder toezicht**De Vlaamse Waterweg****Uitgaven**

Het beschikbare budget voor het onderhoud van de waterweginfrastructuur en om de bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk te garanderen, bedraagt 52.668 keuro en dit voor zowel de beleids- als de betaaluitgaven. De financiering gebeurt vanuit de werkingstoelage (23.204 keuro) en vanuit de inkomsten uit eigen activiteiten (29.464 keuro).

Het onderhoud van de waterwegen omvat de recurrente opdrachten voor het reguliere onderhoud van het patrimonium alsook de dringende interventies. Naast het onderhoud van de kunstwerken op bouwkundig of elektromechanisch vlak omvat dit ook het groen- en netheidsonderhoud en de winterdienst. Verder omvat dit ook het recurrente onderhoud voor het op diepte houden van de vaarweg in preferentiële aanslibbingszone via slibslepen en de onderhoudsbaggerwerken en speciebehandeling op locaties volgens de prioriteiten op het terrein. Tot slot omvat dit ook het regulier onderhoud van de dienstvaartuigen, veren en dienstgebouwen.

5.4. ISE: INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe waterinfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structurelement.

Stormen, in combinatie met de getijdenwerking, vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. Door de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid realiseren we de doelstelling om de risico's op overstromingen duurzaam te minimaliseren en beveiligen we onze kust tegen een 1.000-jarige stormvloed. Bij deze realisatie zorgen we voor de noodzakelijke zandsuppleties, het herstel en beheer van zeewerende duinen, het renoveren en verhogen van zeedijken en het beveiligen van de kusthavens. Op deze wijze garanderen we de structurele veiligheid van het kustgebied.

Bij de realisatie van deze investeringswerken versterken we het multifunctioneel karakter van de kust en de kustjachthavens met aandacht voor een kwalitatieve exploitatie van het watersportgebeuren alsook voor een maximale toeristisch-recreatieve beleving.

Waar mogelijk worden de investeringswerken door het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust zo klimaatneutraal mogelijk uitgevoerd. In de bestekken worden er randvoorwaarden opgenomen en mitigerende maatregelen opgelegd of beoordeeld in een afwegingskader.

Daarnaast engageren we ons om verder intensief bij te dragen aan de strategische investeringen in de havens. De grootste projecten van de afdeling Maritieme Toegang zijn:

- Nieuwe Sluis Zeebrugge;
- Aanleg en instandhouding Vandammesluis;
- Aanleg en instandhouding kaaimuren en taluds in havengebieden Oostende en Zeebrugge;
- Complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen studies en voorbereidende werken;
- Aanleg en instandhouding Royerssluis.

Voor concrete projecten wordt verwezen naar het GIP2022.

Tot slot geeft het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg invulling aan projecten betreffende de modernisering van de waterwegen, scheepvaartmanagement, instandhouding van het patrimonium, bevordering van de binnenvaart, waterbeheersing, milieuzorg, bevordering medegebruik van de waterwegen, organisatieontwikkeling en technische ondersteuning. De transportcapaciteit op onze binnenwateren wordt verhoogd. De twee voornaamste projecten zijn hier Seine-Schelde en opwaardering Albertkanaal.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk*
- *OD 2.7. Personenmobiliteit over het water*
- *OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer*
- *OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk*
- *OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk*
- *OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik*

- OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
- OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	19.669	135.917	155.586	19.669	135.917	155.586
Toelagen (interne stromen (IS))	239.499	-45.660	193.839	256.027	17.276	273.303
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	59.500	-59.500	0	59.500	-59.500	0
Totaal	318.668	30.757	349.425	335.196	93.693	428.889
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

Op voorliggend ISE zijn een aantal evoluties te onderscheiden, zowel in vastleggingskredieten als vereffeningskredieten.

Wat de vastleggingen betreft, is er enerzijds een stijging van 135.917 keuro op basis van de laatst beschikbare cijfers voor de ESR-aanrekenbare uitgaven in het kader van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen. Kasmatig worden deze uitgaven opgevangen met de stortingen van 59,5 miljoen euro per jaar de afgelopen jaren. De daling van 59.500 keuro is het gevolg van het wegvallen deze voorschotten aan Nederland vanaf 2022. Anderzijds is er een daling van 45.660 keuro op de investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg grotendeels ten gevolge van een terugdraai van de bij BO 2021 toegekende éénmalige recuperatie van geprefinancierde EU subsidies.

Wat de vereffeningen betreft, komen de evoluties in het kader van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen overeen met de vastleggingen. Daarnaast stijgen de vereffeningskredieten voor de investeringen bij De Vlaamse Waterweg met 17.276 keuro in functie van de uitvoering van de investeringen.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangsten

MB0-9MIHAVB-OW – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de ontvangst vanuit het Havenbedrijf Gent in het kader van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	63.370	0	0
Bijstelling BO 2022	- 48.701	0	0
BO 2022	14.669	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Vanwege het Havenbedrijf Gent wordt in 2022 een tussenkomst voorzien in het kader van de financiering van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen. Conform de bepalingen van de overeenkomst met Nederland wordt er in 2022 een bedrag van 14.669 keuro voorzien op dit artikel. Dit wordt ook zo opgenomen aan uitgavenzijde.

MB0-9MIHAVB-OP – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend ontvangstenartikel wordt de boekhoudkundige verwerking voorzien van de vordering op Nederland in het kader van het project nieuwe sluis Gent-Terneuzen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	140.917	0	0
BO 2022	140.917	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Conform het boekhoudschema, uitgewerkt in samenspraak met het departement Financiën en Begroting, wordt een bedrag opgenomen van 140.917 keuro.

Dit wordt berekend als volgt:

- Geraamd saldo per 31/12/2021 (conform laatst beschikbare cijfers): 255.315 keuro;
- Geen voorschot meer in 2022;
- Geraamd saldo per 31/12/2022 (conform laatst beschikbare cijfers): 114.398 keuro

Het aan te rekenen bedrag, en dus gerealiseerd in 2022 met Vlaamse middelen, is 140.917 keuro.

Uitgavenartikelen

MB0-1MIH2VB-WT – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de ESR-aanrekenbare kosten voor Vlaanderen in het kader van de bouw van de sluis Gent-Terneuzen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	19.669	19.669
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	135.917	135.917
BO 2022	155.586	155.586
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling ESR-matige aanrekening Vlaamse bijdrage Nieuwe Sluis Terneuzen	135.917	135.917	Op basis van de laatst beschikbare cijfers wordt de ESR-aanrekenbare uitgave in het kader van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen voorzien ten belope van 155.586 keuro. Het betreft zowel de Vlaamse bijdrage als de doorstorting van de bijdrage van het Havenbedrijf Gent. Kasmatig worden deze uitgaven opgevangen met de stortingen van 59,5 miljoen euro per jaar de afgelopen jaren. Dit begrotingsartikel betreft de ESR-matige aanrekening.
TOTAAL	135.917	135.917	

MB0-1MIH2VB-PA – SAMENWERKING MET NEDERLAND**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Teneinde niet meer te moeten werken via een ESR-correctie voor de effectieve uitgaven voor Vlaanderen in het kader van de bouw van de sluis Gent-Terneuzen, wordt dit nieuwe PA-artikel gecreëerd. Hier werden de voorschotten aangerekend die Vlaanderen aan Nederland betaalde. Op MB0-1MIH2VB-WT zullen de effectieve uitgaven worden opgenomen in functie van de uitvoering van de werken. Op die manier wordt alles ESR-matig correct verwerkt en dient er geen ESR-correctie meer opgenomen te worden.

Kredietevolutie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	59.500	59.500
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 59.500	- 59.500
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Voorschotten Nieuwe Sluis Terneuzen	-59.500	-59.500	Vanaf 2022 wordt er geen voorschot aan Nederland meer betaald in het kader van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen. De laatste schijf

			van 59.500 keuro werd voorzien in 2021. Dit betekent dat de middelen, die initieel voorzien werden vanuit de FFEU-provisie, gecompenseerd worden naar het VIF voor investeringen binnen MOW. Gelet op de ESR-impact wordt dit als bijstelling verwerkt.
TOTAAL	-59.500	-59.500	

MB0-1MIH5VW-IS – DE VLAAMSE WATERWEG**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de voorziene aanwending uit de overkappingsruiter van De Vlaamse Waterweg.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	563
BO 2022	0	563
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Studiekosten leefbaarheidsprojecten		563	In 2021 werd een vastlegging voorzien voor de studiekosten van het leefbaarheidsproject van De Vlaamse Waterweg. De vereffening zal in 2022 plaatsvinden.
TOTAAL		563	

MB0-1MIH5VY-IS – DE VLAAMSE WATERWEG**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de investeringstoelage van De Vlaamse Waterweg. Zie toelichting bij bespreking van De Vlaamse Waterweg.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	239.499	256.027

<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	11.500	3.000
<i>Andere bijstellingen</i>	- 57.160	13.713
BO 2022	193.839	272.740
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's**DAB Vlaams Infrastructuurfonds****Ontvangsten****MBU-2MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden ontvangsten aangerekend uit:

- Het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken;
- Het afleveren van vergunningen voor het exploiteren van water uit de in het Vlaams Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens;
- Betalingen van schaderegelingen volgens uit minnelijke schikkingen of uitspraken van rechtbanken;
- De verkoop van gronden van het Vlaamse Gewest;
- De verkoop van gebouwen van het Vlaams Gewest;
- De ontvangsten in het kader van Europese subsidies.
- De terugstorting van teveel of ten onrechte geïnde bedragen voor onroerende voorheffing;
- Diverse en eerder toevallige ontvangsten in het kader van de maritieme toegang en de havens.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	5.406	0	0
Bijstelling BO 2022	174	0	0
BO 2022	5.580	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevoluitie:

Bij BO2022 wordt er op deze post een ontvangst van 174 keuro ingeschreven uit de EU subsidie in het kader van het Interreg project North Sea Region – Implementing MEasuRes for Sustainable Estuaries. Dit is de resultante van budgetbewegingen in min (-112 keuro in 2021) en in plus (286 keuro geraamde ontvangst voor 2022).

MCU-2MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel omvat voornamelijk de ontvangsten uit strandconcessies en uit het toekennen van vergunningen en het innen van retributies. (Cf. "Besluit van de Vlaamse regering betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen

en innen van retributies voor het privatieve gebruik van het openbaar domein van de wegen, waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken (BVR 29 maart 2002)”.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	2.251	0	0
Bijstelling BO 2022	750	0	0
BO 2022	3.001	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevoluitie:

In het kader van de hernieuwde werking van het EV Flanders Hydraulics, is een afbouw van de beschikbare saldi voorzien gedurende de eerste 4 werkjaren. Er wordt voor 2022 een eenmalige overheveling van 750 keuro vanuit het EVFH naar de VIF-begroting ingeschreven. De aanwending van deze middelen wordt ingeschreven onder begrotingsartikel MCU-3MIH2VA-WT.

Uitgaven

MBU-3MIH2VA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel zijn kredieten voorzien voor volgende uitgaven:

- Investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud aangerekend voor de maritieme toegangswegen, de basisinfrastructuur, de eraan verbonden studies, alsook andere investeringsuitgaven ter uitvoering van het Vlaamse havenbeleid;
- De kosten verbonden aan de vereiste onteigeningen, onder andere in het kader van de Nieuwe Sluis Zeebrugge.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	113.367	115.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 14.001	- 13.643
<i>Andere bijstellingen</i>	- 361	- 4.940
BO 2022	99.005	96.417
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluities:

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MB0-1MIH2UA-WT	-13.900	-13.900	Er wordt intern binnen het departement MOW een bedrag van 13.900 keuro verschoven in functie van de projecten op het ontwerp GIP 2022.

Van MBU-3MIH2VX-IS		257	Er wordt 257 keuro in VEK gecompenseerd van MBU-3MIH2VX-IS om aan te wenden voor investeringsprojecten. Op basis van een bevraging bij de VLM blijkt dat er in 2022 een VEK benodigd is van 842 keuro.
Naar MBU-3MIH2VX-IS	-101		Er wordt 101 keuro in VAK gecompenseerd naar MBU-3MIH2VX-IS teneinde te kunnen voldoen aan de overdrachten aan VLM.
TOTAAL	-14.001	-13.643	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Terugdraai eenmalige recuperatie Hermesfonds	-50	-50	De neerwaartse bijstelling van 50 keuro in VAK en VEK betreft de terugdraai van een eenmalige recuperatie vanuit het Hermesfonds doorgevoerd bij BO2021 op basis van prestaties in 2020.
Terugdraai eenmalige recuperatie Immerse	-112	-112	Bij BO2021 werd er een VAK/VEK recuperatie van een ontvangst van 112 keuro uit EU subsidies in het kader van het Interreg project North Sea Region – Implementing MEasuRes for Sustainable Estuaries ingeschreven, dit bedrag wordt bij BO22 uit basis gehaald.
Recuperatie Immerse	286	286	In 2021 realiseert Maritieme Toegang een ontvangst van 286 keuro uit Europese subsidies in het kader van het Interreg project North Sea Region - IMplementing MEasuRes for Sustainable. Dit bedrag wordt in VAK en VEK bijgesteld voor 2022.
Terugdraai eenmalige recuperatie verkoop gronden	-355		Bij BO2021 werd een eenmalige recuperatie van 355 keuro voorzien ten gevolge van de verkoop van gronden te Callemansputte in Zelzate. Dit wordt bij BO2022 teruggedraaid.
Recuperatie gronden Plassendale	176		Bij BO2022 wordt er een eenmalige recuperatie van 352 keuro voorzien ten gevolge van de verkoop van

			gronden Plassendale (2e en 3e schijf van 10%). Conform het Regeerakkoord komt 50% van deze opbrengst toe aan de algemene middelen en wordt 50% hier voorzien.
Terugdraai eenmalige recuperatie Hermesfonds	-306		De neerwaartse bijstelling van 306 keuro betreft de terugdraai van een eenmalige recuperatie vanuit het Hermesfonds doorgevoerd bij BO2021 op basis van prestaties in 2020.
Actualisatie vereffeningsskalender		-5.064	In functie van de verwachte vereffeningen, wordt het VEK bijgesteld tot het geraamde bedrag.
TOTAAL	-361	-4.940	

MCU-3MIH2VA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de investeringen in waterbouwkundige werken van het agentschap MDK aangerekend. Deze investeringen behelzen voornamelijk de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid, hetgeen een cruciale schakel vormt bij de realisatie van de operationele doelstelling aangaande de bescherming van Vlaanderen tegen overstromingen.

Bij de realisatie van deze investeringswerken versterken we multifunctioneel karakter van de kust en de kustjachthavens met aandacht voor een kwalitatieve exploitatie van het watersportgebeuren alsook voor een maximale toeristisch-recreatieve beleving. Dit geeft invulling aan de doelstelling om de recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee te versterken.

Eveneens worden op dit begrotingsartikel de investeringsprojecten aangerekend op vlak van VTS-investeringen in de havengebieden en de maritieme toegangswegen en investeringen in de Vlaamse hydrografie. Het is een must om te beschikken over de meest accurate en kwalitatieve hydrografische en hydrometeorologische data. Er wordt dan ook ten volle ingezet op digitalisering van bestaande procedures. Zo kan opgenomen data in korte termijn verwerkt worden tot kwaliteitsvolle producten. Deze investeringen zorgen voor het verzekeren van een vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de havens en garanderen een optimale werking van de nautische keten.

Voor verdere details wordt verwezen naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	51.531	54.531
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 7.000	0
<i>Andere bijstellingen</i>	3.250	20.075
BO 2022	47.781	74.606

Aanwending VAK-ruiter	
-----------------------	--

Inhoudelijke toelichting:**kredietevolutes:****(duizend euro)**

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-7.000		In uitvoering van de bepalingen van het GIP in het Regeerakkoord werden er budgetten verschoven ifv van prioritaire investeringsnoden binnen het beleidsdomein. In dit kader wordt bij begrotingsopmaak 2022 een vermindering van 7.000 keuro toegepast op de investeringskredieten bestemd voor waterbouwkundige werken van het agentschap MDK.
TOTAAL	-7.000		

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Terugdraaien recuperatie ontvangst RON-project 2021	-4.500	-4.500	Cf. de beslissing van de Vlaamse Regering m.b.t. het RON dossier (Rechteroever Nieuwpoort) worden de ontvangsten uit de verkoop van de gronden gerecupereerd voor de investeringen in de uitvoering van dit project.
Recuperatie ontvangst RON-project 2022	7.000	7.000	Voor 2021 kwam dit neer op een recuperatie van 4.500 keuro. Deze recuperatie wordt bij Begrotingsopmaak 2022 teruggedraaid. Voor 2022 bedraagt de recuperatie 7.000 keuro.
Recuperatie ontvangst uit saldo EVFH	750	750	In het kader van de hernieuwde werking van het EV Flanders Hydraulics, is een afbouw van de beschikbare saldi voorzien gedurende de eerste 4 werkjaren. Er wordt voor 2022 een eenmalige overheveling van 750.000 euro vanuit het EVFH naar de VIF-begroting ingeschreven. De ontvangst van deze middelen wordt

			ingeschreven onder begrotingsartikel MCU-2MIHAVA-OW.
Vereffeningskalender		16.825	Actualisatie vereffeningskalender
TOTAAL	3.250	20.075	

MBU-3MIH2VX-IS – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de overdrachten aan de Vlaamse Landmaatschappij geregeld.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	665	1.099
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	101	- 257
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	766	842
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MBU-3MIH2VA-WT		-257	Er wordt 257 keuro in VEK gecompenseerd naar MBU-3MIH2VA-WT om aan te wenden voor investeringsprojecten. Op basis van een bevraging bij de VLM blijkt dat er in 2022 een VEK benodigd is van 842 keuro.
Van MBU-3MIH2VA-WT	101		Er wordt 101 keuro in VAK gecompenseerd van MBU-3MIH2VA-WT teneinde te kunnen voldoen aan de overdrachten aan VLM.
TOTAAL	101	-257	

Overige entiteiten onder toezicht

De Vlaamse Waterweg

Ontvangsten

Aan De Vlaamse Waterweg nv wordt een investeringstoelage toegekend voor het uitvoeren van investeringen en van buitengewoon onderhoud op de beheerde kanalen en waterwegen. Dit krediet is noodzakelijk om de investeringen, het buitengewoon onderhoud en de instandhouding van de bestaande infrastructuur toe te laten. Investeringen blijven noodzakelijk om de infrastructuur operationeel

en veilig te houden en bij te dragen tot het realiseren van de modal shift naar de waterweg. Hiertoe ontvangt De Vlaamse Waterweg nv een beleidskrediet van 193.839 keuro. Er wordt 11.500 keuro gecompenseerd van MBU-3MFH2LB-WT en de bij BO 2021 toegekende éénmalige recuperatie van geprefinancierde EU subsidies ten bedrage van 57.160 keuro wordt teruggedraaid. De investeringstoelage voor vereffening van de aangegane engagementen bedraagt 272.740 keuro. Dit is een toename met 16.713 keuro ten opzichte van BA 2021 en dit op basis van de geactualiseerde betaalkalenders (+13.713 keuro) en een compensatie van MBU-3MFH2LB-WT (+3.000 keuro).

Op begrotingsartikel MB0-1MIH5VW-IS wordt conform de nieuwe aanpak rond de financiering van de leefbaarheidsprojecten 563 keuro betaalkrediet toegekend.

Verder kan de Vlaamse Waterweg nv om haar doelstellingen te bereiken ook beschikken over inkomsten uit cofinanciering door derden. Op basis van verwachte inkomsten uit cofinanciering wordt ingeschat dat er jaarlijks circa 2.000 keuro bijkomend benut kan worden op het investeringsprogramma.

De Vlaamse Waterweg nv zet ook volop in op het bekomen van maximale Europese cofinanciering voor haar belangrijkste infrastructuurprojecten. De door Europa toegekende subsidies voor de realisatie van Seine-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal zijn hiervan de belangrijkste voorbeelden.

Bovenop de toegekende beleidskredieten zal de Vlaamse Waterweg in 2022 een bedrag van 92.063 keuro aanwenden voor de uitvoering van Relance projecten.

Uitgaven

De uitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur worden afgestemd op de investeringstoelage en Europese en andere cofinanciering. Voor 2022 bedragen de beleidsuitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur (excl. relancemiddelen) 201.781 keuro. De hieraan gecorreleerde betaalluitgaven voor 2022 bedragen 289.510 keuro. Deze middelen worden gebruikt voor de invulling van het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg welk invulling geeft aan projecten betreffende de modernisering van de waterwegen, scheepvaartmanagement, instandhouding van het patrimonium, bevordering van de binnenvaart, waterbeheersing, milieuzorg, bevordering medegebruik van de waterwegen, organisatieontwikkeling en technische ondersteuning.

In 2022 liggen de investeringen voor het onderdeel “waterbeheersing” +/- 20 miljoen hoger dan het gemiddelde in het voorbije decennium.

Binnen Modernisering van waterwegen wordt in 2022 gefocust op 3 grote programma-onderdelen.

Uitbouw Seine Schelde

Seine Schelde is een Europees waterwegenproject waarin Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen samenwerken om een binnenvaartverbinding op groot gabarit te garanderen tussen het Seinebekken in het zuiden en het Scheldebekken en de Noordzeehavens in het noorden. Het project werkt een grensoverschrijdende missing link weg in het Europese waterwegennetwerk en vormt een belangrijk element in de opbouw van het globale TEN-T-netwerk.

In Vlaanderen omvat het project 10 onderdelen die zowel de verbindingen met de Franse en Waalse waterwegen alsook het interne, Vlaamse netwerk versterken.

Anno 2022 wordt budget voorzien voor:

Leie-as

- Kalibratie van het pand tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve
- Herbouw brug in Rijselstraat te Menen
- Bouw fietsbrug te Zulte
- Voorzien van vispassage aan sluis te Menen en te Merelbeke

ABC-as

- Herbouw van de Bospoortbrug te Halle

Hinterlandverbinding kusthavens

- Bouw fietsbrug Steenbrugge
- Herbouw Steenbruggebrug

Andere assen

- Verder voorbereidend studiewerk voor de opwaardering van de op de Leie aansluitende kanalen Roeselare-Leie en Bossuit-Kortrijk
- Herbouw fiets- en voetgangersbrug Lysbrug te Ingelmunster

Opwaardering Albertkanaal

Het Albertkanaal is vanuit economisch oogpunt de belangrijkste waterweg van Vlaanderen. Een aantal infrastructurele knelpunten hypothekeren de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Het wegwerken van deze knelpunten zorgt voor de vereiste opwaardering die moet garanderen dat voldoende capaciteit beschikbaar is in functie van de voorspelde groei van de trafiek waarbij gefocust wordt op vaart met schepen tot klasse VI en – in het geval van containerschepen – beladen met 4 lagen containers. De werken voor de opwaardering omvatten: (a) verruiming vak Wijnegem-Antwerpen, en (b) verhoging bruggen.

Het project van de opwaardering van het Albertkanaal wordt versneld afgerond via bijkomende middelen uit het rélanceplan.

Anno 2022 worden middelen voorzien voor:

- Herbouw brug Turnhoutsebaan te Wijnegem, incl. bouw van een fietsbrug
- Afwerken van de kanaalverruiming ter hoogte van reeds herbouwde bruggen
- Afwerken herbouw spoorbruggen Genk en Herentals

Na 2022 zullen alle bruggen die de vrije doorvaart van 4-containerlagige schepen verhinderen verhoogd zijn.

Opwaardering Dender

De Dender afwaarts Aalst wordt aangepast zodat schepen tot 1.350 ton er kunnen varen. Ook hiervoor worden in 2022 bijkomende middelen ingezet uit het relanceplan (21 miljoen euro)

Het project zal in twee fasen worden gerealiseerd:

- Fase 1: vernieuwen stuwsluiscapex Denderbelle
- Fase 2: aanpassingswerken aan het pand tussen Dendermonde en de ringbrug in Aalst

Anno 2022 worden middelen voorzien voor fase 1, waarbij als flankerend project voorzien in een fietsbrug over de Dender ter hoogte van dit sluiscomplex

Inzake scheepvaartmanagement voorziet het investeringsprogramma van de Vlaamse Waterweg in het onderhoud en de verdere uitbouw van RIS en wordt sterk ingezet op het bedienen van beweegbare kunstwerken op afstand.

Uitrol van afstandsbediening

Binnen het organisatie-brede programma Afstandsbediening worden een veelheid aan projecten gebundeld met als gemeenschappelijk doel in 2032 alle beweegbare kunstwerken op afstand te bedienen. Dit zou praktisch gebeuren vanuit 3 centrales resp. uit te bouwen te Evergem, Willebroek, Hasselt.

Belangrijke doelen van dit programma Afstandsbediening zijn: het optimaliseren/toekomstgericht maken van scheepvaartmanagement, efficiëntiewinsten voor waterbeheersing realiseren en een efficiëntere inzet van het personeel.

Voor de financiering van het programma werden naast gebruik van reguliere middelen ook reeds Europese middelen bekomen via CEF (CEF project "Master plan Automation: towards implementation of remote control facilities on the Flemish waterway en Cef project" en The Albert Canal: advanced automation and remote lock operation) Ook binnen CEF 2 wordt verder ingezet op het verkrijgen van Europese subsidies (studie & ontwerp gebouwen shared services, voorstel voor 1ste call CEFII).

Er werd voor verschillende DBFM-projecten beslist door de Vlaamse Regering om deze verder uit te werken als potentieel Vlaams PPS-programma, concreet voor DVW in kader van asset management mbt kunstwerken, beweegbare kunstwerken en herbouw sluizen Boven-Schelde" en "Dampoortsluis.

In 2022 wordt volop ingezet op de verdere voorbereiding van de uitbouw van de 3 afstandsbedieningcentrales, waarbij de centrales Oost en West resp. aansluitend op de opwaardering van het Albertkanaal en de Leie-as primeren. Daarnaast gaat de focus naar het verder uitrusten van beweegbare kunstwerken teneinde ze op afstandsbediening te kunnen inschakelen. Daarbij wordt een doordachte prioritering gemaakt met focus op Albertkanaal, Leie-as, Groot Gent, Dender en kanaal Dessel Turnhout Schoten

Inzake waterbeheersing is de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan primordiaal.

Andere belangrijke waterbeheersingsprojecten zijn de vervanging van de stuwen op de Dender, Waterbalans Albertkanaal (pompinstallaties en waterkrachtcentrales ter hoogte van de sluizencomplexen), Waterbeheersing Maas en overstromingsrisicobeheersplannen (ORBP's).

Realisatie geactualiseerd Sigmaplan

Vlaanderen beter beschermen tegen overstromingen van de Schelde en haar zijrivieren. En tegelijk de waardevolle Scheldenatuur een boost geven. Dat is het doel van het Sigmaplan. Het Sigmaplan gaat over veiligheid, natuur, recreatie en economie.

Het programma Sigma omvat de aanleg en inrichting van overstromingsgebieden, de aanpassing van dijken, de aanpak van de Scheldekaaien te Antwerpen en de herinrichting van de Demervallei.

Het investeringsprogramma 2022 voorziet prioritair in de verdere inrichting van de 1^{ste} uitvoeringsfase (GOG Grote Wal-Klein Wal-Zwijn, GOG Heindonk-TV, ontpolderingen Groot en Klein Broek, ontpoldering Hedwige-Prosperpolder, GGG Vlassenbroek, GGG De Bunt, Zeeschelde Gentbrugge-Melle) en het uitvoeren van het dijkenprogramma (zone Fort Lillo-fort Filip en zone Kennedytunnel te Antwerpen, dijken tussen Gentbrugge en Melle).

De Vlaamse Waterweg zal in 2022 ook fietsinvesteringen voor haar rekening blijven nemen die invulling geven aan het fietsbeleid van de Vlaamse Regering, waaronder het in goede staat brengen/houden van de jaagpaden en het optimaliseren van fietsverbindingen naar bedrijfsterreinen. Extra inspanning is ook in 2022 mogelijk middels inzet van relancemiddelen.

Naast jaagpaden is voor de instandhouding van patrimonium in 2022 voornamelijk budget voorzien voor het herstel van oevers, vervanging en renovatie van bruggen, onderhoudsbaggerwerk.

Ter versterking van het kaaimurenprogramma wordt er een bijkomende inspanning voorzien in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht.

Versie BBT 14.10.2021

5.5. ISE: SCHEEPVAARTVERKEER, MVG excl. DAB

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te behouden, is het van essentieel belang dat ze optimaal toegankelijk blijven. We nemen onze verantwoordelijkheid op en nemen de regie van de nautische keten in handen en verzekeren de continuïteit van de nautische dienstverlening waarbij we schepen van en naar de Vlaamse havens vlot en veilig loodsen en beloodsen tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

We optimaliseren en innoveren de nautische dienstverlening en zetten hiertoe in op verschillende vlakken, zoals het onderzoek naar innovatieve en alternatieve beloodsingstechnieken, het optimaliseren van de operationele IT-infrastructuur, data-uitwisseling en informatieverstrekking.

Om de mobiliteitsknoop te ontwarren, moeten we creatief zijn en komen tot duurzame oplossingen. Vervoer over water komt aan beide uitdagingen tegemoet. We centraliseren het personenverkeer over water en nemen initiatieven om het concept van de vervoerregio Antwerpen verder in Vlaanderen uit te rollen, waarbij zowel veerdiensten (autoveer vs. fiets- en voetgangersveer) als watertransport met kleinere, snellere schepen deel uitmaken van de scope.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer
- OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
- OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
- OD 8.4: Samenwerken in quadruple-helix verband

	VAK			VEK		
	BA 2021	evolutie	BO 2022	BA 2021	evolutie	BO 2022
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	42.490	-27	42.463	42.490	-27	42.463
Toelagen (interne stromen (IS))	48.629	-2.526	46.103	48.629	-2.526	46.103
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	91.119	-2.553	88.566	91.119	-2.553	88.566
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie:

De daling van 2.553 keuro op voorliggend ISE is grotendeels te wijten aan een daling van de investeringskredieten van DAB Vloot ten belope van 3.000 keuro. In uitvoering van de bepalingen van het GIP in het Regeerakkoord werden er immers budgetten verschoven in functie van prioritaire investeringsnoden binnen het beleidsdomein.

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)**Ontvangsten****MC0-9MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER**

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel behelst alle ontvangsten die voortkomen uit de werking van de Schelderadarketen (SRK). Meer specifiek zijn dit de ontvangsten uit de VBS-vergoedingen cf. "Decreet houdende de vergoeding, verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen", de inkomsten ter uitvoering van de overeenkomst met Nederland m.b.t. de inrichting van een walradarketen (Radarverdrag) en de inkomsten uit schadegevallen aan de VTS-infrastructuur.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	8.850	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	8.850	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

De geraamde ontvangst blijft ongewijzigd ten opzichte van 2021.

Uitgavenartikelen**MC0-1MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de kosten aangerekend die verband houden met de Schelderadarketen en de werking van de havenkapiteindiensten.

De Schelderadarketen vormt het infrastructurele element van VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en Mondingen). Dit verkeersbegeleidingssysteem is één van de belangrijkste instrumenten van het nautische vaarwegbeheer. Het volgt de scheepvaart van en naar de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens nauwgezet op en draagt zo bij tot het minimaliseren van het veiligheidsrisico voor de scheepvaart, de bevolking, het milieu en de infrastructuur in de maritieme vaarwegen. De ScheldeRadarKeten wordt gezamenlijk met de Nederlandse collega's beheerd. De modaliteiten zijn geregeld in het Radarverdrag en het Verlichtingsverdrag.

Het inrichten van personenmobiliteit over water in Vlaanderen, inclusief de exploitatie van de Waterbus in Antwerpen, wordt op dit begrotingsartikel aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	38.814	38.814
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	38.814	38.814
Aanwending VAK-ruiter		

MC0-1MIH2WB-WT – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel omvat de terugbetalingen aan het Nederlands Loodswezen in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	3.676	3.676
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 27	- 27
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	3.649	3.649
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MC0-1MIH2WY-IS	-27	-27	Compensatie ten bedrage van 27 duizend Euro ten behoeve van de dotatie van de DAB Loodswezen.
TOTAAL	-27	-27	

MC0-1MIH2WX-IS – DAB VLOOT**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Zie bespreking van de begroting van DAB Vloot.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	26.819	26.819
<i>Index</i>	268	268
<i>Compensaties</i>	- 3.000	- 3.000
<i>Andere bijstellingen</i>	- 343	- 343
BO 2022	23.744	23.744
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-3.000	-3.000	In uitvoering van de bepalingen van het GIP in het Regeerakkoord werden er budgetten verschoven ifv van prioritaire investeringsnaden binnen het beleidsdomein. In dit kader wordt bij begrotingsopmaak 2022 een

			vermindering van 3.000 keuro toegepast op de investeringskredieten van DAB Vloot (artikel MCE-3MIH2WA-WT)
TOTAAL	-3.000	-3.000	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Efficiëntie en kerntaken - Personeelsbesparing 2022	-312	-312	De kredieten dalen met 312 keuro in VAK en VEK ten gevolge van de generieke personeelsbesparing
Efficiëntie en kerntaken: Besparing apparaatskredieten	-29	-29	Besparing apparaatskredieten ten bedrage van 29 keuro in VAK en VEK.
Evolutie energiekosten	-2	-2	Automatische koppeling van de brandstofcomponent varende eenheden voor de dotatieprocessen, conform de begrotingsinstructies.
TOTAAL	-343	-343	

MC0-1MIH2WY-IS – DAB LOODSWEZEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Zie bespreking van de begroting van DAB Loodswezen.

Kredietevoluitie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	21.810	21.810
<i>Index</i>	327	327
<i>Compensaties</i>	27	27
<i>Andere bijstellingen</i>	195	195
BO 2022	22.359	22.359
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MC0-1MIH2WB-WT	+27	+27	Compensatie van begrotingsartikel MC0-1MIH2WB-WT ten bedrage van 27 keuro, ter dekking van het exploitatieverlies.
TOTAAL	27	27	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
-----------------------------	------------	------------	--------------------

	-5	-5	Efficiëntie en kerntaken: Besparing apparaatskredieten
Wandelaar Invest	+200	+200	Het betreft een bijstelling voor financiering van de interne stroom naar Wandelaar Invest.
TOTAAL	+195	+195	

DAB's**DAB Loodswezen****Ontvangsten****MCD-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten uit de loodsgelden, loodsen op afstand en diensten en adviezen aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	90.535	0	0
Bijstelling BO 2022	844	0	0
BO 2022	91.379	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Bij begrotingsopmaak 2022 worden de ontvangsten bijgesteld met 844 keuro op basis van de verwachte automatische indexatie van de tarieven per 1 augustus 2022. Het streefdoel is hierbij om opnieuw aan te knopen bij de cijfers 2019 inzake haventrafiek.

MCD-2MIHAWA-OP – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt de terugbetaling van voorschotten aan het Nederlands loodswezen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-2MIHAWA-OR – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel omvat de aanwending van het reservefonds.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-2MIHAWB-OW – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel wordt de onderlinge kostenverrekening tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst aangerekend.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	91	0	0
BO 2022	91	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

Bij begrotingsopmaak 2022 wordt een ontvangst ten bedrage van 91 keuro verwacht op basis van het voorgestelde tariefmutatievoorstel 2022.

Uitgaven**MCD-3MIH2WA-PR – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel worden provisies aangerekend.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de kosten met betrekking tot de beloodsing te land aangerekend en uitgaven in kader van studies / consultancyopdrachten waaronder deze voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst met Nederland.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	3.731	3.731
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 171	- 171
BO 2022	3.560	3.560
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Bij begrotingsopmaak 2022 worden de kredieten met 171 keuro verlaagd t.o.v. begrotingsaanpassing 2021 vanwege een efficiëntiewinst bij de beloodsing te land.

MCD-3MIH2WA-PA – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel worden participaties aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-3MIH2WA-RE – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel wordt de spijziging van het reservefonds aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0

<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-3MIH2WB-WT – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel wordt de onderlinge kostenverrekening tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	566	566
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 566	- 566
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
	-566	-566	Bij begrotingsopmaak 2022 worden de kredieten met 566 keuro verlaagd t.o.v. begrotingsaanpassing 2021. Dit omwille van het voorgesteld tariefmutatievoorstel 2022.
TOTAAL	-566	-566	

MCD-3MIH2WX-IS – DAB VLOOT**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de kosten voor beloodsing over water aangerekend, cf. de dienstverlening door de DAB Vloot.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	36.890	36.890
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	200	200

BO 2022	37.090	37.090
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)			
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Verhoging interne stroom Vloot – Wandelaar Invest NV	200	200	Er wordt een bijstelling gedaan van 200 keuro in plus als gevolg van de stijgende verzekeringskosten en contractueel voorziene indexatie van de leasekosten.
TOTAAL	200	200	

DAB Vloot**Ontvangsten****MCE-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Binnen dit artikel situeren zich de ontvangsten van de scheepvaartpolitie en de douane voor het inzetten van bemande schepen. Daarnaast worden hierop ook de schadeontvangsten en verkopen van (on)roerende goederen geboekt.

Kredietevolutie:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2021	4.116	0	0
Bijstelling BO 2022	- 1.838	0	0
BO 2022	2.278	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

(duizend euro)		
Bijstellingen	VAK	VEK
Vermindering ontvangsten Douane/SPN	-2.186	-2.186
Bijkomende ontvangsten uit verkopen	+348	+348
TOTAAL	-1.838	-1.838

- Bijstelling in functie van minder ontvangsten door volledige stopzetting van de dienstverlening Douane en einde dienstverlening Scheepvaartpolitie in Antwerpen vanaf 1 januari 2022, samen goed voor een daling van 2.186 keuro.

- Bijkomende ontvangsten voor 348 keuro te verwachten in 2022 door verkoop van een aantal buiten gebruik te stellen vaartuigen, vnl. oudere (reserve)vaartuigen gebruikt voor SPN/Douane en de oude veerboot Jan Borluut.

MCE-2MIHAWW-OI – VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt de interne stroom tussen VLIZ vzw en DAB Vloot aangerekend voor de uitbreiding van de inzet van het wetenschappelijk vaartuig Simon Stevin.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	380	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	380	0	0

MCE-2MIHAWY-OI – DAB LOODSWEZEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt de interne stroom tussen DAB Loodswezen en DAB Vloot aangerekend voor o.a. de inzet van schepen in het kader van het beloodsen en het ruimer transport van loodsen over het water.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	36.890	0	0
Bijstelling BO 2022	200	0	0
BO 2022	37.090	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
Bijstellingen	VAK	VEK
Verhoging interne stroom Vloot - Loodswezen	+200	+200
TOTAAL	+200	+200

Er wordt een bijstelling gedaan van 200 keuro in plus ten behoeve van de verhoging van de interne stroom tussen DAB Vloot en Wandelaar Invest nv als gevolg van de stijgende verzekeringskosten en contractueel voorziene indexatie van de leasekosten.

Uitgavenartikelen**MCE-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel betreft de werkingskosten voor o.a. onderhoud en herstelling van schepen, bebakening, gebouwen, logistiek en brandstof. Eveneens worden op dit artikel de investeringen voor bebakening, gebouwen, aankoop van divers materieel en machines en informatica, specifieke studies en de vervangingsinvesteringen voor schepen aangerekend.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK

BA 2021	22.286	22.286
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	130	130
<i>Andere bijstellingen</i>	- 3.807	- 3.807
BO 2022	18.609	18.609
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Terugdraaiing compensatie vanuit MCE-3MIH2WA-WT	130	130	Compensatie naar begrotingsartikel MCE-3MAH2ZZ-WT voor de financiering van de tijdelijke Coronatesten bij BA 2021 wordt teruggedraaid.
TOTAAL	130	130	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Verminderde ontvangsten diverse contracten (werking)	-240	-240	De kredieten dalen met 240 keuro in VAK en VEK door het gedeeltelijk wegvallen van vaste dienstverlening voor hydrografische doeleinden.
Verminderde ontvangsten contracten SPN/Douane (werking)	-913	-913	De kredieten dalen met 913 keuro in VAK en VEK door het volledig wegvallen van vaste dienstverlening voor de Douane en de dienstverlening voor de Scheepvaartpolitie in Antwerpen.
Bijkomende werkmiddelen vanuit verkopen schepen	348	348	Bijkomende werkmiddelen in te schrijven als VAK en VEK voor 348 keuro te verwachten in 2022 door verkoop van een aantal buiten gebruik te stellen vaartuigen.
Automatische aanpassing brandstofcomponent	-2	-2	Conform de begrotingsinstructies wordt op de brandstofcomponent varende eenheden binnen dotatie de verlagingsfactor van -0,0007 euro/liter toegepast op de gemiddelde hoeveelheid (2.455.000 liter/jaar). Dit resulteert in een bijstelling van 2 keuro in min aan werkmiddelen.
Vermindering investeringen in schepen ten gevolge van	-3.000	-3.000	In uitvoering van de bepalingen van het GIP in het Regeerakkoord werden er budgetten verschoven ifv van

budgetverschuivingen naar prioritaire investeringsnoden binnen het beleidsdomein MOW			prioritaire investeringsnoden binnen het beleidsdomein. In dit kader wordt bij begrotingsopmaak 2022 een vermindering van 3.000 keuro toegepast op de investeringskredieten van DAB Vloot.
TOTAAL	-3.807	-3.807	

MCE-3MIH2WC-WT – WANDELAAR INVEST

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt de charterhuur en de verzekering van de SWATH beloodingsschepen van Wandelaar Invest NV aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	11.125	11.125
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	200	200
BO 2022	11.325	11.325
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Verhoging interne stroom Vloot – Wandelaar Invest NV	200	200	Er wordt een bijstelling gedaan van 200 keuro in plus als gevolg van de stijgende verzekeringskosten en contractueel voorziene indexatie van de leasekosten.
TOTAAL	200	200	

Overige entiteiten onder toezicht

Wandelaar Invest

Ontvangsten

Conform de afspraken met het departement Financiën en Begroting worden de beschikbaarheidsvergoedingen opgenomen als ESR 1. De ontvangst voor deze

rubriek wordt geraamd op 11.325 keuro in 2022, wat een stijging is met 200 keuro. Deze werd zo voorzien als uitgave bij DAB Vloot.

Uitgaven

De voornaamste uitgavenposten zijn:

- Allerlei werkingskosten zoals ereloon commissaris, neerlegging jaarrekening, beheersvergoeding, verzekeringen. Deze uitgavencategorie wordt ingeschat op 778 keuro.
- Bedrijfsbelastingen: het geraamd budget 2021 bedraagt 850 keuro.
- De rente op de financiële leasings daalt stelselmatig daar er jaarlijks aflossingen op de financiële leasings gebeuren, voor 2022 wordt er 1.243 keuro benodigd budget ingeschreven.
- De aflossing van de financiële leasings neemt geleidelijk aan toe doordat de interesten van de financiële leasings stelselmatig worden afgebouwd en er dus meer middelen zijn ter aflossing van de financiële leasings. In 2022 zal er naar inschatting 6.724 keuro nodig zijn voor dit doeleinde.
- Er wordt voorzien in een uit te betalen dividend van 2.000 keuro.

5.6. Geen inhoudelijke toewijzing

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MBU-2MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel komt de werkingstoelage aan de DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) toe.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	807.448	0	0
Bijstelling BO 2022	44.960	0	0
BO 2022	852.408	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Gelet op de saldowerking en de eigen ontvangsten binnen het VIF zegt deze werkingstoelage niets over de totale hoogte van investeringsmiddelen. Hiervoor kan verwezen worden naar de toelichting per begrotingsartikel binnen het VIF.

MBU-2MFHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft hier het beginsaldo van de DAB VIF voor 2022, dat bij de BA2022 nog wordt aangepast in functie van de reële uitvoering.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	169.223	0	0
Bijstelling BO 2022	- 350	0	0
BO 2022	168.873	0	0

MBU-2MFHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Een eventueel tekort op het einde van het jaar binnen de DAB VIF zou hier opgenomen moeten worden. Dit is echter niet van toepassing.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

MBU-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft het artikel bestemd voor de ontvangsten vanuit het Klimaatfonds.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Uitgaven

MBU-3MFH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft het over te dragen saldo eind 2021.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	168.873
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	168.873
Aanwending VAK-ruiter		

MCU-3MIH2ZZ-IS – INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Gelet op de dringendheid van betalingen bij veroordelingen in 'oude loodsendossiers', die ressorteren onder lasten uit het verleden, wordt in deze dossiers een prefinanciering gevraagd aan het Vlaams Fonds voor de Lastendelging (VFLD). De terugbetaling van het aandeel van het agentschap MDK aan het VFLD in deze dossiers wordt via dit begrotingsartikel gerealiseerd.

In 2022 is op heden geen betaling aan het VFLD gepland.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

DAB Loodswezen**Ontvangsten****MCD-2MIHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de diverse ontvangsten waaronder de Bunker Adjustment Factor aangerekend.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	4.011	0	0
Bijstelling BO 2022	- 554	0	0
BO 2022	3.457	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevoluitie:

Bij begrotingsopmaak 2022 worden de ontvangsten op basis van de huidige olieprijs met 554 keuro naar beneden bijgesteld.

Dit is enerzijds het gevolg van de lage energieprijzen de voorbije jaren – met negatieve effecten op de ontvangsten – en anderzijds een verbetering van de ontvangsten op basis van de vooruitzichten .

MCD-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

De toelage biedt de DAB Loodswezen de mogelijkheid om zijn kerntaak "veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs" uit te voeren en zich verder uit te bouwen tot een moderne en performante loodsenorganisatie, inclusief het reorganiseren van het proces loodsen en beloodsen met het oog op een klantgerichte en betrouwbare dienstverlening tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	21.810	0	0
Bijstelling BO 2022	549	0	0
BO 2022	22.359	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie:

De verhoging ten bedrage van 549 keuro bestaat uit volgende:

- Index ten bedrage van 327 keuro in plus;
- Generieke besparing apparaatskredieten ten bedrage van 5 keuro in min;
- Compensatie MC0-1MIH2WB-WT ten bedrage van 27 keuro in plus;
- Compensatie Wandelaar Invest ten bedrage van 200 keuro in plus.

MCD-2MIHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel wordt het overgedragen overschot van vorige boekjaren aangerekend.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-2MIHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel wordt het over te dragen tekort van het boekjaar aangerekend.

Kredietevolucie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	13.656	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	13.656	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie:

Bij begrotingsopmaak 2022 wordt het bedrag van 13.656 keuro ingeschreven.

Uitgaven**MCD-3MIH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel worden specifieke investerings- en werkingskosten in het kader van het beloodsingsproces aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	2.527	2.527
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	2.527	2.527
Aanwending VAK-ruiter		

MCD-3MIH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt het over te dragen overschot van het boekjaar aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-3MIH2ZZ-OH – OVERGEDRAGEN TEKORT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel wordt het overgedragen tekort van vorige boekjaren aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	13.656
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	13.656
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Bij begrotingsopmaak 2022 wordt op dit artikel 13.656 keuro ingeschreven.

DAB Vloot**Ontvangsten****MCE-2MIHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Begrotingsartikel met betrekking tot de ontvangsten n.a.v. uitgevoerde overeenkomsten/dienstverleningen (boeienwerk, hydrografische peilingen, bijkomende inzet veerboten, ter beschikking stellen schepen,...).

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	2.575	0	0
Bijstelling BO 2022	- 382	0	0
BO 2022	2.193	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

	(duizend euro)	
Bijstellingen	VAK	VEK
Vermindering diverse ontvangsten	-382	-382
TOTAAL	-382	-382

Bijstelling in min in functie van verminderde ontvangsten ter waarde van 382 keuro door een aantal aflopende contracten voor inzet van schepen ten behoeve van derden.

MCE-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

De dotatie aan de DAB Vloot kadert in de maatschappelijke doelstelling om bemande schepen te voorzien in het kader van het uitvoeren van maatschappelijke kerntaken (SAR, bebakening, veerdiensten, hydrografie,...) en de continue modernisering en innovatie van de overheidsvloot.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	26.819	0	0
Index	268	0	0
Bijstelling BO 2022	- 3.343	0	0
BO 2022	23.744	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

	(duizend euro)	
Bijstellingen	VAK	VEK
Automatische aanpassing brandstofcomponent	-2	-2
Efficiëntie en kerntaken - Personeelsbesparing 2022	-312	-312
Efficiëntie en kerntaken: Besparing apparaatskredieten	-29	-29

Vermindering investeringen in schepen ten gevolge van budgetverschuivingen naar prioritaire investeringsnoden binnen het beleidsdomein MOW	-3.000	-3.000
TOTAAL	-3.343	-3.343

Cf. Toelage-artikel MC0-1MIH2WX-IS:

- Automatische koppeling van de brandstofcomponent voor de dotatieprocessen. Conform de begrotingsinstructies wordt op de brandstofcomponent varende eenheden binnen dotatie de verslagingsfactor van - 0,0007 euro/liter toegepast op de gemiddelde hoeveelheid (2.455.000 liter/jaar). Dit resulteert in een bijstelling van 2 keuro in min op de dotatie.
- Toelichting bijstelling Personeelsbesparing: De kredieten dalen met 312 keuro in VAK en VEK ten gevolge van de opgelegde personeelsbesparing.
- Besparing apparaatskredieten ten bedrage van 29 keuro.
- In uitvoering van de bepalingen van het GIP in het Regeerakkoord werden er budgetten verschoven ifv van prioritaire investeringsnoden binnen het beleidsdomein. In dit kader wordt bij begrotingsopmaak 2022 een éénmalige, niet recurrente vermindering van 3.000 keuro toegepast op de investeringskredieten van DAB Vloot (artikel MCE-3MIH2WA-WT).

MCE-2MIHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Overgedragen overschot vorige boekjaren – belast/onbelast.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	59.155	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	59.155	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

Een correctie is doorgevoerd in de saldi, cf uitvoeringsrekening, hetgeen leidt tot een belast saldo van 17.687 keuro en onbelast saldo van 41.468.

MCE-2MIHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Ontvangsten

MCE-2MIHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Overgedragen overschot vorige boekjaren – belast/onbelast.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	59.155	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	59.155	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie:

Een correctie is doorgevoerd in de saldi, cf uitvoeringsrekening, hetgeen leidt tot een belast saldo van 17.687 keuro en onbelast saldo van 41.468.

MCE-2MIHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

VII. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD

PROGRAMMA MA – MB0 – DEPARTEMENT MOW

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	200	6.245	0	53.654	53.644
Bijstelling BO 2022	0	- 644	0	- 199	- 199
BO 2022	200	5.601	0	53.455	53.445

PROGRAMMA MA – MC0 – AGENTSCHAP VOOR MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	0	0	0	18.259	18.259
Bijstelling BO 2022	0	0	0	218	218
BO 2022	0	0	0	18.477	18.477

PROGRAMMA MA – MD0 – AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2021	0	0	0	86.866	86.866
Bijstelling BO 2022	0	0	0	671	1.671
BO 2022	0	0	0	87.537	88.537

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's)

Ontvangstenartikelen

MB0-9MAHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten aangerekend die een duidelijke link vertonen met de apparaatsuitgaven. Zo worden onder meer op dit begrotingsartikel aangerekend:

- Terugbetaling van teveel betaalde lonen en vergoedingen;
- Ontvangsten uit de verkoop van roerende vermogensgoederen;
- Verkoop van departementale publicaties die gefinancierd zijn vanuit de

apparaatskredieten.

De geraamde ontvangsten in 2022 worden constant gehouden.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	200	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	200	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

Constant beleid.

MB0-9MAHTZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten aangerekend van terugvorderingen bij de huidige werkgevers van personeelsleden met verlof voor opdracht. In het kader van de beheersvorming van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen worden daarnaast statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld aan de beide luchthavenexploitatie maatschappijen (LEM's). Deze statutaire personeelsleden blijven in dienst van de Vlaamse overheid maar verrichten taken voor de (private) LEM's. De (loon)kosten van deze personeelsleden worden dan ook door het Vlaamse Gewest teruggevorderd bij de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2021	0	6.245	0
Bijstelling BO 2022	0	- 644	0
BO 2022	0	5.601	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive:

Op basis van werkelijke uitvoering in 2020, en rekening houdend met de endogene groei en indexatie van de vergoedingen en toelagen, wordt de geraamde loonlast (en de terugvordering hiervan) voor de beide categorieën ontvangsten geraamd op 5.601 keuro:

- 5.547 keuro voor de gedetacheerden bij de LEM's;
- 54 keuro van personeelsleden met verlof voor opdracht.

MB0-9MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

In 2022 wordt voorlopig geen terugstorting voorzien vanuit het Pendelfonds.

Kredietevolutive:

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO

BA 2021	0	0	0
Bijstelling BO 2022	0	0	0
BO 2022	0	0	0

Uitgavenartikelen

MB0-1MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, lonen, toelagen en forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	40.783	40.783
<i>Index</i>	816	816
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 329	- 329
BO 2022	41.270	41.270
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling ikv EU-project Dignity BO2021	-22	-22	Terugdraai recuperatie loongedeelte EU-middelen ikv EU-project Dignity BO2021
Bijstelling ikv EU-project Dignity 2022	24	24	Bijstelling loongedeelte EU-middelen ikv EU-project Dignity 2022
Bijstelling ikv EU-subsidies WL 2021	-65	-65	Terugdraai recuperatie loongedeelte EU-middelen EU-subsidies Waterbouwkundig Laboratorium 2021
Bijstelling ikv EU-projecten WL 2022	50	50	Bijstelling loongedeelte EU-middelen ikv EU-projecten Waterbouwkundig Laboratorium 2022
Personeelsbesparing	-364	-364	Efficientie en kerntaken - Personeelsbesparing 2022
Bijstelling ikv vrijstelling bedrijfsvoorheffing	48	48	Vrijstelling bedrijfsvoorheffing wetenschappelijk personeel (zie ook MB0-9MFHAKC-OW)
TOTAAL	487	487	

MB0-1MAH4ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, lonen en toelagen van de gedetacheerden en terbeschikkinggestelden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	6.245	6.245
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 644	- 644
BO 2022	5.601	5.601
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling ikv terugvordering lonen gedetacheerden aan de LEM	-644	-644	Op basis van de geactualiseerde raming wordt er voor 2022 een totale loonlast van 5.601 keuro geraamd.
TOTAAL	-644	-644	

MB0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden alle mogelijke werkingskosten aangerekend die nodig zijn voor de interne werking van het Departement.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	6.626	6.616
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	25	25
<i>Andere bijstellingen</i>	- 67	- 67
BO 2022	6.584	6.574
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MB0-1MIH2TY-IS	25	25	Resterende compensatie 3/12de huur vanuit DVW na beëindigen huurovereenkomst
TOTAAL	25	25	

(duizend euro)			
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Bijstelling nav generieke besparing	- 67	- 67	Efficiëntie en kerntaken - Besparing apparaat (niet loon) 2022
TOTAAL	- 67	- 67	

MC0-1MAH2ZZ-LO – LONEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, de toelagen en de forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van de afdelingen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust aangerekend.

Kredietevolutie:

(duizend euro)		
	VAK	VEK
BA 2021	16.835	16.835
<i>Index</i>	337	337
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 104	- 104
BO 2022	17.068	17.068
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:**

(duizend euro)			
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Efficiëntie en kerntaken - Personeelsbesparing 2022	-104	-104	De kredieten dalen met 104 keuro in VAK en VEK ten gevolge van de generieke personeelsbesparing
TOTAAL	-104	-104	

MC0-1MAH4ZZ-LO – LONEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven

Kredietevolutie:

(duizend euro)		
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MC0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten op vlak van personeel (bv hospitalisatieverzekering, arbeidsgeneeskunde, ...), logistiek, ICT en meubilair, aangerekend voor de afdelingen van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	1.424	1.424
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 15	- 15
BO 2022	1.409	1.409
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Efficiëntie en kerntaken: Besparing apparaatskredieten	-15	-15	Besparing apparaatskredieten ten bedrage van 15 keuro in VAK en VEK
TOTAAL	-15	-15	

MD0-1MAH2ZZ-LO – LONEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Met dit budget worden de wedden en de toelagen van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer betaald.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	72.273	72.273
<i>Index</i>	1.445	1.445
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 624	- 624
BO 2022	73.094	73.094
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:**

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting

	-624	-624	Efficiëntie en kerntaken - Personeelsbesparing 2022
TOTAAL	-624	-624	

MD0-1MAH4ZZ-LO – LONEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de lonen aangerekend van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer met verlof voor opdracht. Er zijn voorlopig geen gedetacheerden binnen AWV waarvoor een loonkost aangerekend wordt.

Kredietevoluitie:**(duizend euro)**

	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MD0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel wordt gebruikt voor drie groepen van kosten binnen AWV:

- de aankopen van voertuigen en meubilair
- de kosten voor ICT;
- de courante personeels- en werkingskosten zoals hospitalisatieverzekeringen, werving en selectie, brandstof, energie gebouwen, telefonie,

Kredietevoluitie:**(duizend euro)**

	VAK	VEK
BA 2021	14.593	14.593
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 150	850
BO 2022	14.443	15.443
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluties:****(duizend euro)**

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
-----------------------------	------------	------------	--------------------

	-150	-150	Efficiëntie en kerntaken - Besparing apparaat (niet loon) 2022
		1.000	vereffeningskalender
TOTAAL	-150	850	

DAB's**DAB Loodswezen****Uitgavenartikelen****MCD-3MAH2ZZ-LO – LONEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de lonen en toelagen van de personeelsleden van de DAB Loodswezen aangerekend.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	69.767	69.767
<i>Index</i>	327	327
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	1.083	1.083
BO 2022	71.177	71.177
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

Bij begrotingsopmaak 2022 worden de kredieten verhoogd met 1.410 keuro vanwege de indexatie van de lonen.

MCD-3MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden algemene werkings- en personeelskosten aangerekend waaronder de maandelijkse reis- en verblijfvergoedingen.

Kredietevolutie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	2.875	2.875
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	57	57
BO 2022	2.932	2.932
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

De kredieten bij begrotingsopmaak 2022 worden verhoogd met 57 keuro ten opzichte van begrotingsaanpassing 2021 omwille van de indexatie van de reis- en verblijfvergoedingen.

MCD-3MAH2ZZ-IS – INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden interne stromen aangerekend. Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2022	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

DAB Vloot

Uitgavenartikelen

MCE-3MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel: Op dit begrotingsartikel worden de lonen aangerekend van de personeelsleden van DAB Vloot.

Kredietevoluitie:

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2021	34.065	34.065
<i>Index</i>	268	268
<i>Compensaties</i>	1.100	1.100
<i>Andere bijstellingen</i>	- 1.727	- 1.727
BO 2022	33.706	33.706
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:

kredietevoluities:

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
Van MCE-3MAH2ZZ-WT	+1.100	+1.100	Er wordt 1.100 keuro gecompenseerd vanuit begrotingsartikel MCE-3MAH2ZZ-WT om de vergoedingen en toelagen vanaf 2022 volledig op het zuivere loonartikel te boeken. Dit gebeurt in samenspraak met F&B naar

			aanleiding van de inkanteling in Orafin.
TOTAAL	+1.100	+1.100	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Efficiëntie en kerntaken - Personeelsbesparing 2022	-312	-312	De kredieten dalen met 312 keuro in VAK en VEK ten gevolge van de opgelegde personeelsbesparing.
Verminderde ontvangsten diverse contracten (personeel)	-142	-142	De kredieten dalen met 142 keuro in VAK en VEK door het gedeeltelijk wegvallen van vaste dienstverlening voor hydrografische doeleinden.
Verminderde ontvangsten contracten SPN/Douane (personeel)	-1.273	-1.273	De kredieten dalen met 1.273 keuro in VAK en VEK door het volledig wegvallen van vaste dienstverlening voor de Douane (-857 keuro) en de dienstverlening voor de Scheepvaartpolitie in Antwerpen (-416 keuro).
TOTAAL	-1.727	-1.727	

MCE-3MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel: Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten aangerekend van de DAB Vloot (bv. vorming, vergoedingen, diverse personeel gebonden kosten, informatica, rollend materieel, ...).

Kredietevoluitie:

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2021	3.304	3.304
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 1.230	- 1.230
<i>Andere bijstellingen</i>	- 29	- 29
BO 2022	2.045	2.045
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting:**kredietevoluities:**

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Toelichting
naar MCE-3MAH2ZZ-LO	-1.100	-1.100	Er wordt 1.100 keuro gecompenseerd naar begrotingsartikel MCE-

			3MAH2ZZ-LO om de vergoedingen en toelagen vanaf 2022 volledig op het zuivere loonartikel te boeken. Dit gebeurt in samenspraak met F&B naar aanleiding van de inkanteling in Orafin.
Terugdraaiing compensatie (BA 2021) vanuit MCE-3MIH2WA-WT	-130	-130	Compensatie vanuit begrotingsartikel MCE-3MIH2WA-WT voor de financiering van de tijdelijke Coronatesten bij BA 2021 wordt teruggedraaid.
TOTAAL	-1.230	-1.230	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Toelichting
Efficiëntie en kerntaken: Besparing apparaatskredieten	-29	-29	
TOTAAL	-29	-29	

VIII. BIJLAGE: LIJST MET AFKORTINGEN

AFIR	Alternative Fuel Infrastructure Regulation
AIS	Automatisch Identificatiesysteem
AMS	ANPR-Management System
ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAC	Brussels Airport Company
BCC	Beleid- en beheercyclus
BENEFIC	BrussEls NEtherlands Flanders Implementation of Clean power for transport
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BVR	Besluit Vlaamse Regering
CEF	Connecting Europe Facility
CNG	Compressed Natural Gas
CP	Complex project
CPO	Charge Point Operator
CPT	Clean Power for Transport
DAB	Diensten met Afzonderlijk Beheer
DAV	Diensten Aangepast Vervoer
DBFM	Design, Build, Finance & Maintain
DUO	Digitaal uitwisselingsplatform voor onteigeningen
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
eFTI	Electronic Freight Transport Information
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
eRIBa	Electronic Reporting for Inland Barges
EU	Europese Unie
F.A.S.T.	Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms
FOD	Federale Overheidsdienst
GAS	Gemeentelijke Administratieve Sanctie
GGG	Gecontroleerd Gereduceerd Getijdengebied
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
GOCA	Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs
GOG	Gecontroleerd Overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

IHO	International Hydrographic Organisation
IMC	Interministeriële Conferentie
IMO	International Maritime Organization
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
ISE	Inhoudelijk Structuurelement
ITLB	Instituut voor Wegtransport en Logistiek België
ITS	Intelligent Transport Systems
KAR	Korte AfstandsRadio
KBV	Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen
KPI	Kritieke Prestatie Indicatoren
LEM	Luchthavenexploitatie maatschappij
LOA	Loodsen Op Afstand
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LPG	Liquefied Petroleum Gas
LZV	Langere en Zwaardere Vrachtwagens
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer
MCB	Management Comité Beleidsdomein
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectenrapport
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
MMTIS	Multimodal Travel Information Services
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MRC	Mekong Riviercommissie
MRCC	Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
MTM	Maximaal Toegelaten Massa
NaLP	Natrium Lage Druk
NAP	Nationaal Toegangspunt
NBS	Nature-based Solutions
NO	Stikstofmonoxide
OBV	Overleg Binnenvaart Vlaanderen
OD	Operationele Doelstelling
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
ORBP	Overstromingsrisicobeheerplan
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag

PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
PFOS	Perfluorooctaansulfonaten
RIS	River Information Services
RTTI	Real-Time Traffic Information
PPS	Publiek-Private Samenwerking
ROC	Regionaal Overlegcentrum
SAVE	Samen Actief voor Veilig Verkeer
SBC	Sedimentbeheerconcept
SD	Strategische Doelstelling
SGBP	Stroomgebiedbeheerplan
SRTI	Safety-Related Traffic Information
SSTP	Secure Socket Tunneling Protocol
SWATH	Small Waterplane Area Twin Hull
TCO	Total Cost of Ownership
TERN	Trans European Road Network
TEN-T	Trans European Network - Transport
T.OP	Territoriaal Ontwikkelingsprogramma
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
VAPEO	Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering
VBSP	Vlaamse Binnenvaartservices Platform
VIL	Vlaams Instituut voor Logistiek
VisuRIS	Visualisatie van de River Information Services (RIS)
Vlabel	Vlaamse Belastingdienst
VLM	Vlaamse Landmaatschappij
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTE	Voltijds equivalent
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
WDRBP	Waterschaarste- en droogterisicobeheerplan
WIM	Weigh in Motion

IX. BIJLAGE: REGELGEVINGSAGENDA

Aard en titel	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord met betrekking tot de oprichting van een onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen op de Vlaamse binnenwateren
Korte omschrijving	Dit kadert in een gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector.
Betrokken instanties	DMOW, DVW en MDK
Indicatieve planning	Principiële goedkeuring door VR voorjaar 2022 (dit kan pas opgestart worden na de goedkeuring van het Scheepvaartdecreet)

Aard en titel	Decreet over elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer
Korte omschrijving	Dit kadert in de omzetting van Richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.
Betrokken instanties	Viapass, Vlabel (FB) en DMOW
Indicatieve planning	Definitieve goedkeuring door VR eind 2021

<u>Aard en titel</u>	Decreet tot wijziging van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in de omzetting van Richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.

<u>Betrokken instanties</u>	Viapass, Vlabel (FB) en DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Definitieve goedkeuring door VR in 2022

<u>Aard en titel</u>	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in de omzetting van Richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.
<u>Betrokken instanties</u>	Viapass, Vlabel (FB) en DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Definitieve goedkeuring door VR in 2022

<u>Aard en titel</u>	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord inzake Intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer voor interfaces met andere vervoerswijzen
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in Gedelegeerde Verordening 886/2013 bij Richtlijn 2010/40/EU en Gedelegeerde Verordening 2015/926 bij Richtlijn 2010/40/EU.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Principiële goedkeuring door VR eind 2021

<u>Aard en titel</u>	Decreet tot wijziging van het Havendecreet
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in Verordening (EU) 2017/352 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW

Indicatieve planning	Definitieve goedkeuring door VR eind 2021
----------------------	---

Aard en titel	Scheepvaartdecreet
Korte omschrijving	Het ontwerp creëert een algemeen regelgevend kader voor het beheer en het gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart op de binnenwateren in Vlaanderen.
Betrokken instanties	DMOW, DVW en MDK
Indicatieve planning	Definitieve goedkeuring door VR in oktober 2021

Aard en titel	Verzameldecreet MOW II
Korte omschrijving	Diverse technische aanpassingen aan sectorale wetgeving
Betrokken instanties	DMOW, AWV, DVW, MDK, De Lijn
<u>Indicatieve planning</u>	Definitieve goedkeuring door VR in najaar 2021

<u>Aard en titel</u>	Decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten
<u>Korte omschrijving</u>	Actualisering van het decreet
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Principiële goedkeuring door VR voor het zomerreces 2022

<u>Aard en titel</u>	Decreet betreffende de Vervoersautoriteit
<u>Korte omschrijving</u>	Dit decreet voorziet in de oprichting van een vervoersautoriteit bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Deze vervoersautoriteit draagt bij tot een effectieve en efficiënte implementatie van het decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019. Daarin wordt de overkoepelende mobiliteitsregie toegewezen aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

<u>Betrokken instanties</u>	DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Definitieve goedkeuring door VR eind 2021

<u>Aard en titel</u>	Verzameldecreet MOW III
<u>Korte omschrijving</u>	Diverse technische aanpassingen aan sectorale wetgeving en bijsturing van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW, AWV, DVW, MDK, De Lijn en DOMG
<u>Indicatieve planning</u>	Principiële goedkeuring door VR najaar 2022