23-W (2022-2023) – Nr. 1
ingediend op 12 mei 2023 (2022-2023)

Beleids- en begrotingstoelichting

Mobiliteit en Openbare Werken

Begrotingsuitvoering 2022

verzendcode: OPE

Vlaams Parlement

I. INHOUDSOPGAVE

II. INLEIDING DOOR DE MINISTER 6

III. SAMENVATTING 7

IV. TRANSVERSALE, HORIZONTALE EN OVERKOEPELENDE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN 12

1. Transversale, horizontale doelstellingen 12

2. Overkoepelende strategische doelstellingen 13

1. SD 1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken 13

1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken 13

1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk 14

1.3. Naar een Geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement 15

2. SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer 17

2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk 17

2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen 19

2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren 21

2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke vervoersknooppunten voor combimobiliteit 22

2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven 23

2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten 23

2.7. Personenmobiliteit over het water 23

3. SD 3: NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTIMAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN 25

3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer 25

3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk 25

3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus 27

3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen 27

4. SD 4: NAAR EEN SLACHTOFFERVRIJ VERVOERSSYSTEEM 32

4.1. Verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers 32

4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker 34

4.3. Verbeterde controle en handhaving 37

4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan 38

5. SD 5: MOTIVEREN EN PRIKKELEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE CULTUUR 42

5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur 42

5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen 43

6. SD 6: NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR 44

6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen 44

6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk . 44

6.3. Een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk 45

6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk 47

7. SD 7: AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTIFUNCTIONALITEIT VAN ONS TRANSPORTNETWERK 48

7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken 48

7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik 48

7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico 50

8. SD 8: EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN 53

8.1. Een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's . 53

8.2. Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten 53

8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten 56

8.4. Samenwerken in quadruple-helix verband 56

8.5. De vinger aan de pols houden 56

8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen 57

8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken 57

V. BELEIDSVELD: REGIONALE LUCHTHAVENS 59

1. ISE LUCHTHAVENBELEID 59

Budgettair kader voor het begrotingsjaar 59

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) . 59

2. ISE UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS 60

Budgettair kader voor het begrotingsjaar 60

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) . 61

3. ISE LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR 62

Budgettair kader voor het begrotingsjaar 62

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) . 63

Overige entiteiten onder toezicht 65

VI. BELEIDSVELD: GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER 66

1. ISE BASISBEREIKBAARHEID 66

Budgettair kader voor het begrotingsjaar 67

Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) . 68

DAB's 72

Overige entiteiten onder gezag 73
Overige entiteiten onder toezicht 74
VII. BELEIDSVELD: ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID 88
1. ISE ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING 88
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 89
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) . 89
DAB's 93
2. ISE MODI-OVERSCHRIJDEND MOBILITEITSBELEID 94
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 95
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) . 96
DAB's 101
3. Zonder ISE 104
DAB's 104
VIII. BELEIDSVELD: WEGINFRASTRUCTUUR EN -BELEID 105
1. ISE VERKEERSVEILIGHEID 105
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 106
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 106
DAB's 111
Overige entiteiten onder toezicht 112
2. ISE VERKEERSBELEID 112
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 113
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 114
DAB's 117
3. ISE WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN 118
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 118
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 119
DAB's 121
Overige entiteiten onder toezicht 122
4. ISE ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR 123
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 123
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 124
5. ISE INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR 125
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 126
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 126
DAB's 130
Overige entiteiten onder toezicht 139
IX. BELEIDSVELD: WATERINFRASTRUCTUUR EN -BELEID 146

1. ISE HAVEN- EN WATERBELEID 147
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 147
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 148
2. ISE WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN 149
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 149
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 150
3. ISE ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR 152
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 153
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 154
DAB's 157
Overige entiteiten onder toezicht 158
4. ISE INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR 158
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 159
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 160
DAB's 163
Overige entiteiten onder toezicht 169
5. ISE SCHEEPVAARTVERKEER 170
Budgettair kader voor het begrotingsjaar 170
Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) 171
DAB's 175
X. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD 183
1. Apparaatskredieten 183
2. DAB's 190
XI. LIJST MET AFKORTINGEN 194
XII. BIJLAGE 'OVERZICHT BELEIDS- EN REGELGEVINGSINITIATIEVEN' 195
XIII. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE RESOLUTIES EN MOTIES VAN HET VLAAMS PARLEMENT' 199
XIV. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE AANBEVELINGEN VAN HET REKENHOF' 201

II. INLEIDING DOOR DE MINISTER

De mobiliteit van de toekomst is veilig, duurzaam en slim. Dit met het oog op een drastische daling van het aantal verkeersdoden, minder vervoersemissie, een betere doorstroming en een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit.

Om deze doelstellingen te realiseren, planden we vorig jaar opnieuw heel wat investeringen. Hierbij staan, naast de grote investeringsprojecten (cf. het Vlaams regeerakkoord), drie speerpunten centraal: de fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Verkeersveiligheid is en blijft een topprioriteit. Elk verkeersslachtoffer is er één teveel. Conform het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 ligt de focus op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. De actieve weggebruiker staat hierbij centraal, met bijzondere aandacht voor fietsveiligheid. Uit de cijfers blijkt immers dat deze groeiende groep het meeste risico loopt.

Door nog sterker in te zetten op milieuvriendelijker vervoersmiddelen, zoals de fiets, kunnen heel wat voertuigkilometers worden vermeden. Mensen zullen nog meer fietsen als dit veilig en comfortabel kan. Om de versnelde realisatie van veilige en comfortabele fietspaden en -snelwegen mogelijk te maken, zetten we in 2022 het hoge investeringsritme voor fiets verder. We zetten daarbij prioritair in op meer fietsveiligheid en meer fietscomfort, en bundelden hiervoor de krachten met lokale besturen, de provincie en bedrijven.

We maakten ook verder werk van de aanpak van gevaarlijke punten, en van veilige schoolomgevingen en schoolroutes in samenwerking met lokale besturen. Via de nieuwe bestuurlijke aanpak MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) proberen we nog korter op de bal te spelen. Verder bleven uiteraard ook onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en afleiding aandachtspunten.

We moeten ook volop inzetten op vlot, veilig en duurzaam goederenvervoer. De toekomst van mobiliteit is meer dan ooit multimodaal, waarbij transport over de weg, het spoor en het water hand in hand gaan. 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 naar het water te realiseren, investeerden we ook in 2022 verder in een toekomstgerichte waterweginfrastructuur.

Verder stond de vergroening van ons publiek en privaat wagenpark hoog op de agenda. Clean Power for Transport (CPT) vormt een belangrijk luik in het streven naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik. Om de versnelde elektrificatie van het wagenpark te ondersteunen, is een voldoende aanbod aan laadinfrastructuur onontbeerlijk. Als overheid moeten we hier de nodige ondersteuning bieden.

Ook de vergroening van het openbaar vervoer in Vlaanderen is cruciaal voor een gezondere lucht en een beter klimaat. Een belangrijke schakel in die vergroening is de aankoop van elektrische bussen.

Tot slot vormt waterveiligheid en -beheersing een grote uitdaging om Vlaanderen beter te beschermen tegen overstromingen.

III. SAMENVATTING

Mede dankzij de extra relancemiddelen verhoogden én versnelden we in 2022 het investeringsritme om zo een inhaalbeweging te maken op diverse fronten met bijzondere aandacht voor de fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Er werd verder geïnvesteerd in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken. Onder andere de R4, de R0 en talrijke kunstwerken werden aangepakt. Ook de werken over het hele grondgebied van de Oosterweelverbinding werden opgestart. Zowel op de Oosterweelverbinding als op de Antwerpse ring (R1) zullen een eerste reeks leefbaarheidsprojecten gerealiseerd worden.

Het programma Werken aan de ring zette opnieuw in op multimodale fietsinvesteringen in de regio rond de ring rond Brussel. De planningsprocessen rond het oostelijk deel van de ring liepen verder en de scopingsnota's voor de verschillende knooppunten werden goedgekeurd. Voor het noordelijke deel zette De Werkvennootschap ook een belangrijke stap met het voorkeursalternatief.

Met het definitief voorkeursbesluit voor het complex project Noord-Zuid Limburg werd op 22 april 2022 een belangrijke stap gezet. Dit betekent het einde van de onderzoeksfase en de start van de uitwerkingsfase. Ook werden verschillende quick win projecten in 2022 uitgevoerd.

Met het oog op een duurzame mobiliteit, werd verder ingezet op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer. Basisbereikbaarheid blijft belangrijk en wordt gefaseerd uitgerold. De Lijn zette ook grote stappen vooruit op vlak van klantvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiëntie. Omdat basisbereikbaarheid ook voor mensen met een mobiliteitsbeperking geldt, wordt via het Masterplan Toegankelijkheid het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk gemaakt. AWV past in dit kader gefaseerd de halte-infrastructuur aan.

Verder werd in 2022 het leerlingenvervoer toegewezen aan De Lijn. Extra financiële middelen werden vrijgemaakt specifiek voor het leerlingenvervoer en voor de busbegeleiders (bij onderwijs).

In samenwerking met de vervoerregio's werkten we de regionale mobiliteitsplannen uit. Cruciaal hierbij is de verdere uitbouw van Hoppinpunten om vlot en naadloos te schakelen tussen vervoersmodi. Het nieuwe BVR Hoppinpunten werd op 11 februari 2022 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Verder werden de eerste stappen gezet in de ontwikkeling van een gecentraliseerde Hoppinpuntendatabank.

Eén van de meest duurzame vervoersmodi is de fiets. De investeringen in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk zetten zich in 2022 door. De vastleggingen voor fiets bedroegen 331 miljoen euro. Fietsveiligheid staat hierbij voorop, en moet ook bijdragen aan de ambitie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Fietspaden worden niet enkel aangelegd en verbeterd, er wordt ook nagedacht hoe we ze best toekomstgericht maken. Via het Pendelfonds werd er specifiek gemikt op projecten die de verbinding tussen het openbaar vervoer en de werkplek verbeteren.

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 het potentieel van ons waterwegnetwerk te benutten als belangrijke nationale en internationale keten voor ons goederenvervoer, werd onder meer via de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, het Seine-Scheldeproject en de modernisering van de as Zeekanaal – kanaal Brussel-Charleroi ingezet op de verdere uitbouw van dit netwerk.

Verkeersveiligheid is en blijft een topprioriteit. Streefdoel is een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden tegen 2030 en nul dodelijke voetgangers- of fietsslachtoffers tegen 2040. Naast acties op het vlak van fietsveiligheid werd er ook ingezet op de andere maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Zo bleven we de gevaarlijke punten identificeren via een jaarlijkse update van de dynamische lijst voor gevaarlijke punten. Ook maakten we, in samenwerking met lokale besturen, verder werk van veiliger woon-schoolverkeer door de subsidiëring van veilige schoolomgevingen en schoolroutes. Waar mogelijk pakten we de knelpunten op schoolroutes langs gewestwegen aan via quick wins.

Verder werd er binnen de twee MIA-proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen ook verder geëxperimenteerd met de proactieve detectie van potentieel verkeersonveilige punten. Er werd niet alleen innovatief onderzoek met camera's en drones verricht, maar ook verder geëxperimenteerd met een resultaatgerichte procesaanpak met oog op snellere doorlooptijden. Eind 2022 ging ook het project MIA Quick Scan van start.

Ook een vlotte verkeersdoorstroming, met bijzondere aandacht voor verkeersveiligheid, bleef een aandachtspunt. Zo werd er werk gemaakt van goed incidentmanagement en werfbeveiliging. Om de hinder bij wegenwerken te beperken, werd een uniforme minder hinder methodiek en toolbox voor werven op autosnelwegen uitgewerkt.

Uiteraard bleven we ook inzetten op sensibilisering, educatie en controle en handhaving. De grote sensibiliseringscampagnes en doelgroepgerichte campagnes liepen verder. De evaluatiestudie van de vernieuwde rijopleiding categorie B werd afgerond. Op het vlak van controle en handhaving werd het aantal trajectcontroles langs autosnel- en gewestwegen verder gericht uitgebreid. Verder maakten we werk van de aanpak van niet-gekeurde voertuigen en van roetfilterfraude.

Via investeringen in slimme infrastructuur bereiden we ons voor op de mobiliteit van de toekomst. Het actieplan Slimme verkeerslichten kreeg verder invulling. Tevens kreeg het afwegingskader conflictvrije regelingen een update naar aanleiding van het verkeersveiligheidsplan. We maakten ook werk van de verdere implementatie van het ITS-plan en de uitvoering van het Mobilidata-programma. Voor wat betreft slimme mobiliteit vermelden we ook het 5GBlueprint-project, waarbinnen het potentieel van op afstand bestuurde logistiek en transport wordt onderzocht, en het Binnenvaart-Innovatie (BVI)-programma bestaande uit Smart Shipping, Smart Logistics en Smart Administration.

De wateroverlast van juli 2021 beklemtoonde de noodzaak van de investeringen in hoogwaterveiligheid. Zo werd er, 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 te geven. Er werd ook verder uitvoering gegeven 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* werden opgenomen in het Vlaamse stroomgebiedbeheerplan voor Schelde en Maas 2022-2027. Daarnaast werd ook het eerste sedimentbeheerconcept voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict 2022-2027 goedgekeurd. De realisatie van het Masterplan Kustveiligheid werd verdergezet. Concreet werden de resterende zwakke schakels aangepakt. Het project Kustvisie werd verder gezet buiten het kader van de procedure complexe projecten.

Last but not least gaan we voluit voor de omschakeling naar 'Clean Power for Transport (CPT)', met als uiteindelijke doelstelling een zero-emissievoertuigenpark. Met de uitvoering van het actieplan CPT wordt ingezet op de voorzieningen van laadinfrastructuur alsook op de vergroening van de vloot. Sinds september vorig jaar is het digitaal loket voor de aanvraag van een publieke

laadpaal door burgers of bedrijven operationeel. Ook langs de grote verkeersassen werd geïnvesteerd in laadinfrastructuur. In 2022 heeft ook De Lijn cruciale stappen gezet in het ambitieuze vergroeningsprogramma met o.a. de opstart van de aankoopprocedures voor e-bussen.

Ook het systematisch ombouwen van de wegverlichting naar LED draagt bij tot de ambitie van een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik. De opdracht voor de ombouw van LED-verlichting langs gewestwegen werd gegund, de werken werden eind 2022 opgestart.

TOTAAL – MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN, excl. DAB's, excl. apparaatsuitgaven en programma B

					(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e BA	409.321	43.383	0	3.516.705	3.677.596
2e BA-JR	409.321	43.383	0	4.578.789	4.088.817
BU	330.841	48.038	0	3.658.286	3.836.921

PROGRAMMA MD – REGIONALE LUCHTHAVENS

					(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e BA	14	0	0	16.961	18.945
2e BA-JR	14	0	0	24.797	18.945
BU	29	0	0	16.535	16.706

PROGRAMMA ME – GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

					(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e BA	0	0	0	1.236.421	1.266.053
2e BA-JR	0	0	0	1.483.478	1.346.668
BU	0	0	0	1.352.380	1.334.423

PROGRAMMA MF – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

					(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**

2e BA	2.759	0	0	895.563	898.570
2e BA-JR	2.759	0	0	1.061.929	946.059
BU	1.988	0	0	715.647	943.070

PROGRAMMA MH – WEGINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

					(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e BA	247.513	43.383	0	490.292	536.153
2e BA-JR	247.513	43.383	0	990.608	759.307
BU	185.181	48.038	0	578.031	561.213

PROGRAMMA MI – WATERINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

					(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e BA	159.035	0	0	877.468	957.875
2e BA-JR	159.035	0	0	1.017.977	1.017.838
BU	143.643	0	0	995.693	981.509

IV. TRANSVERSALE, HORIZONTALE EN OVERKOEPELENDE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

1. Transversale, horizontale doelstellingen

De Vlaamse Regering duidde verschillende transversale beleidsthema's aan waardoor ook het beleidsdomein MOW gevat is. De transversale beleidsthema's lucht en klimaat hebben raakvlakken met verschillende strategische en operationele doelstellingen van het beleidsdomein MOW.

Het gaat vooral over maatregelen voor het terugdringen van het aantal voertuigkilometers over de weg en het verduurzamen van de voertuigen. We investeren vanuit ons beleidsdomein immers in een verdere modal shift voor zowel goederen- als personenvervoer.

Voor wat personenmobiliteit betreft voeren we het decreet basisbereikbaarheid gefaseerd uit. In samenwerking met de vervoerregio's werken we de regionale mobiliteitsplannen uit die het aanbod aan duurzaam en veilig vervoer verder ontwikkelen. Cruciale elementen in deze ontwikkeling zijn de Hoppinpunten, die het vlot en naadloos schakelen tussen verschillende modi faciliteren. Tegelijk maken we werk van de aanleg van fiets- en voetgangersnetwerken.

Voor de elektrificatie van transport zetten we in op nichevloten (taxi's, bussen en de eigen Vlaamse voertuigenvloot), bedrijfsvloten en de transitie naar zero-emissie. Met de uitvoering van het actieplan CPT maken we werk van de voorzieningen van laadinfrastructuur alsook van de vergroening van de vloot. Voor wat emissievrije stedelijke logistiek betreft onderzoeken we de mogelijkheden een regelgevend kader voor stedelijke gebieden.

Verder zetten we aan de hand van slimme infrastructuur in op een vlotte en veilige afwikkeling van gemotoriseerd verkeer, onder andere via een slimme lichtenregeling, het faciliteren van autonoom vervoer en de uitvoering van het ITS actieplan.

Meer details over de uitvoering van het Luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan zijn te vinden onder de verschillende doelstellingen, of in de voortgangsrapporten over deze plannen.

2. Overkoepelende strategische doelstellingen

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

1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken

De Vlaamse regering zet de haar hoog investeringsritme in de Vlaamse vervoersinfrastructuur verder.

Over het hele projectgebied van de **Oosterweelverbinding** – van Linkeroever tot de noordoostelijke R1 – zijn de werken ondertussen aan de gang, wordt de verkeersinfrastructuur in gebruik genomen en werpen de diverse leefbaarheidsmaatregelen hun eerste vruchten af. De infrastructuurwerken Linkeroever zijn wat de hoofdinfrastructuur betreft zelfs al over hun hoogtepunt heen. De leefbaarheidsprojecten worden geïntegreerd uitgevoerd. De werf Scheldetunnel is in 2022 op kruissnelheid gekomen, met zowel op het Antwerps grondgebied werken aan de tunnelmonden als in Zeebrugge met de start van de tunnelelementen. Op Rechteroever zijn de eerste werven in 2022 ook volop in uitvoering gebracht (Schijnkoker, voorbereidingen bypass, …).

Naast de Oosterweelverbinding is voorzien om ter hoogte van de huidige Antwerpse ring (R1) een eerste reeks leefbaarheidsprojecten te realiseren. In 2022 werden hiervoor de eerste stappen gezet door enkele bijkomende overkappingen in de projectzone van de Oosterweelverbinding op Rechteroever toe te voegen aan de eerste fase leefbaarheidsprojecten. Deze beslissing leidt ertoe dat samen met de Oosterweelwerken de noordoostelijke zone van de R1 maximaal wordt overkapt. Ook in de andere zones langs de R1 kregen de ontwerpen van de leefbaarheidsprojecten meer vorm. Op Linkeroever wordt met de realisatie van Ringpark West een eerste leefbaarheidsproject tastbaar. Op 23 december 2022 besliste de Vlaamse Regering om de gunningsprocedure voor de fietsbrug over de Schelde uit te werken volgens de aanbestedingsvorm DBM en De Vlaamse Waterweg NV te gelasten met het voeren van de selectiefase, de onderhandelingsfase en de gunningsfase.

Het programma '**Werken aan de ring'** zette in 2022 opnieuw in op verschillende multimodale fietsinvesteringen in de ruime regio rond de ring rond Brussel, waaronder het project in het centrum Jezus-Eik, waarbij de vernieuwing van de brug in slechte staat, het bouwen van een Hoppinpunt en het voorzien van kwalitatieve fietsinfrastructuur worden gebundeld. De verschillende planningsprocessen rond het oostelijk deel van de Ring rond Brussel (het Leonardkruispunt, het Vierarmenkruispunt, het Groenendaalcomplex en het complex Jezus-Eik) liepen verder en de scopingsnota's voor de verschillende knooppunten werden goedgekeurd. Voor het noordelijke deel van de R0 zette De Werkvennootschap ook een belangrijke stap in 2022: er werd een voorkeursalternatief geselecteerd en op de plenaire vergadering voorgelicht aan de talrijke stakeholders met het oog op de voorlopige vaststelling van een ontwerp GRUP R0. Ook voor dit onderdeel van de R0 werden de eerste concrete quick wins gerealiseerd met de opening van de markante brug Henneaulaan als één van de hoogtepunten. Tot slot werd eind 2022 ook de voorkeursbieder aangeduid voor het DBFM-project 'complex R0-A201', d.i. de multimodale quick win ter hoogte van de luchthaven in Zaventem binnen het programma Werken aan de Ring.

Met het definitief voorkeursbesluit voor het **complex project Noord-Zuid Limburg** werd op 22 april 2022 een belangrijke stap gezet. Dit betekent het einde van de onderzoeksfase en de start van de uitwerkingsfase. Ook werden verschillende quick win projecten in 2022 uitgevoerd die vooral de actieve weggebruiker ten goede kwamen. Zo werden in 2022 vrijliggende tweerichtingsfietspaden geopend op de Grote Baan en werd de nieuwe fietsbrug

F74 ingehezen. Een vierde en laatste quick win project is inmiddels aanbesteed in 2022 met het oog op uitvoering in 2023.

Voor **Spartacus lijn 2** werden de eerste drie ingrepen aanbesteed om tussen Hasselt en Maasmechelen maximaal in te zetten op een vrije bedding voor het hoogwaardig openbaar vervoer.

Ook binnen het project **Rond Ronse** werd in 2022 het voorkeursalternatief geselecteerd en is de eerste quick win fietssnelweg F428 fase 1 aanbesteed.

Het **project R4 West-Oost** verloopt door diverse procedurele hindernissen stroever dan voorzien. Zo diende de contract close voor R4 West-Oost te worden verschoven naar 2023, onder andere door vertragingen bij de voorbereidende werken, met name het verplaatsen van de nutsleidingen.

Ondertussen werd in 2022 ook verder gewerkt aan de voorbereiding van een reeks **PPS-projecten**. Er werd een evaluatie opgemaakt van de reeds gerealiseerde PPS'en in functie van mee te nemen leerpunten. De nieuwe studies rond de PPS-projecten Gentspoort en A8 te Halle, als onderdeel van het Vlaams PPS-programma, werden opgestart. Voor de PPS Londerzeel-Zuid werd het dossier voorbereid met het oog op de vergunningsaanvraag en aanbesteding. Voor wat betreft het DBFM-project 'Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat' zette de Vlaamse Regering op 15 juli 2022 het licht op groen voor de aanbestedingsprocedure.

Naarmate projecten zoals Noord-Zuid Limburg, Werken aan de Ring, R4 West-Oost en Rond Ronse vorderen, stijgt ook de impact van verwervingen en stakeholder management. De geïmplementeerde flow per fase in het onteigeningsproces en de geautomatiseerde (digitale) communicatie met burgers en ondernemingen dragen bij tot een vlotte afhandeling van inneming dossiers.

Externe partners vragen steeds meer om te participeren bij infrastructuurwerken. AWV en De Werkvennootschap zorgen heden voor een proactieve communicatie en zetten in op een brede consultatie en inspraak. Aan de hand van o.a. infomarkten, werkateliers, klankbordgroepen en dialoogmarkten gaat men in gesprek met alle betrokkenen om zo tot een beter en gedragen ontwerp te komen. In 2022 werden bijvoorbeeld de eerste participatietrajecten opgestart voor een 15-tal AWV-werven, o.a. voor Ringpark Zuid, project De Nieuwe Rand, Complex Drongen en de Rondweg Asse.

In het kader van **milderende maatregelen** met het oog op de leefbaarheid voor de omgeving werden op verschillende locaties geluidschermen, -bermen of AGT (Asfalt Geluidsarme Toplaag) geïnstalleerd of vernieuwd, bv. op de E314 in Rotselaar, op de E40 in Bertem en aan Aalter. In totaal werden in 2022 ca. 15.417 strekkende meter geluidsschermen, 585 strekkende meter gronddam en 8100 meter AGT gerealiseerd.

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

Naast investeringen in nieuwe infrastructuur, groeit het belang van het onderhoud van het bestaande areaal. Meer en meer verschuift de focus van nieuwbouw naar het betrouwbaar en beschikbaar houden van het patrimonium.

Het beleidsdomein MOW werkt daarom meerdere **DBFM-projecten**, die zijn opgenomen in het Vlaamse PPS-programma, verder uit. Voor de PPS-projecten ter herstelling en vervanging van 49 kunstwerken werd in 2022 de markt geconsulteerd met het oog op de start van de selectie- en onderhandelingsfase begin 2023 na goedkeuring door de Vlaamse Regering. In een volgende fase wordt eenzelfde traject gevolgd voor ca. 27 beweegbare bruggen.

Ook de veiligheid in de **TERN-tunnels** werd verder verhoogd. Aan de Vierarmen- en Kennedytunnel werden slagbomen en signalisatie in dienst genomen zodat de tunnels fysiek afgesloten kunnen worden in geval van een calamiteit. In de

Beverentunnel werd dan weer een proefproject opgezet voor de live detectie van ADR transporten. De proef werd succesvol opgezet en positief geëvalueerd. Daarom komen er ook installaties in de Tijsmanstunnel.

In verschillende TERN-tunnels voerde AWV (gefaseerde) renovatie-ingrepen uit. In de koker van de Kennedytunnel richting Gent werd de verlichting vervangen door een nieuwe LED-installatie met intelligente sturing. Ook de tunnelwandbekleding werd vernieuwd. De werken aan de tunnelkoker richting Nederland lopen nog. In de Leonardtunnel werden de brandwerende (asbesthoudende) platen in de tunnelkoker verwijderd en tijdelijk wandverlichting geïnstalleerd. In de Vierarmentunnel zijn de werken gestart ter vernieuwing van de tunneltechnieken en veiligheidsvoorzieningen. In het voorjaar 2023 zullen de werken klaar zijn.

In de **Sint-Annatunnel** werd de renovatie van de liften afgerond. De oorspronkelijke liftinstallatie dateert van 1933 en is industrieel erfgoed. De oude motoren werden gemoderniseerd door ze aan te sluiten op een elektrische sturing. Daarnaast werd het mechanische gedeelte ook aangepakt: de kabels, de wielen waarover de kabels lopen en het volledige veiligheidssysteem werden gereviseerd. Verder kreeg de lift nieuwe bedieningsknoppen, informatiepanelen en indirecte LED-verlichting. Ook de liftkooi en -deuren werden opnieuw in de verf gezet. Archeologen bepaalden de originele kleuren via een kleuronderzoek van de oude verflagen. De hele renovatie gebeurde met respect voor het historisch karakter van de Antwerpse voetgangerstunnel.

AWV werkt aan nette, veilige en voldoende **dienstenzones** volgens de principes van het Strategisch Netplan Dienstenzones. De werken voor de herinrichting van de parking in Groot-Bijgaarden zijn afgerond en aan de industriezone Tongeren-Oost zijn de werken beëindigd voor de aanleg van een nieuwe parking voor 44 vrachtwagens. De werken in Gentbrugge (in concessie), Jabbeke (in concessie) en Brecht (in concessie) zijn reeds aangevat.

In verband met de **transmigratie problematiek** werd ca. 6 km hekwerk geplaatst aan 18 parkings. Op een eerste parking (Groot-Bijgaarden) werden ook beveiligingscamera's geplaatst. Het contract voor de inzet van bewakingsagenten werd vernieuwd en loopt tot en met 2024.

Via het meldpunt kunnen burgers gebreken aan de wegen, fietspaden, verlichting, e.a. melden. Via het meldpunt Wegen ontving AWV in 2022 45.029 klantenreacties. We beantwoorden alle meldingen en gaan aan de slag om het gemelde defect te herstellen.

1.3. Naar een Geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

Het beleidsdomein MOW maakt werk van de professionalisering van het **Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)**. De verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW gaven in 2022 uitvoering aan het goedgekeurde GIP 2022, en werkten samen aan de opmaak van het GIP 2023.

Het beleidsdomein MOW maakt ook werk van een gezamenlijk **assetmanagement** (AM). De AM-visie werd vertaald in een strategisch kader, legde de scope en de begrippen vast en formuleerde gemeenschappelijke beleidskaders voor de uitrol van assetmanagement.

Verder werd er gewerkt aan een governance structuur die de assetmanagementvisie over de entiteiten heen kan bewaken, een globale toestandsrapportering om de toestand van het patrimonium inzichtelijk te maken, en het opstellen van een gemeenschappelijke basis voor de assetmanagement plannen van de diverse assettypes.

Voor elke beherende entiteit werd een maturiteitsanalyse uitgevoerd en een assetmanagement masterplan (AMMP) opgeleverd. Deze masterplannen definiëren, op maat van elke entiteit, groeipaden om de betreffende entiteiten te begeleiden naar een professioneel assetmanagement. Het richtkader dat hiervoor wordt gehanteerd is ISO 55000 en het model van het Institute of Asset Management (IAM).

Het risicoraamwerk werd uitgewerkt en getest op een pilootproject met bruggen. Het project gaf structuur aan assetmanagement plannen die de strategie concretiseren voor de voornaamste assets, de prestatie-eisen definiëren en de toestandsbeoordeling beschrijven binnen MOW.

Het Management Comité Beleidsdomein (MCB) van MOW keurde eind 2022 de inhoudelijke lijnen goed voor de volgende fase in de professionalisering van het assetmanagement. Hierbij ligt de focus op de uitwerking van meetbare prestatie-eisen en drempelwaarden voor assets, het stroomlijnen van data en informatiemanagement binnen het beleidsdomein MOW, het uitwerken van een globale toestandsrapportering voor alle aan het beleidsdomein gerelateerde assets en het uitrollen van een risicoraamwerk voor alle assets inclusief de link met besluitvorming voor het prioriteren van investeringen en onderhoud.

In 2022 werd ook gewerkt aan het **assetmanagementplan voor bruggen**. Er werd een projectstructuur uitgewerkt volgens de principes van Integraal ProjectManagement. Daarnaast werden er juridische en technische ondersteuners aangesteld en werd er een longlist van een 70-tal bruggen onderzocht op de technische noodzaak aan vervanging en op de geschiktheid om een vervangingsproject ervan te realiseren via het bovenvernoemde DBFM-project. Het resultaat is een voorstel van een shortlist van 49 bruggen en 9 op een reservelijst.

Naast het PPS-project werd er eveneens via reguliere projecten verdere uitvoering gegeven aan het plan van aanpak voor de kunstwerken. Talrijke renovatie- en vervangingen werden bestudeerd en/of uitgevoerd. Voorbeelden daarvan zijn bruggen te Drongen, Erpe-Mere, Wommelgem, viaduct van Boorsem, … Innovatieve technieken werden toegepast ter ondersteuning van de opvolging van prioritaire kunstwerken. De brug W20 in de A12 te Strombeek-Bever werd onder monitoring geplaatst in samenwerking met onderzoeksinstellingen.

Voor de havendammen is de AMP in opmaak om eind 2023 te kunnen implementeren. De inpassing van het IT- en datalandschap van Maritieme Toegang in het SAMP is eveneens opgestart in 2022.

Specifiek voor DVW werd de risicomatrix voor sluizen en jaagpaden verder uitgewerkt. Een asset decompositie voor de elektromechanische assets werd opgemaakt en dit in lijn met de OTL bibliotheek, zoals beschreven in de verschillende standaardbestekken.

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

2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk

In 2022 werd het **hoge investeringsritme voor fiets** verdergezet. De vastleggingen fiets bedroegen 331 miljoen euro, waarvan opnieuw 15 miljoen euro werd voorzien voor het Fietsfonds ter ondersteuning van de fietsambitie van de lokale besturen. Daarnaast werd op mijn initiatief de mogelijkheid gecreëerd voor de provincies om subsidies aan te vragen uit het Kopenhagenfonds – initieel alleen voorzien voor lokale investeringsprojecten inzake fietsinfrastructuur – voor investeringen in fietssnelwegen, voor een totaal van 45 miljoen euro. In december 2022 besliste de Vlaamse Regering om het maximale budget van het Kopenhagenplan te verhogen van 150 naar 157,2 miljoen euro, waarvan finaal 112,5 miljoen euro werd vastgelegd voor fietsprojecten van de lokale besturen en 44,7 miljoen euro voor de verdere uitbouw van het fietssnelwegennetwerk door de provincies.

Enkele voorbeelden van fietsprojecten die in 2022 werden vastgelegd zijn:

- Aanleg veilige (vrijliggende of verhoogde) fietspaden langs de N722 te Alken;
- Aanleg veilige (vrijliggende) fietspaden langs de N396 te Koksijde;
- Aanleg veilige (verhoogd of schrikstrook) fietspaden langs de N28 en N6 te Halle;
- Onteigeningen voor de aanleg van fietspaden langs de N118 in Ravels;
- Aanleg fietspaden F203 Molenstraat fase 2 i.h.k.v. Werken aan de Ring;
- Aanleg fietspaden R0 QW Jezus-Eik;
- Bouw fietsbrug ter vervollediging van de F42 te Evergem;
- Bouw van nieuwe fietsbrug Sluis 10 Schoten;
- Aanleg fietssnelweg F5 – tussen F752 te Lummen en de brug van de Westlaan in Heusden-Zolder.

Fietspaden moeten toekomstbestendig worden met aandacht voor diverse vormen van fietsen en met voldoende capaciteit voor het fietspotentieel. Daarom kreeg het **Vademecum Fietsvoorzieningen**, dat de ontwerprichtlijnen voor fietsinfrastructuur bundelt, een grondige update. Het beschrijft hoe het ideale fietspad eruitziet en bevat niet-bindende aanbevelingen voor iedereen die fietspaden ontwerpt, zoals wegbeheerders, studiebureaus en aannemers die werken aan de aanleg of verbetering van fietsinfrastructuur. Het gaat o.a. om richtlijnen over de keuze van de ondergrond, de breedte van het fietspad, de aanleg van fietsstraten en de toegankelijkheid en maatvoering van fietsparkeervoorzieningen. AWV informeerde wegbeheerders en andere betrokken actoren over het nieuwe Vademecum Fietsvoorzieningen via een aantal workshops.

De herziening van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (**BFF**) werd door de vervoerregio's opgenomen in het kader van de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen (RMP). De goedkeuring van de RMP's wordt voorzien einde 2023 / voorjaar 2024. In 2022 werden daarnaast nog verschillende ad hoc-wijzigingen van BFF-tracés, waaronder fietssnelwegen, met de vervoerregio's en provincies besproken en via de geëigende procedure goedgekeurd.

Audit Vlaanderen rondde in september 2022 een Interbestuurlijke Audit **Fietssnelwegen** af. Om gevolg te geven aan de aanbevelingen werd samen met de betrokken entiteiten en de provincies een gezamenlijk actieplan opgemaakt en goedgekeurd. De update van de inventarisatie van fietsinfrastructuur op de fietssnelwegen - laatst uitgevoerd in 2019 - werd in 2022 opgestart. De oplevering is voorzien tegen de zomer 2023.

In 2022 was 15,5 miljoen euro beschikbaar voor de subsidiëring van **fietsfonds**projecten. De 5 provincies ontvingen 15.498.360,42 euro subsidies dus de beschikbare middelen werden nagenoeg volledig benut.

Het project **De Grote Versnelling** (DGV), opgestart begin 2021, liep eind juni 2022 af. Een eindbalans van dit project werd door opdrachthouder Traject/The New Drive opgemaakt. Beslist werd om de concrete output, o.a. de fietsdeals die werden afgesloten en de brede stakeholderbetrokkenheid die via een Fietsforum werd georganiseerd, zo goed mogelijk te integreren in de reguliere werking van het fietsteam binnen de afdeling Beleid. Hiervoor werd in het najaar het fietsteam versterkt.

Met de 13de oproep van het **Pendelfonds** werd in 2022 specifiek gemikt op projecten die de verbinding tussen het openbaar vervoer en de werkplek verbeteren. Bij deze oproep werden bedrijven die een project uitwerken met focus op de last mile aangemoedigd om een dossier in te dienen. Er werd in deze oproep ook extra aandacht besteed aan bedrijfsoverschrijdende samenwerking tussen bedrijven gelegen op bedrijventerreinen. Ook de kleine en middelgrote bedrijven werden extra aangemoedigd om een project in te dienen bij deze oproep. Van de 51 ingediende dossiers werden na nazicht en beoordeling 32 dossiers vatbaar gesteld voor subsidie. Binnen de beperkingen van de begroting werden 29 dossiers toegekend, samen goed voor 2.037.858,91 euro vastlegging in 2022 (en de overige 3 samen goed voor 399.341,00 euro in 2023).

In 2022 werd verder ingezet op de ontwikkeling en ontsluiting van het **Geoloket Fiets**. Gelet op privacygevoelige data in het Geoloket werden aan verschillende entiteiten en provincies de protocollen bezorgd die moeten worden getekend om toegang tot het Geoloket te krijgen. De informatie over verkeerongevallen met fietsers op de kaarten moest eveneens om privacyredenen worden aangepast. De informatie uit het Geoloket voor het grote publiek wordt via Geopunt ontsloten. Wat de fietssnelwegen betreft werd met de 5 provincies een akkoord bereikt om met het MOW-beleidsdomein in de hoedanigheid van partner samen te werken aan de provinciale website fietssnelwegen.be.

Na de evaluatie van de werking van **Fietsberaad** Vlaanderen in 2021 werd in 2022 een principieel akkoord bereikt rond de aanpassing van de samenwerkingsovereenkomst met de VVSG en de verhoging van de jaarlijkse Vlaamse subsidie voor de werking van Fietsberaad van 435.000 euro naar 510.000 euro. Op 21 april 2023 werd dit ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

In het kader van de **verkiezing fietsgemeente/fietsstad** werd in het voorjaar 2022 in opdracht van het departement MOW het fietsbeleid doorgelicht in de 9 steden en gemeenten die eind 2021 in 3 categorieën door een jury werden genomineerd. Op 31 mei werden op basis van de resultaten van deze doorlichting de 3 winnaars bekend gemaakt op het Vlaamse Fietscongres: Mechelen, Lommel en Peer.

In 2022 werd een aanzet opgemaakt voor het uitwerken van een nieuw fietsbeleidsplan, wat in de loop van het jaar evolueerde naar een **toekomstgerichte fietsambitie**.

AWV plaatste in 2022 op 66 bijkomende locaties in Vlaanderen **fietstellers**. In totaal gaat dit over 111 individuele tellers waarvan er 20 werden uitgerust met een displayzuil. Met de reeds geplaatste tellers van de voorgaande jaren brengt dit het totaal op 81 locaties die uitgerust zijn met fietstellers (138 individuele tellers, 22 displayzuilen). De telresultaten van deze fietstellers zijn voor iedereen beschikbaar als open data.

Het toegenomen gebruik van de jaagpaden (onder meer door de inschakeling van jaagpaden als onderdeel van ‘fietssnelwegen’) vormde voor DVW de aanleiding en

de noodzaak voor het opstellen van een beleidsvisie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen'.

In 2022 werkten het Vlaamse, Waalse en Brusselse gewest en de federale overheid een samenwerkingsovereenkomst uit voor de oprichting van een **uniform fietsregistratiesysteem** in het kader van diefstalpreventie. Voor de finale goedkeuring van de samenwerkingsovereenkomst word gestreefd naar het najaar 2023.

De Vlaamse Regering keurde in 2022 een besluit goed dat het kader uitwerkt voor een pilootproject voor goederenvervoer per fiets met fietsaanhangwagens breder dan 1 meter. Het proefproject wil de kleinschalige combimodale belevering van de (voor-)steden faciliteren en kent een duurtijd van twee jaar, gevolgd door een evaluatie. Het werkt met vergunningen die centraal worden centraal aangevraagd binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

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

Begin juli heeft de Vlaamse Regering het nieuwe **openbaredienstencontract (ODC)** – De Lijn als hefboom voor duurzame mobiliteit – goedgekeurd. Het document vormt tussen 2023 en 2027 het kader voor de werking van de Vlaamse Vervoermaatschappij. De komende jaren wil De Lijn grote stappen vooruit zetten op het vlak van klantvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiëntie. De Lijn krijgt in het nieuwe dienstencontract ook een nieuwe rol toebedeeld, namelijk die van beheerder van het vervoersysteem.

De Lijn kan met behulp van extra tools evolueren naar een meer efficiënte organisatie, denk maar aan de gekaderde flexibiliteit in tarifering en aanbod. Tijdens de looptijd van dit ODC is er een jaarlijks extra investeringsbedrag van 120 miljoen euro (t.o.v. de vroegere vaste engagementen) voorzien, tot 260 miljoen euro per jaar. Deze middelen gaan naar strategische investeringen, investeringen in stationsprojecten, vergroeningsinvesteringen en instandhoudingsinvesteringen. Wat deze laatste betreft biedt het verhoogde investeringsbudget de mogelijkheid om extra in te zetten op het inhalen van de historische achterstand op het vlak van onderhoud van de (spoor)infrastructuur. Daarenboven wordt door het verschuiven van extra kilometers richting de exploitanten een boost gegeven aan de totale vergroening van de busvloot.

Er wordt extra ingezet op het vernieuwen en onderhouden van tramsporen en een verbeterde tractie om te zorgen voor een kwalitatieve en veilige dienstverlening, zowel op de tramnetten van Antwerpen, Gent als aan de kust.

Een belangrijk aandachtspunt voor De Lijn is de **fietsveiligheid bij het kruisen van de tramsporen**. De veiligheid van de tramsporen voor fietsers in een centrumomgeving hangt samen met verschillende aspecten. Daarom ondernam De Lijn in 2022 o.a. herstellingswerken aan bepaalde spoorgedeeltes. Spoorvernieuwingswerken dragen ook bij tot een verhoogde veiligheid. Op locaties met een hoge fietsintensiteit waar de tramsporen (tijdelijk) buiten exploitatie zijn gesteld, o.a. de Sint-Michielshelling, zijn de groeven opgevuld met een specifiek product dat de sporen beter berijdbaar maakt voor fietsers. Daarnaast werden er in samenwerking met diverse partners (stad Gent, Fietserbond, Reizigersbond, UGent) in 2022 diverse nieuwe technieken en materialen uitgetest. Dit middel moet over een bepaalde periode worden uitgetest en in verschillende klimatologische omstandigheden. De eerste bevindingen waren positief. Dit wordt nu verder opgevolgd om te kunnen bepalen hoe een verdere uitrol er zou kunnen uitzien.

In augustus 2022 besliste de minister om **basisbereikbaarheid** gefaseerd uit te rollen vanaf begin januari 2023. De Lijn kreeg de opdracht om het voortouw te nemen en in nauwe samenwerking met de vervoerregio's werd een eerste pakket

van wijzigingen besproken en gevalideerd door de vervoerregioraden en de betrokken steden en gemeenten.

De basisprincipes van de gefaseerde aanpak zijn de volgende:

- Aanpassingen over heel Vlaanderen, niet regio per regio.
- Twee keer per jaar aanpassingen aan het aanbod.
- De reiziger staat centraal dus geen blinde vlekken in het aanbod: alle lagen van het netwerk moeten naadloos op elkaar aansluiten.
- De plannen die eerder in de verschillende vervoerregioraden werden goedgekeurd, dienen als kompas voor het nieuwe net. Bij eventuele nieuwe vragen wordt dat net herbekeken.
- Alle aanpassingen in het kader van basisbereikbaarheid zijn binnen het gekende kader budgetneutraal t.o.v. het huidige aanbod.

De Lijn neemt hiermee haar rol als beheerder van het vervoersysteem, die ze in het openbaredienstencontract 2023-2027 heeft gekregen, op. Als beheerder van het vervoersysteem is De Lijn voortaan ook verantwoordelijk voor het operationeel beheer over de vervoerlagen heen: ze coördineert en optimaliseert de verschillende vervoeraanbieders en vervoermodi.

Op 1 januari 2023 is fase 0 van start gegaan. Een eerste, nog enigszins beperkt, afgestemd pakket aan maatregelen werd ingevoerd. Daarnaast werd er ook al gestart met een tweede pakket van maatregelen (fase 1) voor uitrol vanaf 1 juli 2023. Dit pakket is veel uitgebreider. De dialoog met de lokale besturen werd hiervoor in 2022 reeds opgestart. Samen met fase 1 werd het faseringsplan besproken met de betrokken stakeholders. Momenteel is het plan voor fase 1 afgewerkt, de concrete invoering op 1 juli 2023 wordt volop voorbereid. Zo worden de nodige aanpassingen gedaan aan o.a. de werkroosters voor de chauffeurs, halteplannen en -borden, de routeplanner, brochures, … Daarnaast is ook een globaal faseringsplan uitgewerkt met de vervoerregio's en lopen er volop gesprekken om de verdere fasering af te spreken en te verfijnen.

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.

In het kader van het Masterplan Toegankelijkheid werden Gent, Wevelgem en Koekelare in 2022 bekroond als Meer Mobiele Gemeente/Stad 2022. Die lokale besturen wonnen de vakjuryprijs en kregen elk 50.000 euro voor hun inspanningen om toegankelijke mobiliteit in hun stad of gemeente te verhogen. Dit is een tweejaarlijks initiatief van het Departement, de VVSG, De Lijn en Inter om toegankelijkheid nog meer in de kijker te plaatsen.

Verder blijft de subsidie voor lokale besturen van kracht, alsook het coachingstraject met Inter en adviseert ook De Lijn steden en gemeenten i.v.m. hun aanpassingen van haltes. Daarnaast hebben 50 steden en gemeenten het charter ondertekend.

AWV geeft uitvoering aan het Masterplan Toegankelijkheid op basis van de prioriteitenlijst van De Lijn. AWV past gefaseerd de halte-infrastructuur aan zodat deze voor mensen met een beperking of ouderen die slecht te been zijn ook bruikbaar zijn.

DMOW heeft voor haltes ingezet op de ontwikkeling van een sterk geautomatiseerde subsidietoepassing waarin de lokale besturen op eenvoudige wijze de voorziene steun kunnen aanvragen.

In afwachting van de uitrol van Basisbereikbaarheid werd de openbaredienstverplichting voor het vervoer van personen met een handicap of

een ernstig beperkte mobiliteit bijkomend verlengd tot 31 december 2024 (bij Besluit van de Vlaamse Regering van 31 december 2022) voor de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) van de 27 vervoersgebieden alsook voor de 5 Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV). Een werkgroep en stuurgroep met alle betrokken stakeholders brengen het huidige, complexe aanbod van aangepast vervoer in 2022 in kaart.

In november 2022 startte het proefproject voor de Hoppincentrale in het belbusgebied Klein-Brabant (Puurs – Sint-Amands). De evaluatie van het pilootproject Puurs-Sint-Amands loopt nog, maar de eerste bevindingen zijn positief. Begin 2023 start er ook een piloot in de Vlaamse Ardennen waarbij de belbussen in 6 belbusgebieden worden aangestuurd door de Hoppincentrale.

Wat **Leerlingenvervoer** betreft zal er samengewerkt worden met de Mobiliteitscentrale voor de planningssoftware. In 2022 zijn er extra financiële middelen vrijgemaakt specifiek voor het vervoer en voor de busbegeleiders bij Onderwijs. Dit resulteerde erin dat vandaag 95% van de leerlingen een ritduur heeft van minder dan 90 minuten. Naast de extra capaciteit zijn er stappen gezet om het hele systeem grondig te hervormen. Zo is er een conceptnota opgesteld en wordt er nauw samengewerkt met de andere betrokken departementen om tot een duurzame oplossing te komen. De bestaande pilootprojecten werden verlengd om verdere continuïteit te hebben.

2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren

In het voorjaar liepen de informatiecampagnes 'Grote werven - check wegenenverkeer.be'. Zo blijven burgers op de hoogte van geplande wegeniswerken en kunnen ze hun verplaatsing gericht(er) plannen.

Door een optimale planning en coördinatie van wegenwerken beperken we de hinder voor de weggebruiker. Dit vraagt een goede planning en afstemming tussen werven van de verschillende bouwheren. Zo zorgt AWV er bijvoorbeeld voor dat de werken in tunnels 's nachts plaatsvinden en dat er steeds één tunnelkoker beschikbaar blijft voor het verkeer. Door de inzet van bereikbaarheidsadviseurs gaat er specifiek aandacht naar de bereikbaarheid van ondernemingen tijdens wegenwerken.

Om de hinder bij wegenwerken te beperken, werd een uniforme **minder hinder** methodiek en toolbox voor werven op autosnelwegen uitgewerkt. Er wordt vanaf nu gewerkt met 'minder hinder cellen' op 3 niveaus: Vlaams, regionaal en op projectniveau. In een volgende fase zal ook een kader opgezet worden voor de overige wegen en voor de organisatie van evenementen.

De werking van F.A.S.T. werd voortgezet, waarmee we een veilige en snelle oplossing bij pech of een ongeval garanderen bij interventies op autosnelwegen.

In het voorjaar liep de informatiecampagne **'Veiligheid aan Werven'** waarmee AWV de aandacht wil vestigen op veilig rijgedrag langs werven. AWV bekijkt bij de voorbereiding van elke werf wat nodig is om ongevallen te voorkomen. Werven worden goed op voorhand aangekondigd via vaste en dynamische signalisatie en de maximaal toegelaten snelheid wordt (stelselmatig) verlaagd. In overleg met de politie plaatst AWV aan wegenwerken mobiele flitspalen en trajectcontroles en er kunnen ook bemande controles plaatsvinden tijdens kritische fases van werken met groot veiligheidsrisico.

AWV voerde i.s.m. VIAS een onderzoek uit naar welke bijsturingen van de 'beveiligingsrichtlijnen voor de inrichting van werven' nodig zijn, dit met het oog op het verhogen van de veiligheid op en langs werven.

Het actieplan **'Slimme verkeerslichten'** kreeg verder invulling. Door kruispunten uit te rusten met 'slimmere' verkeerslichten die dynamischer en flexibeler inspelen op de actuele verkeerssituatie wordt de doorstroming en verkeersveiligheid

bevorderd. 142 AWV kruispunten werden in 2022 aangepast conform het actieplan. Tevens kreeg het afwegingskader conflictvrije regelingen een update naar aanleiding van het verkeersveiligheidsplan. In het vernieuwde kader gaat meer aandacht naar de actieve weggebruiker en diens veiligheid. Het kader zal gehanteerd worden voor alle aanpassingen aan verkeerslichtenregelingen vanaf 2023.

Naar aanleiding van het Decreet Basisbereikbaarheid wijzigt het routeplan van De Lijn, wat een impact heeft op de programmatie van de verkeerslichten. AWV stelde in 2021 een plan van aanpak op voor de aanpassing van de verkeerslichtenregelingen. In 2022 heeft AWV de kritische aanpassingen uitgevoerd die bij ingang van de fase 0 (1 januari 2023) op het terrein dienden geïmplementeerd te zijn. Dit betreft enerzijds de nodige aanpassingen aan installaties waar er kans is op geblokkeerde voertuigen en/of verkeersonveilige situaties, anderzijds de nodige aanpassingen om ervoor te zorgen dat OV lussen die niet meer overreden worden geen verkeerskundige impact veroorzaken en geen technische alarmen genereren. In totaal werden 72 verkeerslichtengeregelde kruispunten gecontroleerd op de nodige aanpassingen. Op 15 kruispunten werden de nodige aanpassingen uitgevoerd om te vermijden dat de routewijziging impact zou genereren.

In Gent werd eind 2021 de **korte afstand radio (KAR)** in dienst genomen. De proefcorridor toonde aan dat het KAR-systeem zeer goed werkt: de tram krijgt groen licht op het moment dat hij ook effectief aan het kruispunt aankomt en niet onnodig veel vroeger of langer. Gelet hierop zal de proefcorridor in dienst blijven. Inmiddels zijn 10 kruispunten, alle Hermelijntrams en de stelplaats in Gentbrugge reeds uitgerust met KAR-apparatuur. Daarnaast werd een centraal systeem opgeleverd om te kunnen monitoren. Ook de doorstroming van onze voertuigen kan hierin opgevolgd worden. Parallel worden pilootprojecten opgestart voor een digitale oplossing in het kader van C-ITS.

Momenteel wordt niet verder ingezet op de uitrusting met KAR, maar wordt maximaal geïnvesteerd in de brede uitrol van iVRI's. Dit maakt ook de beïnvloeding van het openbaar vervoer aan de verkeerslichten flexibeler en toekomstbestendig.

2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke vervoersknooppunten voor combimobiliteit

Het nieuwe BVR **Hoppinpunten** werd op 11 februari 2022 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het voorziet in (sterk geautomatiseerde) subsidiemogelijkheden aan de lokale besturen voor het inrichten van verschillende categorieën van Hoppinpunten: vervoersknooppunten waar verschillende vervoersmogelijkheden (trein, bus, deelwagen, deelfiets, etc.) gecombineerd kunnen worden. Deze punten faciliteren dus een combimobiele reflex en zetten aldus aan om zich met het meest geschikte vervoersmiddel naar het werk te verplaatsen.

In het totaal zijn er een 1970-tal Hoppinpunten geïdentificeerd door de vervoerregio's, waarvan 63 Hoppinpunten reeds zijn gerealiseerd (waarvan een 10-tal op het gewestdomein).

AWV heeft in 2022 22 miljoen euro vastgelegd voor de realisatie van Hoppinpunten. Ondertussen zijn 6 Hoppinpunten langs een gewestweg in gebruik, o.a. in Pelt langs de N713 en in Hechtel-Eksel langs de N715 en de N73. 55 AWV-Hoppinpunten zijn in voorbereiding.

Bijkomend werden de eerste stappen gezet in de ontwikkeling van een gecentraliseerde Hoppinpuntendatabank. Na een uitgebreide functionele analyse is gestart met de bouw van de Hoppinpuntendatabank, zodat het uitrustingsniveau en de aanwezige diensten op een Hoppinpunt geïnventariseerd en vervolgens aan de Hoppincentrale bezorgd kunnen worden (via een API). De

Hoppinpuntendatabank met bijhorende API wordt verwacht in de eerste helft van 2023.

In oktober 2022 nam het Hoppinpuntenmanagement het initiatief om een 1-op-1 overleg in te plannen met elk lokaal bestuur in Vlaanderen. In totaal gingen 105 lokale besturen in op deze vraag.

2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven

Ook in 2022 bedroeg de Vlaamse bijdrage 1 euro voor elke rit met een Blue-bike, gereden in een Vlaamse stad of gemeente waar een derdebetalersregeling geldt, waarbij de stad of gemeente ook 1 euro per rit toelegt. De ritprijs van een Blue-bike bedraagt sinds 1 februari 2022 3,50 euro, waarbij de gebruiker dus slechts een deel van de kostprijs betaalt op de locaties waar een derdebetalersregeling van toepassing is. De totale Vlaamse subsidie aan Blue-Mobility bedroeg in 2022 180.804 euro.

De verantwoordelijkheid voor het aanbieden van het Flex en Flexplusvervoer in het kader van het vervoer op maat (VOM) werd overgedragen van het departement MOW naar De Lijn, die dit dossier in de toekomst verder zal opnemen.

Wat de deelsystemen in het kader van het VOM betreft, werden verschillende mogelijke pistes onderzocht om de systemen zo snel en vlot mogelijk te kunnen realiseren op het terrein.

2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten

Een eerste betaling voor de lopende projecten van 2022 is in januari gebeurd (10.576.936 euro). Een tweede betaling voor L19 gebeurde in augustus 2022 (4.000.000 euro). Er liep nog een discussie over de betaling van de werken aan L204 (2.775.000 euro) en de tweede havenontsluiting (500.000 euro). Voor de werken in de HVA werd nog bijkomend 287.800 euro facturatie verwacht. Dit werd in 2022 niet gefactureerd. Na een presentatie van Infrabel werd duidelijk dat deze projecten pas in 2023 zullen worden gefactureerd. Infrabel kwam begin 2023 met een goed voorstel over de bestaande discussiepunten. De verschillende werken en studies maakten in 2022 gestaag voortgang.

Dit brengt het totaalbedrag voor 2022 op 14.577.000 euro. Dit ter financiering van de voortgang van enkele van de 11 prioritaire spoorprojecten voor Vlaanderen (voor in totaal 100 miljoen euro). Dit brengt de totale cofinanciering t.e.m. 2022 op 32.415.000 euro.

2.7. Personenmobiliteit over het water

De **vergroening** van de vaartuigen is een belangrijk aandachtspunt. Naast het elektrisch veer dat MDK al in 2021 in gebruik nam voor de veerdienst in Oostende, werd in 2022 de tweede elektrische veerboot toegevoegd aan de Vlaamse veerbotenvloot. Deze veerboot vervoert passagiers tussen linker- en rechteroever in het centrum van Antwerpen. Ook lanceerde MDK een opdracht voor een derde elektrische veerboot voor de veerdienst in Nieuwpoort.

De personenmobiliteit over het water (veren en verbindingen via de waterweg) wordt geoptimaliseerd door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, MDK. Sinds 2021 is MDK bevoegd voor het openbaar personenvervoer over het water. In 2022 werden de samenwerkingsovereenkomsten tussen DVW, MDK en DMOW goedgekeurd inzake de overdracht van de exploitatie van de veerdiensten naar MDK (uitgezonderd de Maasveren), en inzake de vereisten, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden, informatiedeling en afstemming bij de aanleg of renovatie van bestaande steigers. De exploitatie van de Waterbus in de vervoerregio Antwerpen behoort vanaf 1 januari 2021 tot de bevoegdheid van MDK, met een financieel aandeel van AWV. In de loop van 2022 werden twee veerdiensten van DVW

overgedragen naar MDK. De overige volgen in de loop van 2023, exclusief de veren op de gemeenschappelijke Maas die buiten de scope vallen.

Wat **DeWaterbus** betreft, heeft juridisch onderzoek uitgewezen dat een verlenging van de opdracht met 5 jaar – zoals opgenomen in de oorspronkelijke opdrachtdocumenten – niet mogelijk is. Er werd in 2022 een verlenging met 1 jaar overeengekomen met de uitbater van DeWaterbus, terwijl de heraanbesteding werd aangevat, met de bedoeling om in de tweede helft van 2023 te landen. In de zomer van 2022 werd er een marktverkenning inzake DeWaterbus op de Schelde georganiseerd en eind 2022 werd de selectieleidraad voor de nieuwe opdracht gepubliceerd. In de nieuwe opdracht worden verschillende aspecten van basisbereikbaarheid meegenomen, zoals de opzet van tarief- en ticketintegratie met andere vormen van openbaar vervoer.

MDK bekijkt momenteel, op initiatief van en in overleg met de stad Gent en North Sea Port, ook de haalbaarheid van personenvervoer via het water in de Gentse kanaalzone. De haalbaarheidsstudie zelf wordt in 2023 in de markt geplaatst en opgestart. Verder is het de bedoeling ook een vergroeningsproject te lanceren voor de veerdienst in Gent

3. SD 3: NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTIMAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN

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.). In 2022 werd de inventarisatie van lopende initiatieven op vlak van goederenvervoer verder aangevuld en geactualiseerd door middel van overleg met interne en externe stakeholders.

In 2018 ging het tweede proefproject rond LZV's (langere en zwaardere vrachtwagens) van start. Het proefproject LZV wordt opgevolgd door een evaluatiecommissie. Op basis van data die werden aangeleverd door deelnemende bedrijven trachten we het project te evalueren. Dat is niet evident: zowel de hoeveelheid data als de kwaliteit vormen een uitdaging. Er wordt begin 2023 bekeken hoe we verder gaan met de evaluatie en het vervolg van het proefproject.

In 2022 werd verder gewerkt aan de studie 'Visie vrachtwagenparkeren'. Er werd onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte van vrachtwagens en naar mogelijke beleidsmaatregelen.

Om de modal shift naar de waterweg te bewerkstelligen, ging in 2004 de uitbouw van het **Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)** van start. DVW nam ook in 2022 een actieve rol op bij de herstructurering en ontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen, zoals de voormalige site van Ford in Genk (thans Logistics Valley Flanders). De aanleg van de infrastructuur op het ENA terrein Logistics Valley Flanders verloopt volgens schema waarbij de werken zullen (zoals voorzien) voltooid worden in 2023. Wat betreft de versnelde realisatie van het terrein Albertknoop in Lanaken werd de goedkeuring bekomen om de aanwezig Air Liquide leiding te verleggen.

Op initiatief van DVW ondertekenden 16 economische actoren de intentieverklaring inzake de opstart van het economisch netwerk Seine-Schelde (eNES) dat de potenties voor het ontwikkelen van watergebonden bedrijventerreinen in het kader van het Seine-Schelde-project vorm zal geven.

In het streven naar meer transport op de waterweg worden, samen met derde partijen, **kaaimuren** gerealiseerd. Zo werd onder meer de bouw gestart van de twee kades in het EFRO-project ROC Westhoek. De oplevering van deze kades is voorzien in de eerste helft van 2023. Ook de inrichtingswerken van de voormalige Ford-site, inclusief de bouw van de kaaimuur, verlopen voorspoedig. Het ter beschikking gestelde relancebudget voor kaaimuren werd optimaal ingezet. Het vastleggingspercentage voor het relance project (VV42 – kaaimuren) bedroeg voor 2022 115.3% (circa 14,4 miljoen euro).

In 2022 kon De Vlaamse Waterweg nv 25 ha terreinen bijkomend inzetten voor watergebonden activiteiten.

3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk

Door de Zesde Staatshervorming kreeg DVW nieuwe bevoegdheden inzake handhaving en veiligheid toegewezen. Conform de Europese ADN-richtlijn betreffende **transporten met gevaarlijke goederen op de binnenwateren** geldt in het Vlaams Gewest sinds maart 2021 een elektronische meldplicht. In 2022 werden hiervoor bijkomende stappen gezet. Zo werd het beoordelings- en remediëringskader in de zomer van 2022 opgeleverd. In het laatste kwartaal van 2022 werd een bestek in de markt gezet voor het inhuren van ADN experten.

Het Scheepvaartdecreet kreeg in 2022 zijn omzetting via besluiten en de operationele werking binnen DVW. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar het aspect handhaving.

Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal economisch gezien de belangrijkste waterweg van Vlaanderen. De **verhoging van de bruggen over het Albertkanaal** tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10m maakt het mogelijk om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen. Het project van de opwaardering van het Albertkanaal kon versneld worden verder gezet dankzij bijkomende middelen uit het relanceplan. Eind 2022 waren enkel de bruggen in Wijnegem (Turnhoutsebaanbrug ter hoogte van sluizencomplex) en de spoorbrug in Herentals nog niet verhoogd. De ambitie is om uiterlijk in 2023 ook de vaarbeperkingen voor deze beide bruggen weg te nemen waarna dit grootschalige project zijn volle rendement kan halen.

Het **Seine-Scheldeproject** is een Europees waterwegenproject waarbij 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. In Vlaanderen omvat het project tien onderdelen die zowel de verbindingen met de Franse en Waalse waterwegen alsook het interne, Vlaamse netwerk versterken. In 2022 werden een aantal belangrijke stappen gezet in de verdere uitvoering van de lopende Grant Agreement. In de loop van 2022 werden volgende deelprojecten afgewerkt: bouw wegbrug Ooigem-Desselgem (Munkenbrug), renovatie kaaiplateau en uitbreiding kaaimuur River Terminal Wielsbeke (RTW), bouw kaaimuur River Terminal Roeselare (RTR). Verder werd, na onderhandelingen met het European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) de Grant Agreement Seine Schelde CEF 2.1 op 14 oktober 2022 formeel ondertekend en met onmiddellijke ingang van kracht. Wat het kanaal Bossuit-Kortrijk betreft, werd het studiewerk verder gezet. Voor de opwaardering van het Kanaal Roeselare-Leie werden in 2022 twee werken aanbesteed: (1) renovatie kaaimuur Vanden Avenne (opening offertes op 21 september 2022) en (2) renovatie kaaimuur Braet en herbouw sifon (opening offertes op 12 december 2022).

De **modernisering van de as Zeekanaal – kanaal Brussel-Charleroi** kreeg in 2022 verder vorm door de voltooiing van de Misiabrug in Halle en de Driefonteinenbrug in Drogenbos/Sint-Pieters-Leeuw.

In juli 2022 rondde DVW een potentieelstudie voor de **kleinere waterwegen** af. De resultaten hiervan zullen worden aangegrepen om de economische functie van deze waterwegen te vrijwaren en zelfs te versterken.

In 2022 werd de operationele werking binnen DVW aangepast in functie van een correcte omzetting van de EU-Richtlijn Beroepskwalificaties 2017/2397.

Het Besluit van de Vlaamse Regering inzake beroepscompetenties werd begin mei definitief goedgekeurd en werd op 7 september gepubliceerd in het Staatsblad, en is sinds 18 september van toepassing. Dit BVR zorgt voor de implementatie van de Richtlijn Beroepskwalificaties 2017/2397 die in Europa op 18 januari 2022 van kracht gegaan is. Dit BVR biedt aan DVW het juridische kader om de bevoegdheden betreffende de organisatie van examens, de afgifte van bekwaamheidsbewijzen en toezicht op deze wetgeving uit te voeren. Deze richtlijn werd in de operationele werking integraal geïmplementeerd. Hiervoor werd het examencentrum in Willebroek ingericht inclusief de indienststelling van een binnenvaartsimulator. Er werd een aangepaste examencommissie samengesteld, alle examens werden aangepast aan de nieuwe competenties. De databank van het binnenvaartloket werd aangepast zodat deze gekoppeld is met de nieuwe European Crew Databank en alle betrokken processen werden aan deze nieuwe regelgeving aangepast. Eind 2022 werd een overeenkomst getekend met het Waals Gewest zodat zij ook gebruik zullen maken van de databank van DVW en de koppeling met de Europese databank. Op deze wijze wordt een uniforme implementatie in België nagestreefd.

Conform de Europese ADN-richtlijn betreffende transporten met gevaarlijke goederen op de binnenwateren zette DVW in 2022 een aantal verdere stappen. Er werd een beoordelingskader uitgewerkt om te beoordelen waar ADN activiteiten kunnen plaatsvinden zoals liggen, laden, lossen, overslag en ontgassen. Voor locaties die niet voldoen, werd een kader uitgewerkt voor remediëring- en overgangsmaatregelen. Deze werden in het eerste kwartaal van 2022 gefinaliseerd. Eind 2022 werd gestart met de beoordeling van locaties in Vlaanderen. In het tweede semester werden ook diverse acties uitgevoerd. Een stakeholderanalyse werd uitgewerkt waarbij alle bestaand overleg en betrokken partners in kaart werden gebracht. Er werd een voorstel uitgewerkt voor een structureel Vlaams Overleg ADN, en een raamcontract in de markt gezet voor het inhuren experten ADN. Een ADN-video is in opmaak voor het informeren van interne en externe betrokkenen. Verder werd een knelpuntenanalyse opgemaakt betreffende de bevoegdheden inzake ADN.

In het kader van een uitbreiding van de **estuaire vaart** als vervoersmodus en als alternatief voor de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge ondertekenden Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters, Belgisch minister van Justitie en Noordzee Vincent Van Quickenborne en Nederlands minister van Infrastructuur en Waterstaat Mark Harbers op 5 december 2022 een intentieverklaring om samen de knelpunten op te lossen die estuaire vaart tussen de Haven van Zeebrugge en de binnenwateren bemoeilijken. Deze intentieverklaring zal in 2023 haar juridische vertaling krijgen in een Benelux-beschikking.

Het Waterbouwkundig Labo droeg in 2022 actief bij tot de Scheldeoeververbinding, enerzijds via nautisch onderzoek en anderzijds door advies inzake stroming en morfologie. Verder voorzag het ondersteuning voor DVW bij toegankelijkheidsvraagstukken, bv. de toegankelijkheid van de Zuid-Willemsvaart, en bij het ontwerpen van verschillende vispassages op onze Vlaamse waterwegen, bv. op de Dender en de Bovenschelde.

3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus

Er werd een studieopdracht uitbesteed aan studiebureau ECSA die de voordelen van pijpleidingen in Vlaanderen belicht. Deze nota is rond en kan als basis voor een beleidsvisie pijpleidingen gebruikt worden.

3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen

In 2022 is de havenstrategie verder uitgewerkt in operationele doelstellingen en KPI's die het mogelijk moeten maken om de geboekte vooruitgang effectief op te volgen. Dit gebeurde in overleg met de verschillende entiteiten van het beleidsdomein, de andere betrokken beleidsdomeinen en de havenbesturen. De governance voor de havenstrategie is ook verder op punt gezet.

Een aantal acties en projecten uit de individuele overeenkomsten zijn in 2022 uitgevoerd of opgestart. Enkele acties en projecten moeten nog worden opgestart in de loop van 2023.

In 2022 werd verder onderzoek verricht naar de toekomst van de vier SWATH-beloodsingsvaartuigen (drie 'tenderswaths' en één moederschip ms WANDELAAR). De mogelijke toekomstscenario's werden door MDK verder uitgewerkt.

Het onderzoek rond bevaarbaarheid van de nevengeulen op de Westerschelde werd in september 2022 opgestart en heeft een doorlooptijd van 18 maanden.

<u>Haven van Antwerpen</u>

Het voorkeursbesluit, vastgesteld door de Vlaamse Regering op 31 januari 2020, is definitief verworven omdat de procedures bij de Raad van State ingetrokken zijn als gevolg van het 'Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland

van de haven van Antwerpen, de polders van Linkerscheldeoever' van april 2022. Onder meer dankzij de sterke inhoudelijke inzet vanuit het deptartement MOW hebben de onderhandelingen over de havenontwikkeling (waaronder ECA), de landbouw en de natuur en de toekomst van Doel geleid tot een historisch akkoord tussen 13 partijen. Dit akkoord kwam ook uitgebreid en positief in de pers.

De drie deelprojecten binnen ECA zijn de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW), de Containercluster Linkerscheldeoever (CCL) en de Noordzeeterminal (NZT).

In 2022 is het milieueffectenonderzoek voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven de laatste rechte lijn ingegaan. Voor de Containercluster Linkerscheldeoever is het milieueffectenonderzoek voor ongeveer 3/4 af en zijn de meeste resultaten ervan in het najaar al informeel besproken met de adviesverleners. Het concrete ontwerp voor ECA (weginfrastructuur, dok, logistieke zone, bufferlandschap, …) is in 2022 in een finale plooi gelegd: voor WOW is het quasi klaar en voor de Containercluster is het een kwestie van nog enkele maanden werk. Dankzij de grote inspanningen voor het geïntegreerd onderzoek en het ontwerp zullen de voorontwerp projectbesluiten voor WOW en daarna CCL in 2023 meegedeeld kunnen worden aan de regering.

De extra te realiseren containercapaciteit op de rechteroever van het Antwerpse havengebied, een uitbreiding van de bestaande Noordzeeterminal, wordt vergund via een omgevingsvergunning. In 2022 vonden onder meer nautische simulaties plaats. Deze simulaties hebben randvoorwaarden gedefinieerd voor de inplanting van de ligplaats. Er volgde tevens een haalbaarheidsstudie voor 2 varianten. Belangrijkste moeilijkheid was de inpasbaarheid tussen hoogspanningsmast en leidingenzone. Tot slot startte de voorbereiding van een masterplan voor de multimodale ontsluiting van de Zandvliet- en Berendrechtsluizen.

Het proces van de uitbreiding van de E34 kent enige vertraging wegens een overbelasting van het studiebureau. De documenten ter staving van het GRUP werden opgestart, deze zullen begin 2023 gefinaliseerd worden om dan tot een voorkeursvariant te kunnen komen.

De werken van de nieuwe fietsbrug over de E34 te Melsele zijn opgestart. Ten gevolge van bijkomende voorwaarden in de omgevingsvergunning diende er aantal bijkomende studies te worden uitgevoerd. Begin 2023 zal op het terrein ook actie waarneembaar zijn.

Zoals bij andere werven is bij de werken aan de Royerssluis ook de PFAS-problematiek naar boven gekomen. Hiervoor werden bijkomende analyses gedaan op zowel grond als grondwater. Op basis van deze resultaten en de verkregen vergunningen is een waterzuiveringsinstallatie opgezet om deze werken niet verder te hypothekeren. Wijzigingen binnen het Oosterweelproject maken ook dat met Lantis verder overlegd wordt om vertragingen door de wijzigingen maximaal te beperken. Een belangrijke wijziging is de aanpassing van de kistdam (dokzijde) die dienst doet als afsluiting van de bouwkuip. Op aangeven van Lantis is deze omgevormd naar een kofferdam. Omtrent deze wijziging zijn zowel planningsmatige als financiële gesprekken lopende met Lantis conform de afspraken in de overeenkomsten.

North Sea Port - Flanders

Wat betreft de Nieuwe Sluis Terneuzen werd in 2022 verder gewerkt aan de beton- en grondwerken van de civiele sluisconstructie. In de loop van het jaar zijn deze tot hun einde gekomen, waardoor de beide sluishoofden onder water konden gezet worden. Dit laat toe om in het volgende jaar de grote stalen constructies (deuren, bruggen) op hun plaats in te varen.

Naast de werken op het terrein zijn ook de besprekingen verder gezet met Nederland omtrent de betalingen van diverse betwiste meerwerken. Hierbij werd

gewerkt naar verschillende categorieën (gewijzigde regelgeving, bijkomende eisen vanuit Nederland, verontreinigingen, areaal) om op basis hiervan in het volgende jaar afspraken te maken over de verdeling van de kosten.

Met de aannemer werd ook verder onderhandeld om tot een einddatum te komen die realistisch is voor alle partijen. Dit kon echter in 2022 niet worden afgerond.

Onderzoek naar de nautische toegankelijkheid op KGT werd opgestart en een tijdspad werd ontworpen om testvaarten met grotere schepen uit te voeren.

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.

In het voorjaar 2022 werd de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek afgerond, wat resulteerde in de keuze voor het inrichtingsalternatief op 14 juni 2022.

In de tweede helft van 2022 werd het geïntegreerd onderzoek op het inrichtingsalternatief opgestart i.f.v. de opmaak van het 'kader'projectbesluit. Hierbij worden ook nog een aantal optimalisaties aan het inrichtingsalternatief uitgewerkt, waarna dit geoptimaliseerd inrichtingsalternatief de basis zal vormen voor het 'kader'projectbesluit.

Haven van Oostende

In de haven van Oostende werd stelselmatig verder gewerkt aan de renovatie van de westelijke oever van het kanaal. Dit werk zal nog in de komende jaren nog verder gefaseerd doorlopen. Omtrent de kaai 101 werkte een expertengroep verder aan een uitvoeringsmethodiek om deze kaai te kunnen finaliseren. Op basis van dit werk zal een overheidsopdracht op de markt worden gebracht in 2023. Voor de haven van Zeebrugge werd in het dossier van de Ronsestraat bijkomende vragen gesteld door het havenbedrijf om een betere exploitatie van de sleepboothaven mogelijk te maken. Hierdoor diende de studie te worden herwerkt. Eind 2022 was deze studie nog niet opgeleverd.

Hinterlandconnectiviteit

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, de groei van de havens, een meer duurzame omgeving en een vlot en veilig vervoerssysteem.

We stellen echter vast dat de modal split van het containergoederenvervoer in bijna alle Benelux-havens de afgelopen twee decennia quasi ongewijzigd is gebleven, ondanks diverse overheidsinitiatieven. De grote(re) flexibiliteit en de relatief lage kostprijs van het wegvervoer blijven een barrière voor andere vervoersmodi om te concurreren met de vrachtwagen. 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. Ook de spoorsector kampt al jaren met een lage groei.

Het departement MOW heeft samen met de Vlaamse zeehavens twee subsidieprogramma's uitgewerkt om de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens te bevorderen. Deze subsidieprogramma's zijn erop gericht om vervoersvolumes effectiever te groeperen ('bundelen') zodat het vervoerstraject efficiënter en duurzamer kan georganiseerd worden. Beide programma's lopen ten einde op 31 oktober 2023.

In 2022 lanceerden het departement MOW, Lantis, de Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port Flanders een ondersteuningsprogramma 'Impulsprogramma'. De bedoeling is om de bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens te verhogen. 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.

Luchthavens

In 2022 werd de strategische visie voor de Vlaamse regionale luchthavens opgemaakt. De MKBA werd uitgevoerd op basis van een ruime waaier van ontwikkelingsscenario's voor de Vlaamse regionale luchthavens (van sterke groei tot sluiting). Deze MKBA werd op 5 juli 2022 opgeleverd en voor het zomerreces voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Vervolgens werd de visienota over de Vlaamse regionale luchthavens uitgewerkt op basis van de bouwstenen die door de MKBA werden aangereikt. Deze visienota geeft vorm aan een Vlaamse luchthavenstrategie met het oog op de toekomst van de regionale luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. De strategische visie werd op 23 december 2022 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Deze goedkeuring omvat ook de opstart van fase 2 van de opdracht, namelijk de vertaling van de strategische visie naar een masterplan voor elke Vlaamse regionale luchthaven. Deze masterplannen worden opgemaakt door het consortium Ecorys / Tractebel / Universiteit Antwerpen.

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).
In 2022 werden o.a. de renovatie van apron 2 op de Luchthaven Oostende-Brugge en de renovatie van de start- en landingsbaan op de Luchthaven Antwerpen gerealiseerd. Voor de werken in Antwerpen was de luchthaven gesloten tussen 19 september 2022 en 25 oktober 2022.

Daarnaast werden in 2022 belangrijke projecten voorbereid, zoals:
- de renovatie van de start- en landingsbaan op de Luchthaven Oostende-Brugge (geplande uitvoering in 2024);
- de renovatie van de apron op de Luchthaven Antwerpen (geplande uitvoering in 2023-2025);
- de bouw van een nieuwe brandweerkazerne op de Luchthaven Oostende-Brugge (geplande uitvoering in 2024);
- de renovatie van de verkeerstoren op de Luchthaven Oostende-Brugge (geplande uitvoering in 2023).

De voorbereidende studies voor deze belangrijke infrastructuurprojecten werden in 2022 uitgevoerd.

De werken voor de Vandammesluis zijn opgestart op het terrein. De voorbereidende werken om de deurkamer in 2023 te kunnen droogzetten, werden uitgevoerd en zitten op schema.

Binnen het Vlaams-Nederlandse baggeroverleg Westerschelde werd een multicriteria-tool ontwikkeld die toelaat op een objectieve manier de meest optimale stortvakken binnen de vergunde stortzone te selecteren. Naast de ontwikkeling van deze tool werd deze tevens ingezet op de stortlocatie Diepe put Hansweert.

In het kader van CP ECA werd een bijdrage geleverd aan het inschatten van de effecten binnen de MER-disciplines water en biodiversiteit. Hiervoor werden de hoeveelheid onderhoudsbaggerwerk en de effecten van het terugstorten ervan in het Schelde-estuarium ingeschat aan de hand van de state-of-the-art numerieke

en datagedreven modellen die op het Waterbouwkundig Labo ontwikkeld en onderhouden worden.

Er werd ook nautisch toegankelijkheidsonderzoek uitgevoerd voor diverse complexe projecten op het scheepsmanoeuvreersimulatoren.

Voor het vernieuwde ACC gebouw (Antwerp Coordination Centre) werd een bestek uitgeschreven. De gunning aan een preferente partner is voorzien voor het voorjaar 2023. POAB (Port of Antwerp-Bruges (Haven van Antwerpen & Brugge) is de trekker van dit project.

Samen met Nederland is een transitietraject voor het ganse GNB (gemeenschappelijk nautisch beheer) gebied uitgewerkt. Daarbij werd een missie/visie met strategische doelstellingen gedefinieerd. Verdere deeltrajecten zullen de komende jaren uitgevoerd worden, waaronder de optimalisatie van de verschillende overlegfora en de opmaak van een jaarplan.

De samenwerking binnen de Kustwachtstructuur (Federale en Regionale overheden) werd onderworpen aan een intense Vlaams-federale audit die heeft geleid tot aanbevelingen. De uitvoering van het actieplan, ter remediëring van de aanbevelingen, is opgestart in 2022.

Een voorstel ter goedkeuring van de Vlaamse Regering is opgesteld om de VBS-vergoeding (verkeersbegeleidingssysteem), na jaren constant te zijn geweest, te verhogen om de veroudering en de steeds stijgende technische en operationele eisen van de Schelderadarketen (SRK) te kunnen ondervangen. Effectieve goedkeuring wordt verwacht in de eerste jaarhelft van 2023.

In 2022 is gewerkt aan een wettelijk kader voor de accreditatie van VBS-opleidingscentra en de goedkeuring van VTS-opleidingen.

MDK heeft meegewerkt aan een kader voor het toelatingsbeleid door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) en het aanvaardingsbeleid van schepen met een diepgang tot 16 meter in de haven van Antwerpen. Na de fase met testprojecten wordt overgegaan tot het systematisch binnenbrengen van dit type schepen in de haven van Antwerpen. Het doel is om in 2023 een kader m.b.t. het toelatingsbeleid en een aanvaardingsbeleid uit te werken.

4. SD 4: NAAR EEN SLACHTOFFERVRIJ VERVOERSSYSTEEM

4.1. Verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers

Een aantal maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 die gericht zijn op het verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers kende uitvoering in 2022:

Voor **maatregel 10** (gericht sensibiliseren verkeersveiligheidskillers) voerde de VSV in 2022, in opdracht van het departement MOW, de volgende verkeersveiligheidscampagnes uit:
- Slaperigheid / vermoeidheid (februari 2022) - stop op tijd voor een powernap.
- Snelheid (april 2022) - wie te snel rijdt, ziet hem niet.
- Afleiding (mei 2022) - Negeer je lief / je vrienden / je baas. Focus op de weg, niet op je gsm.
- Rijden onder invloed van drugs (juli) - groot gelijk dat je nuchter rijdt.
- Snelheid (oktober 2022) - vertraag niet alleen om een boete te vermijden.
- Rijden onder invloed van drugs (december 2022) - groot gelijk dat je drugsvrij rijdt. In aanvulling op deze campagne werd het bijkomende initiatief genomen om vanuit de Vlaamse overheid extra speekseltests ter beschikking te stellen van de politiediensten.

Bij elke grootschalige campagne van de VSV (in opdracht van MOW) lieten we het effect onderzoeken door een voor- en nameting bij een representatieve steekproef van de doelgroep (Vlaamse autobestuurders tussen 18 en 54 jaar). Het onafhankelijke onderzoeksbureau Ipsos voerde, binnen het kader van een raamovereenkomst met de Vlaamse overheid, deze kwantitatieve meting uit. Deze manier van evalueren laat toe te achterhalen hoeveel bestuurders de campagne na afloop kunnen herinneren (bereik) en wat het effect van de campagne was op de houding of gerapporteerd gedrag van de Vlaamse autobestuurder. Ook het Agentschap Wegen en Verkeer doet beroep op Ipsos (vanuit hetzelfde raamcontract).

Aanvullend hierop werkte het departement in december 2022 mee aan de BOB campagne ('Bob beschermt levens') van VIAS, Assuralia en de Belgische Brouwers.

Voor **maatregel 11** (sensibilisering specifieke doelgroepen) werd in 2022 vanuit het Verkeersveiligheidsfonds voor een totaalbedrag van 720.528 euro aan subsidies voor verkeersveiligheidsprojecten toegekend:
- Veilige tramsporen - Reizigersbond vzw (29.816 euro) - lokale samenwerking voor het verhogen van de veiligheid van (voornamelijk) fietsers nabij tramsporen.
- Xiu Graag - Xiu vzw (69.921 euro) - project rond zichtbaarheid voor scholieren uit het secundair onderwijs.
- Aya naar school - Mobiel 21 (47.900 euro) - kleuters leren spelenderwijs over verkeer en een veilige deelname hieraan.
- Getuigen onderweg - getuigen onderweg vzw (447.891 euro) - getuigenissen (verkeersslachtoffer of naaste) voor scholieren van de 3de graad secundair onderwijs.
- Zie ons schitteren - DPG media (125.000 euro) - acties en campagne zichtbaarheid voetgangers en fietsers in het verkeer.

Deze projecten sloten inhoudelijk aan bij één of meer van de overige maatregelen in het verkeersveiligheidsplan.

Voor 2023 zijn volgende projecten opgenomen in de (voorlopige) planning: Fietsschool (Mobiel 21), Jonge Wegweters (Bataljong vzw), Citizens4Safety voetpaden (Imob en verkeersplatforms), Aya op school (Mobiel 21) en Xiu 23-24 (Xiu vzw).

Voor **maatregel 15** (evaluatie van de vernieuwde rijopleiding) werd in 2022 de studie 'Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen rijbewijs categorie B' afgerond, met een eindrapport en beleidsaanbevelingen. Een aantal maatregelen werd uit de studie geselecteerd om in een eerste fase mee aan de slag te gaan. Zo werden de manoeuvres in twee categorieën opgedeeld naargelang de moeilijkheidsgraad. Daarnaast werd eind december 2022 de regelgeving voor het opnieuw invoeren van het vormingsmoment voor begeleider van een kandidaat-bestuurder én voor de verlenging van de minimale oefenperiode voor een kandidaat-bestuurder van 3 naar 5 maanden, voorafgaand aan het praktisch rijexamen, principieel goedgekeurd. Tenslotte wordt het verplicht maken van zowel rijden met navigatietoestel als rijden op basis van richtingaanwijzers opgestart in een regelgevend traject.

Verder kreeg de beleidsvisie op het **professioneel rijonderricht** een definitieve vorm na verschillende iteraties van afstemming met de sector. Deze beleidsvisie werd doorvertaald in juridische teksten die als voorstel van decreet werden ingediend bij het Vlaams Parlement.

Voor **maatregel 19** van het VPV (info gebruikers bij aankoop vervoersmiddel) gingen er in het voorjaar van 2022 verkennende gesprekken door met de koepelfederatie Mobia (Febiac - Traxio - Renta). Er werd tevens gestart met het uitwerken van een gedrukte brochure 'wegcode voor fietsers i.f.v. verkeersveiligheid' die via bepaalde kanalen (o.a. lokale besturen, lokale politie, fietsenwinkels en fietsenherstellers) verspreid kan worden bij de aankoop van een nieuwe (e-)fiets. Bedoeling is om op die manier niet enkel invulling te geven aan maatregel 19, maar ook deels aan **maatregel 13** (kennis bij specifieke doelgroepen, waaronder fietsers, verhogen) en **maatregel 14** (kennis van de verkeersregels). De nieuwe brochure wordt samen met de voorziene fietspromotiecampagne in het voorjaar van 2023 gelanceerd.

Voor **maatregel 21** (dodehoekproblematiek) bleven we in 2022 verder inzetten op educatie via de leerlijn dode hoek waarbij kinderen leren om als voetganger en fietser een veilige plaats te kiezen in de buurt van een groot voertuig en rechtstreeks oogcontact te maken met een bestuurder. Daarnaast werkten we opnieuw samen met de transportsector rond specifieke projecten met betrekking tot deze problematiek, waarbij er dit keer niet enkel op kinderen, maar ook op senioren wordt gefocust.

Daarnaast leerde een inspectie van de spiegelafstelplaatsen die sinds 2009 met Vlaamse middelen op bedrijventerreinen werden aangelegd dat 17 hiervan in goede staat en toegankelijk waren. Bovendien zijn er tal van bedrijven die zelf over dergelijke spiegelafstelplaatsen beschikken. Om het aantal kwalitatieve spiegelafstelplaatsen voldoende hoog te houden willen we bedrijven aanmoedigen om te blijven investeren zodat zij hun medewerkers op een veilige manier de baan op kunnen laten gaan. Vanuit de Vlaamse overheid reiken we hen hiervoor de tools aan zodat zij zelf aan de slag kunnen gaan. In 2023 zetten we hiervoor een samenwerking op met een externe partner om hieraan in 2024 op het terrein uitvoering te geven.

Voor **maatregel 31** (ladingzekering) werd in 2022 een onderzoeksbestek opgesteld en in de markt gezet om een beeld te krijgen van de impact van ladingzekering op de verkeersveiligheid. Begin 2023 werd deze opdracht gegund aan het VIAS Institute.

De vernieuwde **erkenning voor begeleiders uitzonderlijk transport** trad in werking, en AWV zorgde in 2022 voor de overzetting van de ondernemingen en begeleiders die al een erkenning hadden. Tevens konden nieuwe ondernemingen zich aanmelden en kandidaat begeleiders een examen afleggen. Er zijn nu 133 ondernemingen aangemeld en 255 erkend begeleiders.

Er werden circa 33.000 aanvragen voor vergunningen **uitzonderlijke vervoer**

verwerkt in 2022.

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

Ook een aantal maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 die gericht zijn op het verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de actieve weggebruiker, kenden uitvoering in 2022.

In uitvoering van **maatregel 2** (gevaarlijke punten) blijven we de gevaarlijke punten identificeren via een jaarlijkse update van de dynamische lijst voor gevaarlijke punten, telkens op basis van de ongevallengegevens van de meest recente drie jaar.

Op de dynamische lijst van gevaarlijke punten 2022 staan 300 gevaarlijke punten, waarvan 76 nieuwe waarbij er een link is met de infrastructuur. Eind 2022 werden er daarvan op 123 punten reeds kleine of structurele ingrepen uitgevoerd. Van de overige 177 was er al voor 96 punten een oplossing in zicht: de werken zijn in uitvoering, de uitvoering staat concreet gepland of de uitvoering is in voorbereiding. In 2022 werden werken uitgevoerd op 56 gevaarlijke punten van de dynamische lijst.

Voor het verder wegwerken van de historische lijst van gevaarlijke punten werden er structurele werken uitgevoerd op de Kalmthoutsesteenweg N111 in Kapellen, de Nieuwe baan N174 te Laakdal, de Grote baan N29 in Lummen en op de Kalvekeetdijk N49 in Knokke-Heist zodat ze van de lijst geschrapt konden worden. In Maasmechelen (Ringlaan met Rijksweg N75) en Beringen (Kasteletsingel) werden er quick wins uitgevoerd, parallel loopt de studie voor een structurele oplossing. Tot slot werden in 2022 de werken opgestart voor gevaarlijke punten in Aarschot (N19), Deerlijk (N36), Assenede (N448) en Gent (N70).

In de loop van 2022 werd tevens een nieuw rapport over de **Network Safety Ranking (NSR)** gepubliceerd. Dit rapport bevat de meest recente resultaten in verband met de bepaling van de gevaarlijke segmenten op het hoofdwegennet en dient als input voor het plannen van verkeersveiligheidsaudits en -inspecties.

Conform de Europese richtlijn voerden we in 2022 **verkeersveiligheidsaudits en -inspecties** uit op alle infrastructuurprojecten op het TENT-T netwerk, de autosnelwegen en andere hoofdwegen. Deze gebeuren door erkende verkeersveiligheidsauditoren in de verschillende fasen van het project. In 2022 werden in totaal 8 verkeersveiligheidsaudits en 15 verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd.

Met de herziening van de EU-richtlijn en de aanpassing van de Vlaamse wetgeving in 2022 werd het toepassingsgebied van de audits en inspecties uitgebreid naar het volledige hoofdwegennet.

In uitvoering van **maatregel 3** (conflictvrije slimme lichtenregelingen) hebben AWV en DMOW in 2022 de beleidsvisie m.b.t. het conflictvrij maken van kruispunten door middel van de lichtenregeling aangescherpt in het nieuwe afwegingskader 'Conflictvrij regelen in Vlaanderen'. Centraal daarin staan de afweging tussen de verkeersveiligheid, die als prioritair vooropgesteld wordt, en de doorstroming op verkeerslichtengeregelde kruispunten. Een concrete actie daarin is bijvoorbeeld dat conflicten tussen afslaand gemotoriseerd verkeer en dubbelrichtingsfietspaden niet meer toegestaan worden. Dit afwegingskader is bestemd voor lokale en gewestelijke wegbeheerders.

In 2022 werden 142 kruispunten aangepast conform het Actieplan Verkeerslichten. Naast de nieuwe kruispunten en grondige herinrichtingen, werd hierbij prioriteit gegeven aan kruispunten die op de dynamische lijst gevaarlijke punten voorkomen en knelpunten op schoolroutes. Daarnaast werden een 30-tal slimme verkeerslichten (iVRI’s) i.k.v. Mobilidata gerealiseerd.

Ook werd in 2022 de evaluatiestudie Actieplan Verkeerslichten op vlak van verkeersveiligheidseffecten afgerond. Uit deze studie blijkt een gunstig effect op de verkeersveiligheid indien op het kruispunt effectief de kans op conflicten verminderd wordt: het aantal letselongevallen is op deze kruispunten gedaald met 19% en het aantal slachtoffers met 20%.

Voor **maatregel 4** (voetgangersoversteekplaatsen) van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen werden in december 2022 de principes van het ontwerp van afwegingskader voetgangersoversteekvoorzieningen toegelicht op de Task Force Verkeersveiligheid. Vervolgens werd de ontwerptekst zelf ruim gedeeld met zowel de leden van de Task Force als met een uitgebreide groep van belanghebbenden. In februari 2023 werden de resultaten hiervan toegelicht aan en besproken op een AWV-DMOW workshop met diverse partners waaronder Ouders Van Verongelukte Kinderen, Voetgangersbeweging, Fietsberaad, Symfoon vzw en vertegenwoordigers van lokale besturen en lokale politiezones. In 2023 wordt het afwegingskader op basis van de daarbij ontvangen input afgewerkt.

Op het terrein werden er in 2022 bovendien 148 oversteken voor voetgangers en fietsers uitgerust met punctuele verlichting.

Voor **maatregel 6** (veilige schoolomgevingen en schoolroutes) werd in 2022 verder werk gemaakt van **veiliger woon-schoolverkeer** met de lokale besturen als belangrijke partner. Aan 80 gemeenten werd in totaal 2.246 keuro subsidies toegekend voor 340 schoolomgevingen (vanuit het Verkeersveiligheidsfonds) en aan 80 gemeenten 8.951 keuro subsidies voor 250 schoolroutes (via Relancemiddelen).

Daarnaast bracht AWV aan de hand van een bevraging van de lokale besturen 874 knelpunten op schoolroutes op gewestwegen in kaart. AWV bracht in kaart of en welke kleine ingrepen op deze knelpunten de verkeersveiligheid ten goede kon komen. Het ging bijvoorbeeld om de aanpassing van fietsgeleiding, oversteekplaatsen, een kruispunt conflictvrij maken of het snelheidsregime aanpassen. Eind 2022 zijn er 232 ingrepen uitgevoerd en 92 ingrepen zijn in uitvoering. Op 188 gemelde locaties is na overleg tussen de gemeente en AWV afgesproken dat een ingreep niet nodig is, dit omdat een kleine ingreep niet het gewenste effect zou hebben, de veiligheidsproblematiek niet gelinkt is aan AWV infrastructuur of omdat een grote ingreep reeds in voorbereiding is.

Tot slot werd in 2022 tevens het bestek voor het evaluatieonderzoek over de subsidie veilige schoolomgevingen opgemaakt in afstemming met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en de Voetgangersbeweging vzw. De gunning het onderzoek aan IMOB vond begin 2023 plaats. Het doel van het onderzoek is een beter inzicht verkrijgen in zowel de doeltreffendheid en impact van de uitgevoerde ingrepen, als in het subsidieproces zelf. Op die manier kan een eventuele bijsturing van de subsidie op een onderbouwde manier worden aangepakt.

Als verdere invulling van de **maatregel 23** (zo veilig mogelijke snelheidsregimes rekening houden met voetgangers en fietsers) van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen werd het in december 2021 gepubliceerde afwegingskader 'Snelheidsregimes binnen bebouwde kom' in maart 2022 op het Vlaams Verkeersveiligheidscongres toegelicht.

Eind 2022 werd onder de lokale besturen een bevraging over het invoeren van snelheidslimieten tot 30 km/u gelanceerd om een beter beeld te krijgen van de situatie op het terrein in Vlaanderen. Begin 2023 werden de resultaten hiervan geanalyseerd en is dit aan bod gekomen in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.

In het kader van **maatregel 24** (leesbare, veilige en consistente snelheidsregimes) werd in 2022 de evaluatiestudie van de wijziging van de algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom

afgerond. Deze studie wees op een gunstig effect op de verkeersveiligheid van deze maatregel: 23% minder doden en zwaargewonden. De gereden snelheid daalde met meer dan 8 km/u.

Binnen **Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA)** werd in 2022 in de 2 proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen niet alleen innovatief onderzoek met camera's en drones verricht, maar werd ook geëxperimenteerd met een resultaatgerichte procesaanpak met het oog op snellere doorlooptijden. Diverse projectpartners waren betrokken, o.a. onderzoeksinstellingen, AWV en de Confederatie Bouw.

Hiermee werd invulling gegeven aan zowel **maatregel 7** (aandacht voor conflicten en risico's met voetgangers en fietsers) als aan **maatregel 34** (innovatieve technologische hulpmiddelen).

Volgende experimentele projecten werden opgezet:
- Op 8 verschillende plekken in Limburg en West-Vlaanderen werden camera's ingezet om een specifieke verkeerssituatie te analyseren.
- Er werd gebruik gemaakt van eenvoudige en laagdrempelige raamovereenkomsten zodat ook de niet-traditionele wegenbouwers konden aansluiten en opdrachten uitvoeren. Bijvoorbeeld in Limburg werden kleinere plaatselijke aannemers ingezet voor het uitvoeren van ingrepen die de verkeersveiligheid verhogen. Aanvullend werd voor deze (nieuwe) wegenbouwer een professionaliseringstraject opgezet.
- Waar mogelijk werd geëxperimenteerd met duurzame en innovatieve bouwmaterialen. In de MIA-proeftuin van West-Vlaanderen werd bijvoorbeeld gewerkt met gerecycleerde betongranulaten in betonconstructies.
- Procedures, richtlijnen en dienstorders werden tegen het licht gehouden: wat overbodig is of eenvoudiger kon, werd geschrapt. Hierdoor kunnen onveilige punten versneld aangepakt worden.

Binnen de twee MIA proeftuinen werden ondertussen 29 knelpunten aangepakt. Op 35 knelpunten worden momenteel ingrepen uitgevoerd.

Specifiek binnen de **MIA proeftuin Limburg** werd zowel op onderzoek als kennisdeling gefocust met een project van IMOB (UHasselt) en een project van de PXL Hogeschool.

Het project van **IMOB - UHasselt**, **'Strike**: SubjecTieve veRkeersveiligheid Innovatief aanpaKken en vErbeteren', omvat een online platform 'burgerparticipatie verkeersveiligheid', locatie-analyse met drones en gedrags- en conflictobservatie met cameratechnologie.
- Afgelopen jaar is het platform voor participatie ontwikkeld (Citizens4Safety) en is de testfase bij de gemeentes Lummen, Hamont-Achel, Tessenderlo en Bree opgestart. De test in Tessenderlo is (omwille van een fusie) stopgezet.
- IMOB voerde op 3 locaties (Beringen, Dilsen-Stokkem en Lanaken) opnames met drones en beeldanalyses uit.
- Wat het derde luik betreft - gedrags- en conflictobservatie met cameratechnologie - werkte IMOB in 2022 de software en het web dashboard af. Op 2 locaties (Pelt en Hasselt) werden camera's opgesteld. Op de andere locaties worden de voorbereidingen getroffen voor de plaatsing van de camera's in 2023.

De samenwerking met **Hogeschool PXL** omvat kennisdeling ('Lean engineering') en onderzoek naar procesoptimalisatie voor infrastructuurwerken, met volgende fases – waarvan ondertussen fases 1 & 2 volledig en fase 3, 4 en 5 gedeeltelijk zijn afgewerkt:
1. Kickstart door workshops lean en bevraging stakeholders (afgerond november 2021)
2. Procesanalyse 'van burger tot opmaak dossier' (afgerond april 2022)
3. Procesanalyse 'van opmaak dossier tot uitvoering' (2022 en 2023)

4. Ontwikkeling van draaiboek Design & Build / bouwteams in een regelluwe pilot case (2022 en 2023)
5. Ontwikkeling blauwdruk procesmethodologie (Hoppinpunten) (2022 en 2023)

Specifiek binnen de **MIA proeftuin West-Vlaanderen** werd aan het **Datalab** van het departement Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht gegeven om samen met Roeselare, Kortrijk en Zonnebeke te experimenteren met proactieve detectie op potentieel gevaarlijke punten.

- Het Datalab is erin geslaagd om de weggebruikers op de drie voorgestelde kruispunten te detecteren met artificiële intelligentie, hun trajecten met slimme algoritmes in beeld te brengen en hun mogelijke onderlinge conflicten in kaart te brengen.
- Eind november 2022 formuleerde het team een succesvol antwoord op de onderzoeksvraag.

Eind 2022 ging het project **MIA Quick Scan** van start. De MIA Quick Scan houdt in dat de Vlaamse overheid een multidisciplinair team van experten (onafhankelijke verkeersveiligheidsexpert, verkeerspsycholoog, gecertificeerde verkeersveiligheidsauditor, …) ter plaatse stuurt om veiligheidsrisico's in kaart te brengen op een gevaarlijk punt, een punt waar een groot gevoel van subjectieve verkeersonveiligheid heerst of na een zwaar verkeersongeval. Het team wordt aangevuld met lokale betrokkenen zoals de wegbeheerder, de politie, …

Uit hun analyse, waarbij ook het gedrag van weggebruikers meegenomen wordt, volgen aanbevelingen voor een combinatie van diverse, concrete ingrepen – ruimer dan louter vanuit een infrastructurele invalshoek – die op korte termijn realiseerbaar zijn om zo gelijkaardige ongevallen in de toekomst te helpen voorkomen.

In een eerste fase zijn er 4 locaties opgestart (Gent, Zottegem, Genk en Pelt).

4.3. Verbeterde controle en handhaving

Op het vlak van controle en handhaving werden een aantal maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 in 2022 uitgevoerd:

Voor **maatregel 28** (aantal controles en handhavingssystemen verhoogd en geoptimaliseerd) leverde het departement Mobiliteit en Openbare Werken in 2022 diverse inspanningen binnen de grenzen van de Vlaamse, gewestelijke bevoegdheden, met niet alleen sensibilisering maar ook met de inbreng van de eigen kennis en expertise bij interfederale werkgroepen en een verdere bijsturing van de **GAS5**-regelgeving.

Daarnaast bouwde AWV gericht het aantal **trajectcontroles** verder uit op autosnelwegen en gewestwegen. Het tempo van de toename van de servercapaciteit van de nationale backoffice (AMS, ANPR Management System) van de federale politie is bepalend voor het tempo van de (technische) realisatie van nieuwe trajectcontroles door AWV. Hierover stemt AWV periodiek af met de federale wegpolitie. Eind 2022 zijn er 286 trajectcontroles technisch klaar voor gebruik. De operationele uitbating van deze installaties is een politionele verantwoordelijkheid.

AWV zette de structurele vernieuwing van de systemen voor controle op aslast overlading (**WIM - weigh in motion**) en tussenafstanden/inhaalverbod (TA/IV) verder. De bestaande installaties worden vervangen door modulaire installaties die, naast de functionaliteit voor controle op TA/IV, allen ook de bijkomende functionaliteit krijgen voor controle op afmetingen én, waar een asweger in de buurt is, ook de bijkomende functionaliteit voor controle op overlading (WIM). In 2022 werd de testfase gestart op de 2 test-sites: Bertem voor de TA/IV en Erpe-Mere voor TA/IV+WIM. De testfase wordt begin 2023 afgerond waarna de

vernieuwing van de overige sites van start kan gaan.

De relevante bepalingen van Richtlijn 2018/645 omtrent de uitwisseling van gegevens over de (nascholing) **vakbekwaamheid** van professionele bus- en vrachtwagenchauffeurs via een 'handhavingsnetwerk', genaamd ProDriveNet, werden in Vlaamse Regelgeving omgezet en de implementatie werd aangevat.

Met het oog op het terugdringen van het aantal **niet-gekeurde voertuigen** werd ingezet op het vervroegd en digitaal uitsturen van de herinneringskaart. Eind december besliste de Vlaamse Regering principieel over een reglementair kader om in uitbreiding op de reeds bestaande mogelijkheden voor zware bedrijfsvoertuigen binnen de controle langs de weg ook in andere omstandigheden voor andere (bedrijfs)voertuigen en -categorieën een onmiddellijke inning te kunnen voorstellen. VLABEL zal deze taak op zich nemen.

In uitvoering van **maatregel 25** (technische keuring motorfietsen) werd het BVR **niet-periodieke keuring voor motorfietsen** boven de 125 cc (of 11kW voor elektrische of hybride motorfietsen), specifiek na een ongeval en bij wederverkoop afgerond in februari 2022 en trad het op 1 januari 2023 in werking.

De **periodieke keuring voor oldtimers** kreeg midden 2022 een aangepast reglementair kader dat in werking trad op 1 november 2022 en vooral meer duidelijkheid en rechtszekerheid wil bieden aan de eigenaars van oldtimers.

In het kader van de **roetfilterfraude** werd in de eerste weken van 2022 het reglementair kader voor de invoering van de deeltjestellertest bij de periodieke keuring van personenwagens (diesel Euronorm 5 en hoger) definitief goedgekeurd. Na het in werking treden op 1 juli werd het in de loop van de zomer en het najaar bijgestuurd om burgers en de garagesector tijdelijk meer tijd en ruimte te geven om voertuigen conform te stellen met deze nieuwe milieutest.

De studie naar de toepasbaarheid van deze methode ook bij zware dieselvoertuigen zoals vrachtwagens en bussen en benzinevoertuigen werd in 2022 uitgevoerd. De studie wordt in 2023 opgeleverd.

In opdracht van VMM heeft GOCA Vlaanderen een eerste studie naar een pragmatische NOx-test voor voertuigen uitgevoerd. Deze studie heeft wel scenario's geïdentificeerd die het nodige potentieel heeft, maar die vereisen nog vervolgstudies met testing binnen een uitgebreidere proefopzet.

Naar aanleiding van de aanhoudende problemen inzake onder andere wachttijden werd een audit van de ondernemingen technische keuring besteld die zich hoofdzakelijk richt op de klantgerichte processen en daarnaast ook de operationele processen en het businessmodel. De resultaten hiervan volgen in het voorjaar 2023, evenals de concrete beleidsmaatregelen en acties die hieruit voortvloeien.

De homologatieprocessen werden verder gedigitaliseerd. Als goedkeuringsinstantie lieten we In Service Conformity tests uitvoeren op de door MOW afgeleverde **typegoedkeuringen**. Ook werden, mede gelet op de stijgende complexiteit, de vergoedingen verschuldigd voor de goedkeuringsaanvragen (homologaties) aangepast.

4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan

De goede praktijk van tijdens de consultatieronde bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 en tijdens de uitvoering van het vorige werkprogramma 2021 werd ook in 2022 voortgezet. Door te luisteren naar diverse belanghebbenden profiteert de Vlaamse overheid maximaal van de onderlinge uitwisseling van ervaring en kennis.

De verkeersveiligheidsexperts en mobiliteitsdeskundigen binnen de **Taskforce Verkeersveiligheid** maken hun prioriteiten helder en formuleren hun adviezen bij de ontwerpteksten voor afwegingskaders, vademecums en geplande initiatieven.

Bij de **verkeersveiligheidstafels** met lokale overheden en lokale politie werd er gefocust op doorgedreven verkeersveiligheidsanalyses per provincie tot op gemeentelijk niveau.

Met de **Vlaamse Stichting Verkeerskunde** (VSV) werd eind 2022 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst afgesloten.

Vanuit het Vlaams gewest werd verder collegiaal meegewerkt met het interfederaal Plan Verkeersveiligheid 'All for zero. Een gedeelde visie over verkeersveiligheid in België.'. Dit in opvolging van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid van november 2021.

Monitoring/rapportering/indicatoren

Over de maatregelen in uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan werd gerapporteerd, d.m.v. indicatoren en uitgevoerde acties in de semestriële voortgangsrapportering (februari 2022 en september 2022). In februari 2023 volgde een derde semestriële voortgangsrapportering.

Daarnaast werden ook de **Europese KPI's** uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 verder opgevolgd, via het **Baseline-project** (opvolgen van gedragsmeting snelheid in Vlaanderen). In september en oktober 2022 werden de eerste resultaten van de gedragsmeting snelheid (en andere KPI's) gepresenteerd door VIAS. Eind 2022 werd het draftrapport over de gedragsmeting snelheid in Vlaanderen voor review ontvangen. Opmerkingen werden doorgestuurd en worden verwerkt door VIAS. Intussen is gestart met verkennende gesprekken met de federale en andere gewestelijke overheden voor een vervolgproject (**Trendline**).

Om de vereiste gegevens efficiënt te kunnen verwerken in functie van analyse en rapportering en het beantwoorden van ongevallen-gerelateerde parlementaire vragen werd de **Verkeersveiligheidsmonitor** als Business Intelligence tool verder geoptimaliseerd. De publieke ontsluiting van deze ongevallenmonitor zal gebeuren via integratie binnen de algemene MobiliteitsMonitor (MoMo - publicatie voorzien in juni 2023).

Tenslotte werd ook de uitvoering van structurele ongeval-analyses, met de publicatie van de **jaarrapportering** over de recentste officiële verkeersongevallencijfers, verdergezet. In februari 2022 werd het Jaarrapport Verkeersveiligheid - Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2020 gepubliceerd. In het najaar van 2022 werd gestart met de analyses voor en de opmaak van het Jaarrapport over de ongevallencijfers van 2021 (publicatie in februari 2023).

Duidelijke regelgeving

Als één van de cruciale kwaliteitsrandvoorwaarden voor meer verkeersveiligheid staat binnen het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 de noodzaak van een **duidelijke regelgeving** opgenomen.

Daarom wordt binnen Vlaanderen (mee)gewerkt aan zo'n duidelijke regelgeving voor de weggebruiker (het verkeersreglement) enerzijds en de wegbeheerder (de code van de wegbeheerder - plaatsingsvoorwaarden) anderzijds. Dit is een belangrijke stap richting een duidelijke, leesbare en juridisch consistente Vlaamse wegcode en een kader voor een herkenbare en vlot leesbare weginrichting, via duidelijke en consistente plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens, voor alle wegbeheerders. Het verkeersreglement wordt immers dagelijks toegepast door iedere weggebruiker. Het is essentieel dat elke regel zo duidelijk mogelijk geformuleerd is en dat de tekst een logische structuur heeft. Iedere weggebruiker moet weten wat van hem verwacht wordt. Een duidelijke regelgeving vormt de basis voor kennisverhoging (door educatie) bij weggebruikers.

In 2022 heeft een ambtelijke werkgroep van de federale en regionale administraties tot **herziening van de wegcode** de werkzaamheden verdergezet. Een nieuwe werkwijze werd afgesproken om tot een vergelijk te komen. Gelet op de bevoegdheidsverdeling veronderstelt een algemene herziening van de wegcode zowel een initiatief van de federale overheid als van de gewesten: de drie gewesten maken, gelijktijdig met de federale overheid, elk een eigen regionale wegcode waarbij het de bedoeling is dat de vier wegcodes op hetzelfde ogenblik in werking treden.

Voor het federale ontwerp dient het ontwerp dat in 2018 voor advies werd voorgelegd als werkbasis. 2022 stond in het teken van de artikelsgewijze bespreking van het federale ontwerp door de ambtelijke werkgroep.

Tijd en aandacht van de werkgroep waren ook vereist voor besprekingen van tussentijdse wijzigingen van de wegcode.

Zo gingen de nieuwe regels voor **elektrische steps** vanaf 1 juli 2022 in voege, gepaard met een sensibiliseringsactie. Daarbij was oog voor de nood aan regelgeving bij de nieuwe verplaatsingsvormen zoals de e-steps. Dit gebeurde in samenwerking met de collega-ministers van de andere gewesten en van het federale niveau.

In 2023 lopen de werkzaamheden verder en komen verschillende knelpunten – beleidsmatig en juridisch – aan bod om verder uit te klaren.

De Vlaamse administratie heeft werk gemaakt van een eerste, zeer voorlopig kader voor een **regionale wegcode**. Een definitief federaal ontwerp van nieuwe wegcode is echter noodzakelijk voor de gewesten om hun wegcodes te kunnen afwerken: de gewesten moeten van het resterende gedeelte van de huidige wegcode een coherent geheel maken, rekening houdend met de complexe bevoegdheidsverdeling en met de keuzes die in de federale wegcode worden gemaakt. Volgens de gemaakte afspraken zullen de vier wegcodes gelijktijdig aan de Raad van State worden voorgelegd. De Raad van State zal ook nagaan of een coherent geheel wordt tot stand gebracht.

Daarnaast werd er verder werk gemaakt van een **herziening van de plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens** (het reglement van de wegbeheerder). Een eerste ontwerp van nieuwe plaatsingsvoorwaarden werd afgestemd met een kern van de Werkgroep Wegcode en Plaatsingsvoorwaarden (WG W&P), met onder meer vertegenwoordiging van het Departement MOW, AWV, VVSG en enkele steden. De overlegmomenten hebben heel wat input opgeleverd die in de loop van 2023 verder zal worden verwerkt. Nadien zal ook de ruimere WG W&P mogelijkheid krijgen om input te geven op het ontwerp. Het ontwerp van nieuwe plaatsingsvoorwaarden moet verder worden aangepast rekening houdende met het ontwerp van nieuwe wegcode (federaal en regionaal). Het streven is een gelijktijdige inwerkingtreding van de nieuwe wegcodes (federaal en regionaal) en de nieuwe code van de wegbeheerder.

Verkeersveiligheidsonderzoek

In het kader van de goedgekeurde onderzoeksagenda verkeersveiligheid werden 4 onderzoeksopdrachten afgerond in het jaar 2022:
- Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor het behalen van rijbewijs categorie B.
- Evaluatie wijziging algemene snelheidsbeperking van 90 km/u naar 70 km/u buiten de bebouwde kom.
- Evaluatie actieplan verkeerslichten naar verkeersveiligheidseffecten.
- Kader zone 30: bevraging lokale besturen.

De resultaten hiervan werd op de Task Force Verkeersveiligheid en op een aantal fora toegelicht en besproken.

Daarnaast zijn nog een diepteonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen en een onderzoek rond fietsveiligheid in de nabijheid van tramsporen lopend.

5. SD 5: MOTIVEREN EN PRIKKELEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE CULTUUR

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

In de haven van Oostende werd stelselmatig verder gewerkt aan de renovatie van de westelijke oever van het kanaal. Dit werk zal nog in de komende jaren nog verder gefaseerd doorlopen. Voor het dossier van de Ronsestraat werden bijkomende vragen gesteld door het havenbedrijf om een betere exploitatie van de sleepboothaven mogelijk te maken. Hierdoor diende de studie te worden herwerkt. Eind 2022 was deze studie nog niet opgeleverd.

Door de inzet van marktdevelopers en accountmanagers voert De Vlaamse Waterweg, samen met het Netwerk De Vlaamse Waterweg en Multimodaal.vlaanderen, actief promotie om het **aandeel van de binnenvaart** in het goederenvervoer te verhogen door via actieve marktprospecties verladers te engageren tot bijkomende volumes. De streefwaarde hierbij bedraagt 600.000 ton per jaar. Sinds de inzet van de marktdevelopers werd al ca. 1.5 miljoen ton aan leads gedetecteerd.

Vanaf 6 december 2021 mogen vrachtwagens op Vlaamse wegen, onder bepaalde omstandigheden, een **maximale toegelaten massa** (MTM) tot 50 ton hebben. Klassiek aangedreven voertuigen kregen in de nieuwe wetgeving een maximale toegelaten massa (MTM) tot 48 ton. Voor milieuvriendelijke en emissievrije voertuigen is een tonnageverhoging tot maximaal 50 ton toegelaten. Dat komt omdat milieuvriendelijke technologie, zoals batterijen, voor extra gewicht zorgt.

In 2021 werd in het kader van de zogenaamde Brede Heroverweging een ruimere evaluatie van het subsidiemechanisme **ecologisch en veilig transport** gemaakt die aangaf dat de regeling niet op alle punten even doelmatig bleek. De Vlaamse Regering heeft deze aanbeveling bij de begrotingsopmaak 2022 overgenomen en nog verder uitgebreid tot een volledige afbouw van de subsidie tegen 2024. Dit subsidiemechanisme wordt geleidelijk en gefaseerd afgebouwd, om dan vanaf 2024 geen steunaanvraag meer te voorzien. Ondernemingen met een exploitatievestiging in het Vlaamse Gewest konden in 2022 een subsidie aanvragen wanneer ze uitgaven deden die bijdragen tot een verkeersveilig en ecologisch transport. Het maximum steunbedrag per vrachtwagen bedroeg in 2022 3.000 euro.

Door verschillende evoluties (beleidswijzigingen) inzake Basisbereikbaarheid (cf. punt 2.2) en MaaS (cf. opmaak van een Interfederale visie MaaS), werd de uitwerking van een tweede iteratie van het co-creatieproces voor het Vlaams MaaS afsprakenkader nog niet geconcretiseerd in 2022. De beleidswijzigingen inzake Basisbereikbaarheid hebben een impact op het MaaS ecosysteem en op een tweede iteratie doordat deze wijzigingen zorgen voor een gewijzigd beleidskader dat als vertrekpunt diende voor de eerste iteratie. Daarnaast was er ook nog het initiatief van de federale regering om een werkgroep op te richten waarin de kabinetten van de 4 ministers van mobiliteit in België, en hun respectievelijke administraties, werden samengebracht om onderling af te stemmen over de ontwikkeling van MaaS in België. Ook in 2022 kwam deze werkgroep een aantal keer samen om een verschillende specifieke thema's omtrent **MaaS (Mobility as a Service)** te bespreken. Voor elk onderwerp werden bestaande visiedocumenten onderzocht alsook synergiën tussen de verschillende acties. De 1ste iteratie van het Vlaams MaaS-afsprakenkader leverde hiervoor belangrijke input. Tijdens de interministeriële conferentie van de ministers van Mobiliteit op 7 september 2022 werd de interfederale visie voor MaaS goedgekeurd.

In 2022 werd onderzocht of de middelen die momenteel aan de modal shift worden gespendeerd efficiënter ingezet kunnen worden. Alle interne (MOW, DVW, ...) en externe stakeholders (Febetra, TLV, ...) werden geraadpleegd. Begin 2023 zal een

finale nota opgemaakt worden met de conclusie. Er werd ook een 'uitgaventoetsing modal shift goederenvervoer' opgestart. Dit initiatief kan gezien worden als een vervolgtraject dat nog meer in de diepte gaat. Begin 2024 zullen de resultaten hiervan gekend zijn.

5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen

Een studie voor het opzetten van een nieuwe tariferingsstructuur en vergunningenkader voor watercaptaties, met het oog op het duurzaam ge-/verbruik van oppervlaktewater uit waterwegen en havengebieden, is in uitvoering.

In het kader van de studie kilometerheffing goederenvervoer werd op basis van de visienota 'bijkomende maatregelen klimaat' van de Vlaamse Regering van 5 november 2021, waarin een extra pakket aan klimaatmaatregelen werd beslist, in oktober 2022 een overheidsopdracht gegund.

De studie 'Maatregelen ter ondersteuning van goederentransport via spoor en binnenvaart' werd in maart 2022 opgeleverd en had tot doel om de bestaande steunmaatregelen voor spoor en binnenvaart in België en de omringende buurlanden in kaart te brengen en deze te analyseren op hun impact, evenals voorstellen aan te reiken om toekomstige steunmaatregelen op te zetten en te onderbouwen.

6. SD 6: NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR

6.1. Naar een ITS-plan 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.

6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk

Via het **'5GBlueprint'**-project onderzoeken we 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. In 2022 werd werk gemaakt van de ontwikkeling en het testen van een 'Minimal Viable Product', een combinatie van ontwikkelde functionaliteiten met het oog op een veilige en effectieve introductie van tele-operated mobiliteit. Het 5G-netwerk werd ter hoogte van de pilootsites verder uitgebouwd en daarnaast werden er connectiviteitstesten opgedreven te Vlissingen en Antwerpen. In parallel werd een techno-economische analyse opgeleverd, inclusief CBA, inzake de opties voor een bredere uitrol van 5G.

Met het **Mobilidata** programma werd in 2022 alles technisch klaargemaakt om de eerste use cases te gaan realiseren. Ten eerste rond het opzetten van een omgeving waarbij intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI) verbonden kunnen worden met weggebruikers en wegbeheerders om informatie door te sturen en verkeersstromen te optimaliseren. Ten tweede werd de Mobilidata Interchange gerealiseerd waarbij alle mobiliteitsdata op één punt samengebracht wordt en deze data in realtime ter beschikking gesteld kunnen worden aan private en publieke partners. Op die manier kunnen meldingen sneller uitgewisseld worden, bv. filestaarten.

De eerste concrete use cases worden medio 2023 opgeleverd. Het gaat dan o.a. over de digitale drukknoppen om prioriteitsaanvragen te kunnen doen aan iVRI's.

Verder werden in 2022 de eerste **intelligente verkeersregelinstallaties** uitgerold. Dat zijn installaties die niet enkel communiceren met de weggebruikers maar ook onderling. Zo worden kruispunten beter afgestemd op elkaar en op de realtime verkeerssituatie, in het belang van verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid. Een 30-tal kruispunten zijn ondertussen uitgerust met iVRI's. De opdrachten (hardware en/of software) om 150 bijkomende kruispunten met iVRI's uit te rusten zijn in uitvoering. De ambitie is om tegen eind 2024 350 iVRI's te hebben in Vlaanderen.

De Lijn en Brussels Airport Company (BAC) werkten aan een pilootproject rond een **autonome shuttle** op de luchthaven van Zaventem. 2Getthere werd als constructeur aangesteld. In 2022 werd de pilootfase van het project stopgezet. De constructeur kon het complexe ontwikkeltraject niet tijdig afronden. De Lijn blijft de vinger aan de pols houden en de markt monitoren voor toekomstige opportuniteiten inzake autonoom vervoer.

Het Nationaal Toegangspunt voor multimodale reisinformatiediensten (NAP MMTIS) werd in 2022 uitgebreid naar het **Nationaal Toegangspunt voor ITS**. Met het NAP MMTIS werd er een portaalsite opgericht om publieke en private data rond personenvervoer uit te wisselen tussen aanbieders en professionele gebruikers, zoals de ontwikkelaars van reis- en routeplanners. In april 2022 werd het portaal uitgebreid voor drie bijkomende domeinen, namelijk (1) data voor veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen, (2) data voor minimale universele verkeersveiligheidsinformatie en (3) data voor realtimeverkeersinformatiediensten. Door dit te doen, wordt uitvoering gegeven aan een aantal gedelegeerde verordeningen die gelieerd zijn aan de ITS-richtlijn en wordt uitvoering gegeven aan de samenwerkingsovereenkomst die werd opgemaakt tussen de gewestelijke mobiliteitsadministraties en de FOD M&V en de NAP beheerder, namelijk het Nationaal Geografisch Instituut (NGI).

In 2022 zette men verder in op het bereiken van stakeholders die een wettelijke verplichting hebben om hun data beschikbaar te maken via het NAP ITS. Verder werd een nationaal controleorgaan aangesteld dat controle uitvoert op geregistreerde data op het NAP en of men aan de verplichtingen voldoet. Deze controle gebeurt jaarlijks, met aandacht voor het respecteren van de deadlines waartegen bepaalde datatypes moeten worden geregistreerd en de kwaliteit van de metadata. Verder werd de OSLO Mobiliteit - Dienstregeling en Planning standaard (NeTEx) goedgekeurd en officieel erkend op Vlaams niveau

De nieuwe **wegencategorisering** krijgt vorm. De voorstellen tot selectie EWH, VHV en RW & IW werden in 2022 opgemaakt. Aan de hand van een Besluit van de Vlaamse Regering zal dit gevalideerd worden. De inrichtingsprincipes voor de Europese Hoofdwegen (EHW) en de Vlaamse Hoofdwegen (VHW) en voor het dragend wegennet zijn opgemaakt en gepubliceerd in 2021. I.s.m. de VVSG werden in 2022 de inrichtingsprincipes opgemaakt voor de lokale wegen. Het MCB keurde de inrichtingsprincipes goed namens het Beleidsdomein MOW.

6.3. Een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk

De Vlaamse Waterweg rolt het **Binnenvaart-Innovatie(BVI)-programma** verder uit, bestaande uit Smart Shipping, Smart Logistics en Smart Administration. Een belangrijk project in 2022 was het uitbreiden met extra dienstverlening van ERIBA (Electronic Reporting for Inland Barges), in het kader van het elektronisch melden (inclusief de verruiming van de meldplicht). Het Besluit van de Vlaamse Regering over de elektronische meldplicht werd op 30 november 2022 gepubliceerd en zal vanaf 1 juli 2023 toepassing krijgen.

De centrale doelstelling van het **programma afstandsbediening** is om in 2032 alle beweegbare kunstwerken op afstand te bedienen vanuit drie centrales. In 2022 werden op verschillende corridors 13 kunstwerken afstandsbedieningsklaar gemaakt en aangesloten op één van de tijdelijke transitiecentrales. De inrichting van de afstandsbedieningscentrale in Hasselt werd in 2022 opgestart met als streefdoel de ingebruikname op 1 januari 2025.

In 2022 is het bestek voor de aankoop van een onbemand vaartuig voor **hydrografische opnames** gepubliceerd. Door de snelle evolutie op de markt werd het bestek echter ingetrokken en zal het, mits aanpassingen, opnieuw gepubliceerd worden in 2023. In 2022 werd een eerste fase van de vernieuwing van het kustweerbericht gelanceerd en werd er verder gewerkt aan bijkomende verbeteringen, voornamelijk hogere resolutie van voorspellingen op vraag van de MDK diensten en nautische ketenpartners. Om de productie van de nieuwe generatie van kaartproducten voor te bereiden werd een opdracht opgestart om een transitie plan op te maken dat begin 2023 opgeleverd zal worden.

De innovatieve **zeeweringsprojecten** werden verdergezet. De meetdijk in Raversijde werd verder afgewerkt en geïnstrumentaliseerd en de duin-voor-dijk in Raversijde werd gemonitord door de universiteiten. Deze twee pilots zijn ondergebracht in het 'Living Lab Raversijde', waar kruisbestuiving tussen de overheid, kennisinstellingen en private sector gestimuleerd wordt. De zelfsluitende waterkering in Blankenberge werd gebouwd. Hierna volgt de test in zee-omgeving van dit gebruiksvriendelijke type kering.

De studie voor alternatieve, grootschalige suppletiestrategieën werd opgestart en overleg met De Blauwe Cluster heeft geleid tot opstart van het Cassandra-project, waarbij de haalbaarheid onderzocht wordt voor een brede toepassing van Nature Based Solutions in een kustzone.

In 2022 werden de eerste stappen gezet voor wat betreft het uitwerken van een toekomstvisie voor het **Meetnet Vlaamse Banken**. De eerste verkennende desktop onderzoeken hebben aangetoond dat er momenteel weinig alternatieven zijn voor de meetpalen die een kostenefficiënte oplossing bieden. Indien zich in de toekomst realistische alternatieven aanbieden, zullen deze verder bekeken worden. In 2022 werden ook enkele nieuwe sensortechnologieën getest, onder andere all-in-one meteorologische sensoren. Voorlopige resultaten toonden wisselend succes. De operationele inzet daarvan wordt nu verder onderzocht.

MDK heeft in 2022 een studie in de markt gezet voor het ontwikkelen van een ambitieus **CO^2-reductieplan** met bijhorend investeringsplan voor de vaartuigen van Vloot. Dit met als doel een significante CO^2-reductie te realiseren tegen 2030, rekening houdend met het financieel kader waarin niet alleen naar de beschikbare begrotingsmiddelen wordt gekeken, maar ook naar extern te verwerven middelen in de vorm van bv. subsidies. De resultaten van de studie worden opgeleverd in het voorjaar van 2023.

Eerder onder OD 2.7. werd reeds melding gemaakt van de ingebruikname van een elektrische veerboot in Oostende in 2021. Gezien de autonomie van dit veer aan cruisesnelheid beperkt is tot drie uren, laadt de veerboot per drie tot vier vaarten bij tijdens het in- en ontschepen van de passagiers aan de Oosteroever, waar de laadtoren (pantograaf) zich bevindt op de aanlegsteiger. Het tussentijds laden is echter niet mogelijk bij sterke waterdeining of slechte weersomstandigheden (felle wind), waardoor in die gevallen overgeschakeld wordt op de dieselgenerator. Samen met en gesubsidieerd door PIO (programma innovatieve overheidsopdrachten) ging Vloot in 2022 op zoek naar een innovatieve oplossing om het laden van de veerboot te verzekeren in alle omstandigheden (cf. sterke waterdeining en forse wind).

Het project voor de automatisering van de boeien op de Schelde kon in 2022 niet volledig uitgevoerd worden door vertraagde leveringen van componenten. Dit wordt verder uitgerold in 2023.

Er is behoefte aan preventieve monitoring van (verouder(en)de) vaste watergebonden infrastructuur (kaaimuren en sluizen). De huidige beproefde technieken voor het opmeten van verplaatsingen zijn (te) arbeidsintensief. In het project '**Monitoring vaste watergebonden infrastructuur'** worden een aantal innovatieve technieken onderzocht om na te gaan of deze een bruikbaar, nauwkeurig en betrouwbaar alternatief kunnen bieden om verplaatsingen tijdig vast te stellen. Dergelijke proactieve monitoring van verplaatsingen maakt het mogelijk om sneller en tijdig te anticiperen op potentiële problemen en maakt ook een betere opvolging van nieuwe infrastructuur mogelijk.

Van bij het begin van het onderzoek werden de relevante beheerders betrokken: DMOW afdeling Maritieme Toegang, De Vlaamse Waterweg, Maritieme Dienstverlening en Kust, haven Zeebrugge en haven Antwerpen.

De bevindingen van het onderzoek worden eind december 2022/begin januari 2023 besproken met de betrokken entiteiten. Deze entiteiten kunnen dan bepalen of zij deze technieken willen/kunnen inschakelen bij het preventief monitoren van hun assets.

In 2022 werd de omzetting van de Europese richtlijn voor **beroepskwalificaties in de binnenvaart** (EU) 2017/2397 afgerond met de publicatie van twee besluiten van de Vlaamse Regering (BVR) in het Belgisch Staatsblad (BS). Het eerste BVR bevat de omzetting van alle door de EU verplichte onderdelen van de richtlijn (BS 7/9/2022). Het tweede BVR werd gepubliceerd op 25/12/22 en behelst de wijzigingen van de regelgeving over technische voorschriften voor binnenschepen en binnenvaartpersoneel.

Met de afsluiting van dit project komt ook een einde aan de omzettingsprocedure van de Europese richtlijn voor beroepskwalificaties in de binnenvaart (EU 20172397).

Het WL begeleidde de ontwikkeling van het Beslissingsondersteunend Systeem voor het kanaal Gent-Terneuzen (BOS-KGT). Het BOS-KGT heeft tot doel waterbeheer en scheepvaart op elkaar af te stemmen en de stremmingstijden voor de sluizen in Terneuzen te minimaliseren.

De derde fase van het project 'slim stuwen' werd afgerond. Dit project bracht de beperkingen van een lokale sturing van de stuwen langsheen de Dender, de Leie en de Bovenschelde in beeld. Het vormt de basis voor toekomstig onderzoek naar de mogelijkheden van een centrale sturing (fase 4), beslissingsondersteunende systemen (fase 5) en Model Predictive Control (fase 6). Dergelijke systemen kunnen dubbel gebruik maken van de communicatie-infrastructuur die door De Vlaamse Waterweg voorzien wordt ten behoeve van afstandsbediening en corridor management.

Uitbouw van ASIP – Autonomous Ship Innovation Platform – een toepassing waar op schaal en virtueel nieuwe toepassingen binnen autonome vaart kunnen worden uitgedacht en gevalideerd.

Het Waterbouwkundig Labo biedt ondersteuning aan waterweg- en kustbeheerders inzake automatisatie, afstandsbediening, onbemande en autonome vaart, assetmanagement, ontwikkeling van digital twins, …

6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk

AWV verzekert de continuïteit van de winterdienstverlening op wegen en fietspaden: zoutvoorraad, materiaal, detectie gladheid, strooiroutes bepalen, e.a. Om de situatie op het terrein te monitoren maakt AWV gebruik van het gladheidmeetsysteem (GMS) en van meldingen van burgers via de KMI-app. AWV selecteerde afgelopen jaar 5 fietspaden en 5 fietsbruggen om het GMS gericht te gaan uitbreiden. De realisatie van de installaties en integratie in het systeem zal gebeuren in 2023.

7. SD 7: AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTIFUNCTIONALITEIT VAN ONS TRANSPORTNETWERK

7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken

De Vlaamse Waterweg bediende ook in 2022 tijdens het pleziervaartseizoen (april-september) sluizen en beweegbare bruggen voor de pleziervaart op zon- een feestdagen.

Bij de uitvoering van grote projecten langs de Vlaamse waterwegen (bv. Sigmaplan en Seine-Scheldeproject), wordt geïnvesteerd in flankerende maatregelen die bijdragen tot de belevingswaarde en gebiedsidentiteit.

Zo wordt in het kader van de realisatie van de **Seine-Schelde-verbinding** op de Leie-as ook geïnvesteerd in de verdere ontwikkeling van het recreatieve potentieel van de riviervallei, door de bouw van fietsverbindingen, het voorzien van uitkijkposten en hengelvijvers en de integratie van kunst en erfgoed in het landschap. In 2022 werd een samenwerkingsovereenkomst geactualiseerd inzake een territoriaal en grensoverschrijdend observatorium voor riviertoerisme.

De Vlaamse Waterweg coördineert het geïntegreerde project Seine-Schelde, waar **Rivierherstel Leie** deel van uitmaakt. Zelf staat De Vlaamse Waterweg in voor de aanleg van Natuurtechnische Milieubouw (NTMB)-oevers, de bouw van vispassages, de aantakking van meanders waar mogelijk en de opwaardering van enkele zijwaterlopen. Het Agentschap Natuur en Bos (ANB) staat, in samenwerking met de Vlaamse Milieumaatschappij (VLM), in voor de realisatie van 500 ha natte terrestrische natuur. In 2022 werd de samenwerkingsovereenkomst tussen ANB, VLM en DVW geactualiseerd. Daarnaast werd in 2022 het natuurbeheerplan voor de Leie (ter hoogte van pand 140) opgemaakt.

In 2022 manifesteerde de vraag naar meer **zwemmogelijkheden in open water** zich als 'hot topic'. De visie van De Vlaamse Waterweg op zwemmen is ingegeven door veiligheidsoverwegingen en stelt, zoals ook in de regelgeving is opgenomen, dat zwemmen in bevaarbare waterlopen niet veralgemeend wordt toegestaan.

De Vlaamse Waterweg werkte een kader uit dat het mogelijk maakt voor lokale overheden om aanvragen voor het afbakenen van locaties voor sportief en/of recreatief zwemmen voor te stellen (rekening houdend met andere regelgeving in Vlaanderen, bv. VLAREM).

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

In het kader van emissievrije stedelijke distributie werd in februari 2022 het bestek voor de voorbereidende studie gepubliceerd. De studie werd opgestart in juni 2022 en zal afgerond worden in april/mei 2023. Er werden drie onderzoekssteden geselecteerd in het kader van een analyse van stadsdistributie.

In het kader van **Clean Power for Transport (CPT)** is sinds 1 september het digitaal loket voor de aanvraag van een publieke laadpaal door burgers of bedrijven operationeel. Via het digitaal loket kwamen er 769 aanvragen binnen. Hiervan werden er 475 goedgekeurd, 93 afgekeurd, 201 worden verwerkt in 2023.

Er werd ook een communicatiecampagne gevoerd voor de invoering van het systeem Paal volgt Wagen en het bijhorend loket.

De Vlaamse regelgeving legt verplichtingen op voor uitbaters van publieke laadpunten op openbaar domein voor het delen van gebruiksdata. In de eerste helft van 2022 werd een verkennende analyse uitgevoerd waarbij mogelijke implementatiescenario's van de verplichting werden gedefinieerd en voorgesteld

aan de sector. De verkennende analyse werd beëindigd in de zomer van 2022, mogelijke vervolgstappen werden beschreven in het eindverslag.

Ook langs de grote verkeersassen wordt geïnvesteerd in laadinfrastructuur. Zo werden in 2022 op 27 bijkomende locaties ultra- of snelladers in gebruik genomen. Ondertussen zijn 56 AWV locaties (parkings en dienstenzones) van laadinfrastructuur voorzien en op 65 nieuwe locaties worden nog laadpalen voorzien. AWV bereidde ook de aanpassing van de signalisatie op autosnelwegen voor. De werken gaan van start in 2023.

De **vergroening van het openbaar vervoer** in Vlaanderen is een belangrijke maatregel in de ambitie voor gezondere lucht en om de klimaatuitdagingen daadwerkelijk aan te pakken. In 2022 heeft De Lijn cruciale stappen gezet in het ambitieuze vergroeningsprogramma dat steunt op 3 pijlers. De Lijn werkt aan:

- De aankoop van elektrische bussen en bijhorende laadinfrastructuur.
- De inzet van e-hybrides om de meest vervuilende EUR III- en EUR IV-bussen versneld uit dienst te nemen. Dit vormt een tussentijdse oplossing om de schadelijke uitstoot sneller te verminderen.
- De vergroening bij de exploitanten.

De e-bussen van De Lijn worden in fases besteld. Deze aanpak laat ook toe om van fase tot fase de evoluties in de markt te kunnen opvolgen en de nodige lessons learned in het hele traject mee te nemen.

Intussen werden al 60 standaard, 67 gelede, 7 midi en 17 Hoogwaardig Openbaar Vervoer e-bussen gegund.

Wat de stelplaatsen betreft, zijn de voorbereidende werken om laadinfrastructuur en -capaciteit aan te leggen met succes en volgens schema afgehandeld. Verschillende stelplaatsen zijn omgebouwd en geëlektrificeerd in functie van de bussen die er gestationeerd zullen worden. Ook wordt verder gewerkt aan de installatie van snellaadinfrastructuren aan de eindhaltes van de HOV- bussen i.f.v. de Spartacuslijnen.

Gezien het elektrificeren van de vloot tijd vraagt en er nog relatief veel EUR III- en EUR IV- tot het wagenpark behoren, is De Lijn op zoek gegaan naar alternatieven. Door in te zetten op e-hybrides, kunnen de meest vervuilende bussen sneller uit de vloot gehaald worden. De 324 e-hybrides zijn voorzien van bijkomende batterijen en hebben daardoor een grotere e-autonomie. De batterijen kunnen geladen worden zowel met laadinfrastructuur op de stelplaats als tijdens het rijden. De Lijn is wereldwijd een voortrekker inzake e-hybrides.

Ook de exploitanten van De Lijn dienen te vergroenen. De Lijn begeleidt hen in dit traject. Om de vergroening tijdens de lopende contracten te versnellen, kunnen exploitanten een jaarlijkse compensatiepremie aanvragen. Deze premie bedraagt maximum 21 700 euro voor een city- of standaardmodel e-bus of 31 400 euro voor een geleed exemplaar.

Het **Vlaams Actieplan voor Ecologische Ontsnippering** (VAPEO) wordt uitgevoerd samen met Omgeving. Op de N771 (Europalaan) in Dilsen-Stokkem is de fiets- en faunapassage in het natuurgebied Vossenberg gerealiseerd. Langs de N76 Oudsbergen werd bijkomend, naast de bestaande ecorasters, een wilddetectie- en verkeerswaarschuwingssysteem in gebruik genomen t.h.v. één bosrijke locatie. Zo kunnen de dieren op een gecontroleerde plaats de rijweg oversteken. De lijndetectie neemt de dieren waar bij de opening in de rasters waarna meteen de gekoppelde dynamische snelheidsborden worden geactiveerd. Zo worden weggebruiker gewaarschuwd dat er grotere zoogdieren in de buurt zijn die mogelijks willen oversteken.

Het Vademecum Natuurtechniek is in samenwerking met Omgeving opgemaakt en gepubliceerd. Deze handleiding brengt nuttige technische informatie samen rond de integratie van weginfrastructuur in het landschap, klimaat, ontharding,

infiltratie, ontsnippering, bermbeheer en meer. Het vademecum richt zich vooral naar planners en ontwerpers van weginfrastructuur, zowel bij de Vlaamse Overheid als bij andere infrastructuurbeheerders (zoals steden en gemeenten) en studiebureaus.

In 2022 werd een participatief voortraject afgerond rond **vergroening van de binnenvaart**. Hieruit werd een conceptnota Green Deal opgesteld. Deze bevat alle verwachtingen/noden van de sector wat betreft de vergroening van de binnenvaart.

Via het Programma Innovatieve Overheidsopdrachten (PIO) heeft De Vlaamse Waterweg in 2022 een project uitgevoerd om haalbaarheid van alternatieve aandrijvingen en brandstoffen voor de eigen vloot te onderzoeken op vlak van technologie, financiën en juridische vereisten.

Inzake walstroom doet DVW sinds 1 januari 2021 een beroep op Connect4Shore voor het beheer van de binnenvaartservices. Binnenvaartservices is de overkoepelende term voor het aanduiden van dienstverlening aan de binnenvaart met betrekking tot walstroom, drinkwater en afvalinzameling. In de loop van 2022 werd de bestaande dienstverlening uitgebreid met de walstroomkasten die i.k.v. BENFIC in Wijnegem werden geplaatst.

Ten slotte engageerden De Vlaamse Waterweg en het Agentschap Wegen en Verkeer zich om een bijdrage te leveren aan het invullen van de Vlaamse ambitie om te investeren in **bijkomende bossen en natte natuur**.

De **wegverlichting** wordt systematisch omgebouwd naar **LED**. Het raamcontract voor de ombouw van de verouderede natrium lage druk lampen (NaLP) op autosnelwegen is afgelopen in 2022. Voor de nog te vervangen NaLP-verlichtingstoestellen, alsook die van het type natrium hoge druk (NaHP), zette AWV een opdracht in de markt. De ombouw gaat hier normaliter van start in 2023 en zal lopen tot eind 2026.

De opdracht voor de ombouw van LED-verlichting langs gewestwegen werd gegund, de werken werden eind 2022 opgestart.

7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico

De wateroverlast van juli 2021 beklemtoonde de noodzaak van investeringen in hoogwaterveiligheid. Dankzij de Maaswerken, die al vele jaren in uitvoering zijn, werd een ramp aan Vlaamse zijde nipt vermeden.

De Vlaamse Regering stelde ook een expertenpanel samen onder het voorzitterschap van de Nederlandse watergezant Henk Ovink. Dit panel bracht in juli 2022 haar advies **'Weerbaar Waterland'** uit. Het bevat een 10-punten programma en een plan van aanpak om Vlaanderen verder te beschermen tegen overstromingen en water-robuuster te maken. De implementatie van Weerbaar Waterland zal vanaf 2023 gebeuren (in het kader van het Vlaams Klimaatadaptatieplan).

In het kader van het inschatten en verbeteren van het overstromingsrisico in Vlaanderen, werkte het Waterbouwkundig Laboratorium in 2022 aan een desktopstudie naar de impact van extreme neerslag. Hierbij werd een analyse gemaakt welke Vlaamse hydrologische bekkens het meest gevoelig zijn voor overstromingen en de hieraan gekoppelde schade bij een neerslag in Vlaanderen vergelijkbaar met de waterbom van juli 2021. De resultaten vormen een aanvulling op een eerdere simulatie van dit **'wat-als' scenario** van extreme neerslag voor heel Vlaanderen. Daarnaast nam het Waterbouwkundig Laboratorium ook deel aan het multidisciplinair expertenpanel hoogwaterbeveiliging van de Vlaamse Regering.

In de kustregio leidt langdurige droogte tot een toenemend gevaar voor verzilting van de waterwegen. Het WL coördineerde een verkennende modelstudie naar de

mogelijke oorzaken van de almaar hogere zoutconcentraties die tijdens droge zomers optreden in de afwaartse delen van de IJzer.

De realisatie van het **geactualiseerd Sigmaplan** heeft mede door de uitbreiding van het plan op zich een aantal jaren vertraging opgelopen op de vooropgestelde timing. Om alsnog de oorspronkelijk voorziene planning opnieuw te kunnen benaderen, is in de komende jaren een verregaande inhaalbeweging vereist. Een snelle(re) uitvoering leidt tot de hoogste maatschappelijke opbrengst.

Specifiek kunnen de onderstaande speerpunten van het Sigmaplan worden aangestipt. Wat betreft de Durmevallei (GGG De Bunt) zijn de voorbereidende werken voor de bouw van de overloopdijk (laatste uitvoeringsfase) in het voorjaar 2022 gestart. In Klein en Groot Broek zijn de ringdijken rond beide gebieden klaar en werd het oude huisvuilstort gesaneerd. De bouw van twee pompstations is in uitvoering. In het Vlassenbroek bevinden de inrichtingswerken zich ook in een eindfase. Ook in Wal-Zwijn bevinden de inrichtingswerken zich in een eindfase. De ringdijk is aangelegd. In de Demervallei werd de bouw van een vistrap aan 's Hertogenmolens (Aarschot) in juni 2022 voltooid. In het kader van het Masterplan Scheldekaaien te Antwerpen worden momenteel stabilisatie- en herinrichtingswerken uitgevoerd in de deelzones Sint-Andries en Zuid, Nieuw Zuid, Droogdokken, Bonapartedok en Loodswezen en Schipperskwartier en centrum.

Binnen het kader van het Sigmaplan werd door WL een bijdrage geleverd aan de conceptualisatie en verdere uitwerking in specifieke deelgebieden in het Schelde estuarium (heraantakking Demermeanders, geïntegreerde aanpak Durme, Integraalplan Bovenzeeschelde).

De **Blue Deal** werd in 2020 op initiatief van het beleidsdomein Omgeving door de Vlaamse Regering voorgesteld. Het gaat om een lijst van 70 projecten om waterschaarste en droogte structureel aan te pakken. Met de Blue Deal verhoogt de Vlaamse Regering haar inspanningen in de strijd tegen waterschaarste en droogte. Wat het werkgebied van De Vlaamse Waterweg betreft, toonde de extreem droge periode voorjaar-zomer 2022 de meerwaarde aan van onze inspanningen uit het verleden en de noodzaak om verder te investeren. Dankzij de vaste pompinstallaties op het Albertkanaal en de mobiele pompen op de sluizen van Genk, Wijnegem en ter hoogte van de Berendrechtsluis in de haven van Antwerpen, kon het Albertkanaal operationeel blijven zonder diepgangbeperkingen. De Vlaamse Waterweg zette in 2022 de beschikbare relancemiddelen (11,6 miljoen euro) voor de Blue Deal in op: (1) pompinstallaties op verschillende waterwegen teneinde de effecten van langdurige droogte te beheersen en (2) de renovatie van sluisdeuren en -mechanismen waardoor lekverliezen worden gereduceerd.

Het programma 'Vernieuwen stuwen Dender' kreeg verder vorm. In 2022 werden de werken aan de nieuwe stuw van Aalst verdergezet (oeverwerken linkeroever, baggerwerken, elektromechanisme werken).

Op 1 juli 2022 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan 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**.

Daarbij werd ook het eerste sedimentbeheerconcept (SBC) voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict 2022-2027 als één van de achtergronddocumenten mee 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 gebiedspecifieke 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.

De realisatie van het **Masterplan Kustveiligheid** werd verdergezet. Concreet werden de resterende zwakke schakels aangepakt. In het project stormvloedkering te Nieuwpoort werd het landhoofd op rechteroever afgewerkt en de betonnen drempel gebouwd, getransporteerd en afgezonken. In Oostende werden verdere stappen gezet in de voorbereiding van de complexe overstromingsmaatregelen in de zone Montgomerydok-station en in de achterhaven.

De nieuwe periodieke toetsing van de kustlijn werd uitgewerkt en het toetsingstraject van de stabiliteit van sluizen en stuwen voor de Visserijsluis te Oostende is verwezenlijkt. Op basis hiervan zal duidelijk worden waar onderhoud van de kust nodig is en welke maatregelen ter hoogte van de sluizen en stuwen moeten uitgevoerd worden.

In kader van **Project Kustvisie** werd door het WL het ScaldisKust model ontwikkeld. Het model wordt door het consortium gebruikt voor analyse van de morfologische ontwikkeling van de kust op de lange termijn onder invloed van verschillende scenario's van zeespiegelstijging. Voor- en nadelen van de verschillende beschermingsmaatregelen werden aan de hand van de modelresultaten tegen elkaar afgezet. Het model wordt door het WL de komende jaren verder ontwikkeld en uitgebreid om complexe processen die de robuustheid van onze kust mede bepalen beter in kaart te brengen, te begrijpen en te gebruiken in kader van kustbescherming 'building with nature'.

Inzake kustonderhoud zijn voor in totaal meer dan 1,4 miljoen m³ suppleties uitgevoerd in respectievelijk Koksijde, Oostende en De Haan. Om dit onderhoud te optimaliseren, werd de bouw van nieuwe strandhoofden in Wenduine verdergezet en is het bestek voor de nieuwe strekdam in Blankenberge aanbestedingsklaar gemaakt.

8. SD 8: EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN

In uitvoering van de zesde staatshervorming werden op 1 januari 2022 een aantal bevoegdheden, die door de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgeoefend werden, 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, overgangsmaateregelen);
- 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 omzettingsdossier dat de nodige voorbereiding vraagt.

8.1. Een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's

Met begeleiding van het Team Milieueffectrapportage (DOMG) en a.d.h.v. participatieve trajecten en adviesrondes met stakeholders werd er in de VVR's veel zorg besteed aan het verder uitwerken van **regionale mobiliteitsplannen**.

In de meeste regio's was de eerste fase (oriëntatienota) al afgerond. De focus in 2022 lag dus op het maken van de Nota's Inhoudsafbakening (NIA) en de synthesenota's. In bijna alle regio's werd derhalve gewerkt rond volgende bouwstenen – het OV-plan lange termijn (vaak via interactie met de NMBS), de milieueffecten van het vervoer, de fietsnetwerken, de wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk – om uiteindelijk te komen tot het samenstellen en doorrekenen van één of meer beleidsscenario's.

In de meeste VVR's zijn de NIA's en/of synthesenota's klaar. De eerste regio's bereiden de finale stap in de procedure voor: het opstellen van een ontwerp plan-MER dat samen met het ontwerp van regionaal mobiliteitsplan in 2023 in openbaar onderzoek zal gaan.

In 2022 werd de operationalisering van de **Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040** opgestart. Hierbij werd gefocust op het bekend maken van de perspectieven, de prioriteiten en hefbomen van de visie. Tegelijk werd een consultatietraject opgestart voor het identificeren van prioritaire transitieversnellers. Een transitieversneller of kortweg versneller definiëren we als een potentieel grootschalige en impactvolle innovatie of ontwikkeling die versnelling teweeg kan brengen in de gewenste verandering van ons mobiliteitssysteem. Dit deden we samen met medewerkers uit het beleidsdomein MOW, andere VO beleidsdomeinen, de MORA en experten / pioniers. Daarnaast werd een inspiratiecanvas ontwikkeld om de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2040 te koppelen aan de Regionale Mobiliteitsplannen.

8.2. Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten

Gezien het grote belang van het Europees beleidsniveau zet DMOW sinds 2020 in op de ontwikkeling en optimalisatie van een **digitale werkstroom voor EU-dossiers** in SharePoint. De SharePointtool brengt alle relevante informatie over EU-dossiers op één plaats samen, stelt ons in staat om binnen het Beleidsdomein MOW sneller en efficiënter samen te werken en zorgt ervoor dat de omzetting en implementatie van EU-regelgeving stipter kan worden opgevolgd, waardoor we

beter aan onze EU-verplichtingen kunnen voldoen. In 2022 werden – mede dankzij de SharePointtool – 8 Europese inbreukdossiers succesvol afgerond.

Daarnaast werd in 2022 verder werk gemaakt van de opmaak van een dashboard in PowerBI, die de informatie uit de (geoptimaliseerde) SharePointtool op een overzichtelijke manier zal weergeven voor de verschillende stakeholders (kabinet, SG, EU-coördinatoren Beleidsdomein MOW, team EU). Via het dashboard zal de voortgang van de EU-regelgevingsdossiers op elk moment op een overzichtelijke en eenvoudige manier raadpleegbaar zijn door alle betrokken stakeholders. Het project zal in de eerste helft van 2023 worden voltooid.

Op het Europese vlak kwamen ook onze voorbereidingen voor het **Belgisch EU voorzitterschap** op kruissnelheid. Zo werd afgelopen jaar het projectplan goedgekeurd door de Vlaamse Regering en wordt momenteel de implementatie van het plan binnen MOW uitgerold. Er werd ook een traject opgezet om de Vlaamse rol en het assessorschap zo goed mogelijk te kunnen invullen tijdens het voorzitterschap, zowel op de PV als binnen BE4MOVE met contacten op niveau van secretaris-generaal en kabinet.

Op wetgevend vlak stonden op EU niveau de **Fit for 55 Transportdossiers** (AFIR, Fuel EU Maritime en ReFuel Aviation) hoog op de agenda. In juni werd een algemene benadering in de Raad gevonden, momenteel wordt in deze dossiers in triloog met het EP een finaal akkoord gezocht.

Het meest prioritaire dossier van het afgelopen jaar was echter de herziening van de **TEN-T verordening** waar een algemene benadering op de Raad van 5 december werd gevonden. Vlaanderen was hier een voortrekker in het pleiten voor de opname van criteria voor energiehavens waardoor Oostende in het netwerk kan blijven en kon eveneens een ambitieuze tekst voor de binnenvaart realiseren.

In 2022 kon het departement, nu de impact van COVID-19 eindelijk afnam, opnieuw volop de kaart van de internationale samenwerking trekken door ook daadwerkelijk fysiek inkomende delegaties te ontvangen en uitgaande zendingen te realiseren.

In het dossier **Mekong River Commission** (MRC), waarvan Vlaanderen in november 2020 een 'development partner' werd, bleef het departement een zeer actieve rol opnemen in de samenwerking met de Vlaamse VO partners. Dit resulteerde in de organisatie van een succesvol MRC-evenement voor onze Vlaamse stakeholders over de opportuniteiten in de regio en mogelijkheden tot samenwerking. Dit werd gekoppeld aan een high level ontbijtvergadering met de ambassadeurs van de oeverstaten van de Mekong, de betrokken leidend ambtenaren en de MRC CEO. Een MOW-delegatie vertegenwoordigde Vlaanderen voor de eerste keer fysiek op de 29e Mekong River Commission Council in Vietnam op 24 november en zorgde ervoor dat Vlaanderen het statement van de development partners mee kon onderschrijven en uitspreken op de council.

Aanvullend reactiveerden we ook onze bilaterale partnerschappen in de regio (bv. Vietnam). Door verder te bouwen op ons sterk regionaal netwerk, zorgde dit voor een beloftevolle dynamiek om de samenwerking verder vorm te geven ikv. opportuniteiten voor ons Vlaamse knowhow. Zo was bijvoorbeeld de MOW input substantieel in de Vlaamse bijdrage voor het werkbezoek van de Vietnamese premier Pham Minh Chinh.

We verkenden ook de basis voor verdere samenwerking met gidslanden op het domein van mobiliteit (Denemarken, Finland, Oostenrijk). De eerste contacten werden gelegd en er werd een reeks van thema's opgemaakt waarrond wederzijdse interesse tot kennisuitwisseling is. Dit moet in 2023 leiden tot een (hoog)ambtelijk werkbezoek waarvoor we nauw samenwerken met het netwerk van Vlaamse Diplomatiek Vertegenwoordigers.

We zorgen er door concrete initiatieven en investeringen in partnerschappen ook voor dat ons buitenlandbeleid ook stelselmatig en toekomstgericht verder wordt uitgebouwd. In juni 2022 lichtte de secretaris-generaal bijvoorbeeld aan het voltallig korps van Diplomatiek Vertegenwoordigers van Vlaanderen de nieuwe havenstrategie toe.

Nadat de Vlaamse Regering besliste om voor **Spartacuslijn 1** Hasselt-Maastricht niet verder als tramdossier maar als Hoogwaardig Openbaar Vervoer-as uit te werken, diende er een juridische analyse plaats te vinden van de rechtspositie van het Vlaamse gewest, de mogelijke gevolgen van de scopewijziging (van tram naar trambus) en de eventuele opzegging van de kaderovereenkomst met Nederland.

Om snel en tijdig een juridisch gevolg te geven aan deze gewijzigde inzichten werd door het departement een gespecialiseerd extern advocatenkantoor aangesteld om een inschatting te maken van de juridische en financiële gevolgen van de wijziging aan de scope van de samenwerking en de opzegging van de overeenkomst.

Vlaanderen werkte bovendien constructief verder in de internationale werkgroep **3RX** om een spoorweglijn tussen de Noordzeehavens en het Rijn-Ruhrgebied in Duitsland mogelijk te maken. Het studiewerk rond de actualisering van de MKBA 3RX is gestart in januari 2022 en heeft het hele jaar verder gelopen. De oplevering wordt verwacht maart/april 2023.

Vanuit Vlaanderen zijn we samen met de FOD Mobiliteit & Vervoer en het Nationaal Geografisch Instituut ook actief in het Europese **NAPCORE project**. Met dit project wil men ervoor zorgen dat lidstaten met gemeenschappelijke uitdagingen betreffende het oprichten en beheren van National Access Points (NAPs) tot gemeenschappelijke oplossingen komen, best practices delen, het NAP meer zichtbaarheid geven en het gebruik ervan verhogen, gezamenlijke standaarden implementeren, de interoperabiliteit verhogen, de beschikbaarheid of toegang tot data monitoren en evalueren, … We participeren vanuit DMOW en AWV actief in een aantal werkgroepen.

Het project begint intussen stilaan op kruissnelheid te komen, met de oplevering van een aantal eerste deliverables, zoals een rapport over de beschikbaarheid van data op de verschillende NAPs, een rapport over de verschillende typologieën van de NAPs, een lijst van vereisten betreffende standaarden de metadata, ... Het project laat ons toe om de geleerde lessen mee te nemen naar ons eigen NAP ITS en om daar dan verbeteringen in aan te brengen of proactief zaken aan te passen, die later mogelijks worden verplicht vanuit de EU.

Op 5 november 2021 ondertekende minister Lydia Peeters de conventie die IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) zal omvormen tot een Gouvernementele Organisatie onder de vleugels van de Verenigde Naties. Op 16 december 2022 gaf de Vlaamse Regering haar principieel akkoord waarna de conventie voorgelegd werd aan de Raad van State en door de Vlaamse Regering definitief goedgekeurd op 28 april 2023.

Het project Vessel Traffic Services op kanaal Gent Terneuzen werd weerhouden voor Europese subsidies.

De Vlaamse Hydrografie nam in 2022 proactief deel aan de North Sea Hydrographic Commission en de werkgroepen. Er werd initiatief genomen omtrent de introductie van grensoverschrijdende zeekaarten volgens de nieuwe standaarden om Vlaanderen als een voortrekker op de kaart te zetten. Wat de productie van papieren zeekaarten betreft, hebben we testen uitgevoerd voor een verregaande samenwerking met de UK Hydrographic Office met oog op implementatie in 2023. Deze samenwerking zal de varenden ten goede komen door steeds te voorzien in up-to-date papieren zeekaarten op het punt van verkoop.

Op basis van de verschafte gegevens hebben we grensoverschrijdende overstromingskaarten voor stormvloeden vanuit zee opgesteld die ons kennis geven van de overstromingsproblematiek in de grenszones. Op de jaarlijkse Noths Sea Coastal managers Group-meeting werd kennis uitgewisseld over kustveiligheidsbeleid in de Noordzeeregio.

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 binnenvaartdossiers is er regelmatig overleg. Dit gebeurt niet alleen in het kader van het Intergewestelijk Overleg voor de Waterwegen, maar evenzeer op frequente informele manier.

De intergewestelijke stuurgroep voor de realisatie van het **FietsGEN** kwam in 2022 2 keer samen: op 15 maart en op 13 september. Zowel in de Vlaamse Rand als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest lopen talrijke projecten in verschillende stadia van voorbereiding en uitvoering. In 2022 werd o.a. de lang verwachte fietsbrug over de R0, op de F3 tussen Leuven en Brussel, opgeleverd.

In kader van het decreet gemeentewegen ontving het departement 2 beroepen in 2019, 31 beroepen in 2020, 84 beroepen in 2021 en 92 beroepen in 2022. Het departement bekijkt hoe een verdere optimalisatie van die dossiers gerealiseerd kan worden

8.4. Samenwerken in quadruple-helix verband

Ook in 2022 werd voor mobiliteitsprojecten en -uitdagingen een nauwe samenwerking 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.

Het **Forum Overheidsopdrachten** werd opgericht met de bedoeling om een open en oplossingsgerichte dialoog tot stand te brengen tussen aanbesteders en opdrachtnemers voor allerhande kwesties in de aanbestedingspraktijk.

Het overlegorgaan biedt de kans om van elkaar te leren en samen te werken om tot gedragen oplossingen te komen voor problemen of verbeteringspunten die zich in de praktijk zouden stellen. Het forum zou daarbij enkel sturend optreden, maar kan andere werkgroepen vragen om concrete acties uit te werken.

Voor wat betreft het werkjaar 2022 stond het topic van de sterke prijsschommelingen en schaarste van bouwmaterialen en grondstoffen telkens als hoofdagendapunt gefixeerd. Het Forum bood de gelegenheid om op geregelde tijdstippen een structurele dialoog aan te gaan met de sector om tot een gezamenlijke oplossing te komen.

Het resultaat vertaalde zich in een goedgekeurd dienstorder (MOW/MIN/2022/02) dat voorziet in een tijdelijke aanpassing van de prijsherzieningsformule en aanbevelingen formuleert over hoe om te gaan met de termijnimpact van toeleveringsproblemen.

8.5. De vinger aan de pols houden

In 2022 werd het veldwerk **OVG** 6 verder gezet (veldwerk gestart in oktober 2021). De impact van corona was voelbaar in de lager dan verwachte responsgraad, zelfs na de toepassing van een incentive van 12 euro voor elke deelnemer die de twee

vragenlijsten en het verplaatsingsboekje voldoende invulde. In november 2022 eindigde het veldwerk en op 9 december 2022 werd de data opgeleverd. De volgende stap is de cleaning, weging en analyse van de data om zo een rapport te kunnen opleveren in het voorjaar van 2023.

In juni 2022 werd een bestek in de markt gezet voor veldwerk (perceel 1) en cleaning, weging en analyse data veldwerk (perceel 2) voor OVG 7 (met mogelijkheid tot 2 maal verlengen van de opdracht). Perceel 1 (veldwerk) werd nog niet gegund wegens een procedure bij de Raad van State. De uitspraak van de Raad van State heeft het eerste gunningsverslag nietig verklaard. De procedure werd nadien hernomen.

8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

In Vlaanderen wordt al enkele jaren werk gemaakt van een **programmatische aanpak stikstof (PAS)**. We kunnen hierbij lessen trekken uit de ervaringen van Nederland, dat al in 2019 een stikstofcrisis kende 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.

Er werd een scenario uitgewerkt 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. Dit scenario en de bijhorende plan-MER werden medio 2022 onderworpen aan een openbaar onderzoek. De vele reacties werden verwerkt tot een document dat vervolgens voorwerp uitmaakte van politieke besprekingen.

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 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.

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.

V. BELEIDSVELD: REGIONALE LUCHTHAVENS

1. ISE LUCHTHAVENBELEID

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

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

LUCHTHAVENBELEID, MVG excl. DAB

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	100	59	59	400	400	322
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**100**	**59**	**59**	**400**	**400**	**322**

Inhoudelijke toelichting:

De VAK/VEK realisatie betreffende luchthavenbeleid ligt iets lager dan de bij BA2022 voorziene budgetten. Het verschil van 41 keuro werd tijdens het jaar herverdeeld naar het rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten.

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

Uitgaven

MB0-1MDH2BA-WT – LUCHTHAVENBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	100	59	59	400	400	322

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 werden op dit artikel werkingskosten i.k.v. het luchthavenbeleid aangerekend. Onder andere de opmaak van een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Dergelijk concreet masterplan dient, opgemaakt te worden voor elke regionale luchthaven. De vereiste middelen waren lager dan voorzien. Als gevolg werd doorheen 2022 41 keur herverdeeld naar het rollend fonds. Dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

2. ISE UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Voor de uitbating van de regionale luchthavens ontvangen de uitbaters werkings- en investeringssubsidies vanwege het Vlaams Gewest.

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	15.630	13.561	13.561	15.630	15.630	13.469
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0

Totaal	**15.630**	**13.561**	**13.561**	**15.630**	**15.630**	**13.469**

Inhoudelijke toelichting:

De realisatie van de vastleggingskredieten lag in uitvoering lager dan de raming bij de begrotingsaanpassing. De minder-realisatie bevindt zich op het gebied van de subsidies aan de luchthavenexploitatiemaatschappij. Bijgevolg werd er 2.069 keuro herverdeeld naar het rollend fonds in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

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

Ontvangsten

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	14	0	0
BU	29	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De gerealiseerde ontvangsten betreffen de concessievergoedingen van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem aan het Vlaams Gewest voor 2022 en voorgaande jaren. De realisatie lag in 2022 hoger dan geraamd bij de begrotingsaanpassing omwille van de ontvangsten van achterstallige onroerende voorheffing.

Uitgaven

MB0-1MDH2CA-WT – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de subsidies aan de LEM's voorzien. In 2022 werden onderstaande uitgaven geraamd bij de begrotingsopmaak:

- Investeringssubsidie LEM Oostende-Brugge (voor oa crashtender en voertuig beveiliging)
- Investeringssubsidie LEM Antwerpen (voor oa voertuig beveiliging, X-ray scanner handbagage en metaaldectectieportieken)

- Werkingssubsidie LEM Oostende-Brugge
- Werkingssubsidie LEM Antwerpen - Werkingssubsidie NV ILKW

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	15.630	13.561	13.561	15.630	15.630	13.469

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde 2022 lager dan initieel voorzien bij de begrotingsaanpassing. De verwachte investeringsnoden hebben zich in 2022 immers niet helemaal gerealiseerd. Als gevolg werd er 2.069 keuro herverdeeld naar het rollend fonds in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

De realisatie van de vereffeningskredieten ligt in lijn met de beschikbare vastleggingskredieten (na herverdeling), waardoor een stuk van het VEK in onderbenutting is gevallen.

3. ISE LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR

Het Vlaams Gewest staat mee in voor het beheer, het onderhoud en de duurzame ontwikkeling van de infrastructuur van de regionale luchthavens. Hierin speelt de luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen een vooraanstaande rol. De LOM's investeren in de luchthaveninfrastructuur zodat deze blijft voldoen aan alle technische eisen (EASA).

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	0	8.262	0	0	0	0

Toe-lagen IS	1.231	2.915	2.915	2.915	2.915	2.915
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**1.231**	**11.177**	**2.915**	**2.915**	**2.915**	**2.915**

Inhoudelijke toelichting:

De VAK/VEK realisatie betreffende de werkings- en investeringstoelagen aan de LOM ligt in lijn met de bij BA2022 voorziene budgetten.

De afwijking van de realisatiegraad in VAK van de bij BA2022 vooropgestelde budgetten is te verklaren door het restsaldo op dit geruiterde provisieartikel en door het feit dat de aanwending op het provisieartikel (MB0-1MDH2DB-WT) via herverdeling in de loop van het begrotingsjaar gebeurt en hier dus niet opgenomen werd in de uitvoeringscijfers 2022 (zie toelichting onder begrotingsuitvoering van het betrokken begrotingsartikel).

De LOM investeert in de luchthaveninfrastructuur zodat deze blijft voldoen aan alle technische eisen (EASA).

Projecten vastgelegd in 2022:

- Herstellen laadvloer en riolering (luchthaven Oostende-Brugge): 2.032 keuro
- Studie overlaging startbaan (luchthaven Oostende-Brugge): 204 keuro
- Vernieuwen stroomregelaars (luchthaven Oostende-Brugge): 165 keuro
- Verwijderen asbest luchthavengebouw (luchthaven Antwerpen): 11 keuro
- Verplaatsing Glide Path antenne (luchthaven Antwerpen): 19 keuro
- Ice Detection (luchthaven Antwerpen): 18 keuro

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

Uitgaven

MB0-1MDH2DB-WT – PROVISIE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft hier de provisie voor de luchthavens. 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.

Begrotingsuitvoering:

		(duizend euro)
	VAK	**VEK**

2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	8.262	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Het restsaldo (8.262 keuro) op dit geruiterde provisieartikel zal komende jaren aangewend worden voor investeringen in de luchthavens.

MB0-1MDH2DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ VLAANDEREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan de LOM Vlaanderen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	231	231	231	231	231	231

Inhoudelijke toelichting:

Uitvoering cfr. BA2022.

MB0-1MDH5DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ VLAANDEREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan de LOM Vlaanderen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	1.000	2.684	2.684	2.684	2.684	2.684

Inhoudelijke toelichting:

Uitvoering cfr. BA2022.

Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen

Omschrijving

De Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen, kortweg LOM Vlaanderen, is het resultaat uit een naamsverandering van de LOM Antwerpen naar LOM Vlaanderen en een fusie met de LOM Oostende-Brugge in de loop van 2021. Ingevolge de fusie neemt de LOM Vlaanderen ook de taken van de LOM op de Oostendse luchthaven op zich. De LOM Vlaanderen staat in voor de investeringen in de basisinfrastructuur op de beide luchthavens.

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 werkingstoelage van het Vlaamse Gewest ten belope van 224 keuro.

De LOM Vlaanderen ontving in 2022 nog een investeringstoelage 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 keuro (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 totaalbedrag van 22.000 keuro. Deze lening werd voorlopig nog niet aangewend.

Uitgaven

Het investeringsprogramma van de LOM Antwerpen en de LOM Oostende-Brugge voorzag dat in 2022 belangrijke investeringen werden 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.

De grootste uitgaven van de LOM Vlaanderen was in 2022 het herstellen van de laadvloer en riolering (2.032 keuro), de studies in het kader van de overlaging van de startbaan (204 keuro) en het vernieuwen van de stroomregelaars (165 keuro). Dit allen voor de regionale luchthaven van Oostende-Brugge.

VI. BELEIDSVELD: GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

1. ISE BASISBEREIKBAARHEID

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 bv. 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-werkverkeer 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. 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.

Samen met NMBS en Infrabel maken we werk van de uitvoering van de prioritaire spoorprojecten opgenomen in het samenwerkingsakkoord. Hiervoor werden in 2022 een aantal studies uitgevoerd in gezamenlijk overleg en deze projecten aangepakt. Met de federale regering werd 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 werkten 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

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

BASISBEREIKBAARHEID, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	61.632	49.260	36.217	63.058	30.505	20.503
Toe-lagen IS	1.174.789	1.316.173	1.316.163	1.202.995	1.316.163	1.313.920
Overige LE, PA, andere	0	118.045	0	0	0	0
Totaal	**1.236.421**	**1.483.478**	**1.352.380**	**1.266.053**	**1.346.668**	**1.334.423**

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-uitgaven in VAK in het kader van basisbereikbaarheid bedroegen 36.217 keuro in 2022 en lagen dus lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan een lagere aanwending op het combimobiliteitsfonds dan voorzien bij de begrotingsaanpassing.

De uitvoering op de toelageartikelen betreft de werkings- en investeringstoelage aan de Lijn en de toelage aan het Pendelfonds. Ten opzichte van de begrotingsaanpassing is de werkingstoelage van De Lijn verhoogd met 98.048 keuro via enkele herverdelingen. De voornaamste herverdelingen zijn hieronder opgelijst.

- 44.912 keuro vanuit de Coronaprovisie ter compensatie van de bijkomende kosten en minderontvangsten van De Lijn ten gevolge van de coronacrisis.
- 33.888 keuro vanuit de indexprovisie (CB0-1CBG2AB-PR) voor de meerkost van het IPA in 2022 en de indexsprongen.

- 23.781 keuro vanuit de kredieten basisbereikbaarheid voor het aanpakken van het aantal ritten leerlingenvervoer, die langer dan 90 minuten onder weg waren.

Daarnaast werd ook de investeringstoelage van De Lijn verhoogd met 60.182 keuro via enkele herverdelingen. De belangrijkste zijn daarbij:
- 23.856 keuro vanuit de Relanceprovisie voor de vergroening van de bussen.
- 26.408 keuro vanuit het combimobiliteitsfonds voor de engagementen in het kader van stationsomgevingen en stelplaatsen.
- 12.341 keuro vanuit de investeringskredieten op het VIF voor de aankoop van HOV trambussen in het kader van Spartacus lijn 2.

Voor de oplijsting van alle herverdelingen en de reconciliatie van de beschikbare middelen kan men zich wenden tot de sectie met betrekking tot De Lijn (cf. infra).

Het budget van 118.045 keuro betreft een geruiterd krediet voor deelnemingen en participaties (ESR 8 kredieten) in het kader van combimobiliteit dat volledig werd overgedragen naar 2022. In 2022 werd er geen aanwending voorzien in begroting en uitvoering, en wordt dit overgedragen naar 2023.

Tot slot lagen de ESR-uitgaven in VEK in het kader van basisbereikbaarheid in uitvoering lager dan voorzien in de begroting. Dit is grotendeels te wijten aan een lager dan voorziene VEK-aanwending op het combimobiliteitsfonds.

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

Uitgaven

MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Een clustering van de uitgaven met betrekking tot de basisbereikbaarheid wordt voorzien onder dit begrotingsartikel. Het gaat 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.
- Studies, ondersteuning, leerlingenvervoer, tevredenheidsonderzoek, proefprojecten,… in het kader van basisbereikbaarheid.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	30.930	14.156	14.156	30.930	19.309	18.003

Inhoudelijke toelichting:

Langs VAK-zijde zijn de volgende uitgavencategorieën in het kader van

basisbereikbaarheid aangerekend op dit artikel:

- Verschillende onderzoeksopdrachten (zoals tevredenheidsonderzoek openbaar vervoer, audit reizigersaantallen, opmaak projectnota Hoppinpunten), ontwikkeling en uitvoering van communicatie- en participatiestrategieën in het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid, opdrachten rond ondersteuning van de vervoerregio's bij opmaak van geïntegreerde mobiliteitsplannen en de uitgaven in het kader van de overeenkomst met VVSG met betrekking tot de verlenging van de werking van het gemeentelijk ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking.
- Subsidies woon-werkverkeer;
- Subsidies aan MAV's en DAV's.

De VAK uitvoering ligt 16.774 keuro lager dan voorzien bij de begrotingsaanpassing in 2022. De voornaamste reden hiervoor is de latere opstart van basisbereikbaarheid dan initieel voorzien. In augustus 2022 werd immers beslist om basisbereikbaarheid gefaseerd uit te rollen vanaf begin januari 2023.

De vastleggingskredieten en vereffeningskredieten die voorzien werden bij de begrotingsaanpassing werden doorheen het jaar herverdeeld in functie van:

- De afrekening van de extra ritten leerlingenvervoer voor de eerste jaarhelft van 2022, ten bedrage van 8.161 keuro naar MB0-1MEH2EY-IS (VAK en VEK),
- Bijkomende middelen voor het leerlingenvervoer, gecoördineerd door De Lijn, voor het eerste semester van schooljaar 2022-2023, ten bedrage van 8.613keuro naar MB0-1MEH2EY-IS (VAK),
- VEK-herverdeling op basis van inschatting van betaalbehoefte op de vastleggingen van het huidige jaar en de vastleggingen uit het verleden, ten bedrage van 3.460 keuro (VEK).

MB0-1MEH2EC-PA – COFINANCIERING SPOOR

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	118.045	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 werd er geen aanwending voorzien in begroting en uitvoering.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	2.312	0	0	2.312	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingsmiddelen werden in 2022 herverdeeld naar:

- Bediening van het nieuwe P+R-gebouw dat in januari 2022 opende aan de nieuw aangelegde keerlus Linkeroever (MB0-1MEH2EY-IS), ten bedrage van 1.162 keuro (VAK en VEK),
- De werkingstoelage van De Lijn, in het kader van de compensatieregeling voor de vergroening de busvloot van de exploitanten vanaf 2022, ten bedrage van 1.150 keuro (VAK en VEK).

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 dit combimobiliteitsfonds.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	28.390	35.104	22.061	29.816	11.196	2.500

Inhoudelijke toelichting:

De beschikbare vastleggingskredieten in het combimobiliteitsfonds bedroegen begin 2022 72.512 keuro. Doorheen het jaar werden onderstaande herverdelingen uitgevoerd:

- Rollend fonds in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1 (MB0-1MHH2RD-WT): 11.000 keuro (VAK)
- Herverdeling naar De Lijn voor de reeds gedane vastleggingen in 2022 voor stationsomgevingen (MB0-1MEH5EY-IS): 26.408 keuro (VAK & VEK)

In 2022 werd voor een bedrag van 22.012 keuro in VAK bij AWV uitgevoerd voor de uitbouw van een netwerk van Hoppinpunten en de versnelde uitrol ervan. Daarboven werd er 47 keuro aan subsidies voor hoppinpunten vastgelegd voor de stad Tongeren (11 keuro) en Gemeente Brakel (38 keuro). De subsidies voor de aanleg van Hoppinpunten door lokale besturen waren in uitvoering veel lager dan geraamd in de begroting.

Rekening houdend met de uitvoering en herverdelingen, blijft er eind 2022 nog een saldo van 13.042 keuro in het combimobiliteitsfonds.

De uitvoering van het VEK in het combimobiliteitsfonds was lager dan geraamd bij de begrotingsopmaak. Vandaar werden tijdens het jaar volgende herverdelingen uitgevoerd:

- 3.000 keuro naar het Agentschap Wegen en Verkeer in het licht van de vereffeningen inclusief TOF's die bij de jaarafsluiting geboekt werden (MD0-1MHH2PA-WT)
- 15.620 keuro naar De Lijn in het kader van bijkomende middelen voor het leerlingenvervoer voor het eerste semester in het schooljaar 2022-2023.

In 2022 werd voor een totaalbedrag van 2.500 keuro vereffend. Dit bedrag is enerzijds samengesteld uit de vereffeningen die volgen uit de toegekende subsidies aan lokale besturen (47 keuro) en anderzijds uit de vereffeningen die volgen uit de uitbouw van een netwerk van hoppinpunten langs gewestwegen (2.453 keuro). Voornamelijk de uitvoering van de subsidies was lager dan geraamd bij begrotingsopmaak.

MB0-1MEH2EX-IS – PENDELFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de toelage aan het Pendelfonds.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	1.549	1.549	1.549	1.549	1.549	1.549

Inhoudelijke toelichting:

De toelage aan het Pendelfonds werd uitgevoerd zoals voorzien in BA2022.

MB0-1MEH2EY-IS – VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan De Lijn.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	970.965	1.069.013	1.069.003	970.965	1.069.003	1.066.760

Inhoudelijke toelichting:

Zie inhoudelijke bespreking bij de toelichting van De Lijn.

MB0-1MEH5EY-IS – VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage van De Lijn.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	202.275	245.611	245.611	230.481	245.611	245.611

Inhoudelijke toelichting:

Zie inhoudelijke bespreking bij de toelichting van De Lijn.

DAB’s

DAB VIF - DEP

Uitgaven

MBU-3MEH2EC-WT – COFINANCIERING SPOOR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden middelen voorzien voor de cofinanciering van spoorinvesteringen, alsook voor het project in het kader van de stationsomgeving Mechelen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	16.000	37.170	24.577	16.000	32.780	24.715

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten wijken af van de bij begrotingsaanpassing geraamde bedragen. Dit is te wijten aan herverdelingen doorheen 2022. De uitvoering van 24.577 keuro betreft enerzijds de uitgaven in het kader van de financieringsovereenkomst voor de stationsomgeving Mechelen (10.000 keuro) en anderzijds de Vlaamse financiering van de strategische spoorwegprojecten (14.577 keuro), die in functie van de voortgang overgemaakt worden aan Infrabel. Gelet op het feit dat het moeilijk is om de voortgang van de werken, en dus ook de opvraging van de middelen door Infrabel, in te schatten, is het budget geruiterd. Zo werd in 2022 een bedrag van 8.577 keuro aangewend van de ruiter en is er nog 12.593 keuro overgeheveld naar 2023.

Overige entiteiten onder gezag

Entiteit: Pendelfonds

Omschrijving

Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Projecten die tot doel hebben om het aantal autoverplaatsingen op het vlak van woon-werkverkeer te verminderen kunnen in aanmerking komen voor subsidiëring uit het fonds. Bedrijven of andere private instellingen, maar ook lokale of provinciale overheden of andere publieke instellingen (in samenwerking met een private partner) kunnen in het kader van een projectoproep subsidies aanvragen.

Uitgaven

In 2022 werd er voor 647 keuro aan projectsubsidies aangerekend en uitbetaald. Wat een daling is met 12 % t.o.v. 2021. Tijdens het eerste semester lag de focus vooral op het afwerken van historische dossiers. Dit gaf dan weer aanleiding tot het (gedeeltelijk) terugvorderen van reeds uitbetaalde projectsubsidies en het schrappen van openstaande verbintenissen.

Het tweede semester ging de aandacht vooral naar de voorbereiding van oproep 13. Deze oproep resulteerde in 32 goedgekeurde dossiers waarvoor de nodige vastleggingen (op begrotingsartikel MBQ-AMEH2EA-WT) werden uitgevoerd eind 2022, ten bedrage van 2.000 keuro.

Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn

Omschrijving

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. De werking van De Lijn kadert volledig in haar rol als interne operator.

De focus ligt op een betere dienstverlening, vooral inzake stiptheid en betrouwbaarheid. Er wordt gestreefd naar optimale reisinformatie en ingezet op het verbeteren van het aanbod.

De verder uitrol over de verschillende netwerken (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat), zullen de komende jaren ook verder vorm krijgen in de begroting van De Lijn.

Ontvangsten

De Lijn werd enerzijds gefinancierd door eigen ontvangsten ten belope van 204.709 keuro.

De daling ten opzichte van BO 2022 bedraagt 31.725 keuro. Het betreft:

- - 42.300 keuro: verlies NVO's ten gevolge van COVID-19,
- + 3.413 keuro: Stijging administratieve boetes ten gevolge van meer controles, in combinatie met relatief meer zwartrijders,
- + 1.346 keuro: Ontvangen boetes leveranciers

<u>Biljetten, SMS, Kaarten:</u>

In vergelijking met december 2021 stijgen de ontvangsten voor Biljetten & Kaarten met ongeveer 2.700 keuro (+83%). In vergelijking met december 2019 zien we echter nog een daling van 715 keuro (-11%).

<u>Abonnementen:</u>

De ontvangsten van abonnementen stijgen in de maand december met ongeveer +1.100 keuro (+16%) in vergelijking met december 2021. In vergelijking met december 2019 zien we een daling van -251 keuro (-3%).

<u>Tussenkomst derden en Bijzondere diensten:</u>

Totale evolutie van de cumul t.o.v. 2021 komt op +272 keuro of +6%. De ontvangsten Bijzondere Diensten stijgen ook (+64 keuro of +35% in de cumul).

<u>Diversen:</u>

Diversen stijgen sterk met +1.700 keuro of +87% in de cumul door het opnieuw opstarten van evenementen.

Anderzijds ontving De Lijn werkingstoelagen ten belope van 1.066.760 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 tov BO2022 bedraagt 178.430 keuro. Het betreft:

+ 6.897 keuro ten gevolge van de verrekening van de effectieve brandstof- en elektriciteitsprijs 2021 in 2022;

+ 28.071 keuro ten gevolge van de toepassing van de prijsherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer;

+ 10.880 keuro ten gevolge van de stijging van de gasolieprijzen;

- 4 keuro ten gevolge van de wijziging van de parameter Cliquet en afrekening 2021 voor gasolie;

+ 1.191 keuro ten gevolge van de stijging van de elektriciteitsprijzen;

+ 5.400 keuro ten gevolge van het vastklikken van de parameter voor hoogspanning cfr Gasolie;

+ 610 keuro ten gevolge van de stijging van de kosten voor vergrijzing;

- 72 keuro wordt gecompenseerd voor BIM projecten;

- 3 keuro wordt gecompenseerd voor het project iAsset;

- 8.258 keuro voor het herinvesteren van de meerwaarde van de verkoop van vastgoed, wordt gecompenseerd naar artikel MB0-1MEF5EY-IS;

+ 32.200 keuro vanuit de indexprovisie voor de indexsprong in 2022, wordt gecompenseerd van de indexprovisie vanuit artikel CB0-1CBG2AB-PR;

+ 1.688 keuro vanuit de indexprovisie voor de meerkost van het IPA in 2022, wordt gecompenseerd van de indexprovisie vanuit artikel CB0-1CBG2AB-PR;

+ 44.912 keuro voor het financieren van Corona-gerelateerde uitgaven, wordt gecompenseerd vanuit artikel CB0-1CBG2AB-PR;

- 4.674 keuro voor het afrekenen van Corona-gerelateerde uitgaven met betrekking tot 2021 wordt gecompenseerd naar artikel CB0-1CBG2AB-PR;

+ 204 keuro van artikel MBO-1MEH2EY-IS naar artikel MBO-1MEH5EY-IS voor projecten gefinancierd door VEB waarbij herverdeling in 2021 gebeurde naar werkingsmiddelen ipv investeringen;

+ 1.162 keuro in het kader van de Oosterweelwerken (Lantis bouwt op drie trameindpunten grote P+Rgebouwen, meerkost betreft de bediening van het nieuwe P+R-gebouw dat in januari 2022 opende aan de nieuw aangelegde keerlus Linkeroever);

+ 1.150 keuro in het kader van de compensatieregeling voor de vergroening van de busvloot van de exploitanten vanaf 2022;

+ 30.000 keuro in het kader van herstelplan ten gevolge van de onderfinanciering IBP De Lijn OFP;

+ 23.781 keuro in het kader van de extra ritten leerlingenvervoer om het aantal ritten langer dan 90 minuten weg te werken.

+ 3.295 keuro van artikel MBO-1MEH5EY-IS naar artikel MBO-1MEH2EY-IS ten gevolge van de prijsindexaties die in 2022 werden doorgerekend en die hoger lagen dan wat bij BO2022 voorzien was.

De investeringstoelage voor de vereffeningskredieten bedraagt 245.611 keuro op basis van de vereffeningskalender.

De stijging tov BO2022 bedraagt 15.130 keuro. Het betreft:

- 204 keuro van artikel MB0-1MEH2EY-IS naar artikel MBO-1MEH5EY-IS voor projecten gefinancierd door VEB waarbij herverdeling in 2021 gebeurde naar werkingsmiddelen ipv investeringen;

+ 8.258 keuro voor het herinvesteren van de meerwaarde van de verkoop van vastgoed, wordt gecompenseerd vanuit artikel MB0-1MEF2EY-IS;

+ 760 keuro voor investeringen in verkeerslichtenbeïnvloeding, gecompenseerd vanuit artikel MBU-3MEH2EC-WT.

+ 9.203 keuro voor investeringen in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht, gecompenseerd vanuit artikel CB0-1CBG2AH-PR.

+ 3.295 keuro van artikel MB0-1MEH5EY-IS naar artikel MB0-1MEH2EY-IS ten gevolge van de prijsindexaties die in 2022 werden doorgerekend en die hoger lagen dan wat bij BO2022 voorzien was.

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.

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.

11.XX Lonen en sociale lasten

Ten opzichte van 2021 zijn de belangrijkste wijzigingen:

- Overschrijding spilindex 2021: + 9.931 keuro
- Overschrijding spilindex 2022: + 32.200 keuro
- CAO: + 2.000 keuro
- Herstelplan IBP: + 25.000 keuro
- Werkgeversbijdrage Pensioenfonds: + 2.739 keuro
- Voorziening Niet-opgenomen vakantiedagen: + 4.287 keuro
- Cadeaucheques 2021: - 3.451 keuro

De Lijn ontving 42.131 keuro vanuit artikel MB0-1MEH2EY-IS vanuit de indexprovisie.

De VAK/VEK uitgavenrubriek 11.11 werd verhoogd met 42.131 keuro.

In absolute cijfers stijgt het aantal VTE van 7.458 einde 2021 naar 7.761 in 2022, dit is een stijging van 303VTE.

Cao maatregelen

Eind 2021 werd er een nieuwe CAO afgesloten, deze had een meerkost via cadeau- en consumptiecheques als gevolg van ongeveer 4.000 keuro. In januari 2022 werd er alsnog een loonsverhoging van 0,5% geïmplementeerd (2.000 keuro).

Endogene Groei :

Daarnaast speelt eveneens de endogene groei (ook wel vergrijzing genoemd) een rol. Deze zorgt voor een ingeschatte toename van de kost met 600 keuro.

Technische Werkloosheid :

Bij de aanvang van de pandemie werden zoveel mogelijk chauffeurs die geen rij-opdrachten meer hadden, ingezet bij het poetsen van de voertuigen. Een beperkte groep werd op technisch werkloosheid geplaatst. Bij de volgende golven waren het vooral de personeelsleden die in quarantaine moesten na een positief geval in de omgeving. Personeelsleden die besmet werden met Corona vallen onder de noemer ziekte. De impact in 2021 -1.375 keuro en in 2022 bedroeg dit -261 keuro. ▲+1.114 keuro

Pensioenen

Op de pensioenkost stellen we een stijging vast van 112% of 23.400 keuro. Deze wordt vooral veroorzaakt door:

- Kosten gerelateerd aan het IBP. Herstelplan ter waarde van 30.000 keuro werd in 2022 toegevoegd
- De kosten gerelateerd aan CAO 17(SWT) dalen met 1.171 keuro.
- KUB daalt met 173 keuro

12.11 Algemene werkingskosten

12.11.1	verbruiken	37.098 keuro
12.11.2	brandstoffen	56.034 keuro
12.11.3	elektriciteit	22.427 keuro
12.11.4	exploitanten	326.526 keuro
12.11.5	leerlingenvervoer	102.322 keuro
12.11.6	goederen en diensten	118.862 keuro
12.11.7	verzekeringen	9.587 keuro
12.11.8	beschikbaarheidsvergoeding stelplaatsen	3.527 keuro
12.11.9	beschikbaarheidsvergoeding Masterplan	25.120 keuro
12.11.10	beschikbaarheidsvergoeding Livan	2.569 keuro
12.11.11	minder hinder maatregelen bij werken	1.543 keuro

12.11.01 verbruiken

Voor de rubriek ’12.11.1 verbruiken’ zien we door hogere voorraadaankopen ten opzichte 2021 een totale stijging van 2.670 keuro:

12.11.02 brandstoffen

Aan de ene kant is er de prijsevolutie ten opzichte van 2021. Deze nam met gemiddeld 29,91% toe. Dit is omgerekend een effect van +12.600 keuro.

Daarnaast merken we een km-effect op van -892.273€ (-2.137.760km in vgl met '21) en verbruikseffect van -90.589€ (gem. verbruik daalde met 0,08 ltr/100km).

Het aantal kilometers (Beladen en Ledig) neemt toe met 2% (+2,2M).

12.11.03 elektriciteit

Voor de rubriek ’12.11.3 elektriciteit’ (tractie energie trams) komen we in uitvoering 2022 uit op 22.427 keuro, wat 9.557 keuro meer is dan 2021.

De prijzen in 2022 kenden als gevolg van volatiele energiemarkt een sterke stijging ten opzichte van 2021. De gemiddelde prijs stijgt met 86,2%. Het prijseffect komt neer op +10.300 keuro.

Bij de kilometers tram stellen we een daling vast van 5.499k km. Dit komt door het aantal niet gereden ritten door personeelstekort en het aanpassen van het eindejaarsaanbod. Het berekend kilometereffect komt uit op –900 keuro.

12.11.04 exploitanten

Voor deze rubriek zien we dat we in de uitvoering 2022 uitkomen op 326.526 keuro, wat neerkomt op een daling met 19.393 keuro ten opzichte van 2021.

Tijdens 2021 werden er extra contracten autocars afgesloten ten gevolge van Corona, dit om overvolle bussen te vermijden op specifiek trajecten. Deze versterkingsritten werden ingezet van oktober 2020 tem september 2021. De impact t.o.v. 2022 bedraagt 23.300 keuro.

Tenslotte zien we de beladen kilometers exploitanten dalen van 77,1M kilometers naar 74,6M. De omleidingen nemen ook af met bijna 500 keuro, veel omleidingen worden opgevangen binnen het reguliere vervoer.

12.11.05 leerlingenvervoer

Voor deze rubriek zien we dat we in de uitvoering 2022 uitkomen op 102.322 keuro, wat neerkomt op een stijging van 25.868 keuro tov het bedrag in 2021.

In 2022 werd er een nieuw vervoersplan opgezet i.k.v. de ritduurverkorting naar max 90 minuten. Om de ritduur tot 90 minuten te beperken, werden extra ritten ingezet voor een bedrag van +22.400 keuro.

Verder veroorzaakt de indexering van de ritprijzen de toename van de kosten. De indexaanpassingen en aanbestedingen hebben een impact t.o.v. 2021 van +3.900 keuro.

In 2022 waren er 5 schooldagen minder dan in 2021, wat neerkomt op een minderkost van –2.000 keuro.

De precaire ritten (van januari tot juni 2022) hebben een impact van +1.000 keuro.

12.11.06 Goederen & diensten

Voor de rubriek ’12.11.6 Goederen en diensten’ zien we in uitvoering 2022 een stijging van 13.725 keuro tov 2021.

De belangrijkste oorzaken zijn:

- Marketing - Campagnes: Media +1.922 keuro
- Marketing - Campagnes: B2C +719 keuro
- ICT - Maintenance: +2.337 keuro
- Ter besch gesteld pers +1.034 keuro
- GOH sporen Antwerpen +1.879 keuro
- GOH slijpen en lassen Gent +1.035 keuro
- GOH kust +493 keuro
- Onderhoud Antwerpen Site Premetro +1.171 keuro
- Onderhoud JV EXP G&S diensten +1.988 keuro
- Elektriciteit: +2.464 keuro
- Water: -367 keuro
- Gas: +1.561 keuro

12.11.07 verzekeringen

Voor de rubriek '12.11.07 verzekeringen' zien we in uitvoering 2022 een stijging van 817 keuro tov 2021.

12.11.08 beschikbaarheidsvergoeding stelplaatsen

Voor de rubriek '12.11.08 beschikbaarheidsvergoeding stelplaatsen' zien we in uitvoering 2022 een stijging van 215 keuro tov 2021 ten gevolge van prijsindexaties.

12.11.09 beschikbaarheidsvergoeding Masterplan

Voor de rubriek '12.11.09 beschikbaarheidsvergoeding Masterplan' zien we in uitvoering 2022 een stijging van 3.013 keuro tov 2021 ten gevolge van prijsindexaties.

12.11.10 beschikbaarheidsvergoeding Livan

Voor de rubriek '12.11.10 beschikbaarheidsvergoeding Livan' zien we in uitvoering 2022 een stijging van 567 keuro tov 2021 ten gevolge van prijsindexaties.

74.XX INVESTERINGEN

Beleidskredieten (VAK)

De investeringsmachtiging (beleidskredieten) neemt toe met 60.182 keuro voor financiering van bijkomende investeringen in 2022.

+ 26.408 keuro wordt gecompenseerd vanuit artikel MB0-1MEH2EE-WT in het kader van de overdracht van het budget stationsomgevingen naar het combimobiliteitsfonds;

+ 885 keuro voor investeringen in verkeerslichtenbeïnvloeding, gecompenseerd vanuit artikel MBU-3MEH2EC-WT.

+ 204 keuro van artikel MB0-1MEH2EY-IS naar artikel MB0-1MEH5EY-IS voor projecten gefinancierd door VEB waarbij herverdeling in 2021 gebeurde naar werkingsmiddelen ipv investeringen;

+ 23.856 keuro voor investeringen in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht, gecompenseerd vanuit artikel CB0-1CBG2AH-PR

+ 12.341 keuro VAK op artikel MB0-1MEH5EY-IS in het kader van de aankoop van HOV Trambussen in het kader van Spartacus lijn 2.

- 3.295 keuro van artikel MBO-1MEH5EY-IS naar artikel MB0-1MEH2EY-IS ten gevolge van de prijsindexaties die in 2022 werden doorgerekend en die hoger lagen dan wat bij BO2022 voorzien was.

Daarnaast zijn er investeringen gefinancierd uit de meerwaarde van de verkoop van vastgoed:

+ 8.258 keuro voor het herinvesteren van de meerwaarde van de verkoop van vastgoed, wordt gecompenseerd vanuit artikel MB0-1MEF2EY-IS;

Overzicht belangrijkste investeringen 2022:

Overzicht belangrijkste vastleggingen 2022 (VAK-Beleidskredieten):

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

A. Kapitaalsubsidies (220.451 keuro)

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

- Aankoop -bussen (63.129 keuro)

De aankoop van de elektrische bussen volgt op de doelstellingen in het Vlaams Regeerakkoord om over te schakelen naar zero-emissie bussen. De procedure van 2022 had betrekking op de eerste bestelling van elektrische gelede bussen binnen deze doelstelling.

Er werd in 2022 een eerste schijf van 65 elektrische gelede bussen besteld, inclusief het leveren van de nodige strategische wisselstukken.

In het kader van hoogwaardig openbaar vervoer werden er eveneens 17 opportunity charging HOV-bussen besteld in 2022

- Tractienet Antwerpen (18.030 keuro)

Er werd 4,4 miljoen euro bijkrediet ten gevolge van prijsherzieningen vastgelegd. De overige middelen werden aangewend voor de bouw/renovatie van tractiestations ter versterking van het Antwerpse tractienet waaronder onder andere:

- TS111 – Berchem Station
- TS138 – Grote Steenweg
- TS150 - Linkeroever
- TS148 - Heidestraat
- TS149 – Steynstraat
- TS143 – Van Schoonhovenstraat
- TS139 – Stenenbrug

- Spoorvernieuwing Antwerpen (23.380 keuro)

Belangrijkste vastleggingen:

- Spoorvernieuwing Melkmarkt Kipdorp Koepoort
- Spoorvernieuwing wissels PAL

- o Spoorvernieuwing Belgiëlei
- o Spoorvernieuwing Linkeroever

- Spoorvernieuwing Kust (3.579 keuro)

Belangrijkste vastleggingen:

- o Tractiestations kust
- o Spoorvernieuwing Zeebrugge Visart-Vandammesluis

- Spoorvernieuwing Gent (4.033 keuro)

Belangrijkste vastleggingen:

- o Spoorvernieuwing Gent Voskenslaan
- o Spoorvernieuwing Gent Veerleplein
- o Spoorvernieuwing Gent Zone Zuid
- o Spoorvernieuwing Gent Vervaenestraat

- Midlife revisie Hermelijntrams (6.092 keuro)
- Strategische projecten (DOE, ERP) (9.631 keuro)
- Digitalisering (9.077 keuro)
- Aankoop grond stelplaats Asse (5.035 keuro)
- Aanschaf tramsimulatoren (1.499 keuro)
- Verkeerslichtenbeïnvloeding (885 keuro)

B. <u>Stationsomgevingen (26.408 keuro)</u>

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

- Stelplaatsen Rumst en Deurne (20.900 keuro)
- Stationsomgeving Mechelen (4.046 keuro)

C. <u>Relance (23.856 keuro)</u>

De belangrijkste investeringen gefinancierd Begrotingsartikel MB0-1MEH5EY-IS, basisallocatie MBO 1ME030 6141, zijn o.a.:

- De Lijn voerde in Q3 en Q4 2022 de aanpassingswerken uit aan de eerste drie stelplaatsen en plaatst de laadinfrastructuur, zodat de eerste e-bussen vanaf het voorjaar van 2023 in de dienst kunnen opgenomen worden.
- Na het doorlopen van de minicompetitie van de raamovereenkomst voor de levering, indienststelling en (niveaus van) onderhoud van laadinfrastructuur, heeft De Lijn in 2022 de tweede bestelling van 252 laders gegund (5.841 keuro).
- De Lijn heeft in mei 2022 plaatsingsprocedures opgestart voor de aannemingswerken op de eerste stelplaatsen voor elektrische bussen. De selectieleidraden zijn in mei 2022 gepubliceerd op het Belgische en Europese aankondigingsplatform. In december 2022 werd goedkeuring gegeven aan de uitvoering voor de volgende fase van de werken (na fase 1 Apollo XIII) voor de stelplaatsen Genk Winterslag en Gent Destelbergen (=

volgende fase na de eerste aanpassingswerken voor de ontvangst van de eerste e-bussen). (10.502 keuro).
Los van deze plaatsingsprocedures voerde De Lijn in 2022 kleinere aanpassingen uit aan deze stelplaatsen (cf. supra eerste bestelling laadinfrastructuur en werken), zodat de eerste e-bussen vanaf het voorjaar van 2023 in de dienst kunnen opgenomen worden.

- In juni 2022 werd goedkeuring gegeven aan de uitvoering van de werken voor de eerste fase van de stelplaats Sint-Niklaas. Sint-Niklaas is de vierde stelplaats die een deel van de eerste e-bussen zal ontvangen (naast de stelplaatsen Kortrijk, Genk Winterslag en Gent Destelbergen). De werken zullen afgerond zijn in Q2 van 2023 (3.184 keuro).

D. Plan Vastgoed (8.258 keuro)

De belangrijkste investeringen gefinancierd via Plan vastgoed, zijn o.a.:

- Aankoop grond stelplaats Asse (5.035 keuro)
- Stelplaats luchth. Deurne (3.223 keuro)

Overzicht belangrijkste leveringen/prestaties 2022 (VEK-Betaalkredieten):

A. Stationsomgevingen (2.992 keuro)

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

K4103 - 100342 - SOM GSP - GSP.080 sporen 7 tem 1 - 2de HER UITV	592 keuro
K4165 - D10404E - SOM Mechelen - MST.TO.200 - uitvoering	233 keuro
K3696 - D20140B1 - BST Zelzate - Oostkade - herinrichting	131 keuro
K4324 - 101096 - SOM GSP - GSP.080 - werfopvolging door NMBS	113 keuro

B. Masterplan Antwerpen (19 keuro)

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

K3265 - D10575J3 - Brabo 2-alle projectonderdelen -Straatsburgbrug	14 keuro

C. *Kapitaalsubsidies (194.158 keuro)*

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

K3869 - D00137 - AB - 2019-2020 - Hybride bussen LEZ	47 074 keuro
K3571 - D10618C - TR 2016-2021 - S3 ANT - 23Trams+PIS+ReTiBo	35 038 keuro

K3846 - 100137 - TRA ANT - F2 - bouw & renovatie tractiestations	8 541 keuro
K3960 - D10618D - TR 2016-2021 - S4 ANT - 17Trams+PIS+ReTiBo	8 412 keuro
K3890 - D90235A - SPV - Blankenb. DuinsePolder Zeebr/Visartsl - UITV	4 050 keuro
K3859 - 100207 - Spartacus – lijn 1 – overwegen Diepenbeek - UITV	3 798 keuro
K4103 - 100342 - SOM GSP - GSP.080 sporen 7 tem 1 - 2de HER UITV	3 287 keuro
KC022 - 100984 - Containerinvesteringen 2022	3 216 keuro
K3432 - D00404 - implementatie digitale radio - UITV	3 201 keuro
K3950 - 100306 - GPP - externe ICT-profielen	2 753 keuro
K3990 - D10646 - SPV Linkeroever Blancefloerlaan - uitvoering	2 585 keuro
K4216 - 100411 - Gepers.producten en enablers- SAP modules	2 420 keuro
K4151 - 100138 - TRA ANT - F2 - bovenleiding- & kabelwerken	2 337 keuro
K3716 - 100096 - Digitaal & MaaS & VoM - ICT externe profielen	2 300 keuro
K3613 - D00548 - SP19b Exploitatie - DOE - ICT profielen	1 966 keuro
K3877 - D10618J - Seinbeveiligingssysteem 66 CAF trams - S3+S4+S5+S6	1 790 keuro
K3750 - D00311A - ERP Ondersteunende profielen - ERP ICT-profielen -	1 785 keuro
K4086 - 100051 - SPV Dambruggest-Kerckhoverst - UITVOERING	1 727 keuro
K3994 - D90220A - SPV Zeebrugge Visart-Vandammesluis - aanneming	1 520 keuro
K3881 - 100123 - Prefinanciering Antwerpen - Brabo 2	1 440 keuro
K3437 - D90493B - TR 2016-2021 - S2 WV - 24Trams+PIS+Camera	1 378 keuro
K3524 - D90331A - SPV kust - Wenduine Centrum - aanneming	1 354 keuro
K3768 - D00311L - ERP Implemantatie Techniek OH Basis	1 342 keuro
K3967 - 100452 - E-bus - inhuren externe profielen	1 297 keuro
K3995 - D90220B - SPV Zeebrugge Visart-Vandammesluis - WEB	1 296 keuro
K3936 - D60051A - SOM Diest - heraanleg AB-station - UITV	1 225 keuro
K3986 - D20433B - SPV Gent - bochten kruispunt Begijnhoflaan - UITV	1 214 keuro
K4354 - 100919 - SPV Gent Voskenslaan - UITV	1 055 keuro
K4125 - D10618E - TR 2016-2021 - S5 ANT - 18Trams	1 039 keuro

K4205 - 100644 - Levering en plaatsing nieuwe biowasinstallaties	1 039 keuro
K3861 - 100122 - E-bus - kosten interne business profielen	1 029 keuro
K3631 - D00474M - cEMV contactloos betalen - back office and devices	1 010 keuro
K3996 - D90377A - SPV kust - Oostduinkerke Bad - aanneming	1 007 keuro

D. Relance (11.675 keuro)

De belangrijkste investeringen gefinancierd via Begrotingsartikel MB0-1MEH5EY-IS, basisallocatie MBO 1ME030 6141, zijn o.a.:

K4154 - 100616 - Ombouw hybride->eHybride - 223B 80 bussen	3 280 keuro
K4156 - 100627 - Ombouw hybride->eHybride - 223C 234 bussen	2 428 keuro
K3967 - 100452 - E-bus - inhuren externe profielen	906 keuro
K4254 - 100972 - E-bus_Sint-Niklaas_PPS - WO-BO	763 keuro
K4278 - 100996 - E-bus_Kortrijk_leveren laadinfra PAB 1 - UITV	701 keuro
K4280 - 100998 - E-bus_Destelbergen_leveren laadinfra PAB 1 - UITV	546 keuro
K4198 - 100570 - E-bus - aankoop bussen PAB 1 - 3de proc	541 keuro

Entiteit: Livan Infrastructure

Omschrijving

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 premetrokoker 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 2.541 keuro. Dit is een toename met 701 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022. Anderzijds worden intrest- en kapitaalaflossingen ontvangen op de lange termijnvordering tussen Livan Infrastructure en De Lijn. Deze bedragen 6.261 keuro. Dit is gelijk aan de begrotingsopmaak 2022.

Uitgaven

12.11 Algemene werkingskosten

Alle verschuldigde onderhoudskosten en SPV kosten, zoals vergoedingen, bedragen voor 2022 3.076 keuro. Dit is een stijging met 215 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

12.50 Belasting betaald aan subsectoren van de overheidssector

De verschillende taksen waaronder vennootschapsbelastingen, provincie -en gemeentebelasting bedragen voor 2022 335 keuro. Dit is een stijging met 134 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

21.10 Rente op overheidsschuld in euro

De intresten verschuldigd op leningen bedragen voor 2022 1.860 keuro. Dit is een stijging met 52 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

21.30 Intrestlasten op schuld binnen de overheidssector

De intresten verschuldigd op aandeelhouderslening tussen Livan Infrastructure en De Lijn (Overheid) bedragen voor 2022 209 keuro. Dit is een afname met 16 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

25.00 Uitbetaalde dividenden

Er werden voor 687 keuro aan dividenden toegekend. Dit is een toename van 687 keuro tegenover de begrotingsopmaak 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 444 keuro. Dit is een afname met 96 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

91.10 Aflossingen van schuld in euro

De kapitaalaflossingen op leningen bedragen voor 2022 2923 keuro. Dit is stijging van 1 keuro tegenover de begrotingsopmaak 2022.

Entiteit: Project Brabo I

Omschrijving

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 Mortsel-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 15.686 keuro. Dit is een stijging met 2.161 keuro ten opzichte

van de begrotingsopmaak 2022. 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 1.611 keuro. Dit is een stijging met 131 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

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 5.223 keuro. Dit is toename van 2 keuro tegenover de begrotingsopmaak van 2022.

Uitgaven

12.11 Algemene werkingskosten

Alle verschuldigde onderhoudskosten en SPV kosten, zoals vergoedingen, bedragen voor 2022 4.758 keuro. Dit is een stijging met 1.034 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022. De grote stijging is te wijten aan een grote indexaanpassing op de onderhoudsvergoedingen.

12.50 Belasting betaald aan subsectoren van de overheidssector

De verschillende taksen waaronder vennootschapsbelastingen, provincie -en gemeentebelasting bedragen voor 2022 926 keuro. Dit is een daling met 276 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

21.10 Rente op overheidsschuld in euro

De intresten verschuldigd op leningen bedragen voor 2022 2.821 keuro. Dit is een stijging met 629 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

21.30 Intrestlasten op schuld binnen de overheidssector

De intresten verschuldigd op aandeelhouderslening tussen Project Brabo 1 en De Lijn en BAM (Overheid) bedragen voor 2022 612 keuro. Dit is daling van 92 keuro tegenover de begrotingsopmaak van 2022.

25.00 Uitbetaalde dividenden

De in 2022 uitbetaalde dividenden bedragen 462 keuro.

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 5.601 keuro. Dit is een daling met 699 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2022.

91.10 Aflossingen van schuld in euro

De kapitaalaflossingen op leningen bedragen voor 2022 6.165 keuro. Dit is een toename van 2.262 keuro tegenover de begrotingsopmaak van 2022.

85.13 Kredietverleningen aan de institutionele overheid

De lange termijnvordering op Agentschap Wegen en verkeer is in 2022 gestegen met 202 keuro. Dit is gelijk aan de begrotingsopmaak 2022.

91.31 Aflossingen ven leningen binnen de institutionele groep

De kapitaalaflossingen op leningen aan BAM en De Lijn bedragen voor 2022 2.088 keuro. Dit is een stijging van 2.088 keuro tegenover de begrotingsopmaak van 2022.

VII. BELEIDSVELD: ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

1. ISE ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING

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 bouwwerven duidelijk te kunnen communiceren naar de burger. AR en VR kunnen helpen om een project zo realistisch mogelijk te visualiseren en een vatbaar en duidelijke 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 ingenieursbureaus 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 eProcument-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 waterwegnetwerk

- OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	18.321	19.260	19.245	19.372	19.372	18.781
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**18.321**	**19.260**	**19.245**	**19.372**	**19.372**	**18.781**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt wat de vastleggingskredieten betreft in lijn met de begrotingsaanpassing 2022. De VEK uitvoering lag echter beperkt lager dan initieel geraamd wegens een verschuiving van de betaalbehoefte naar 2023.

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

Ontvangsten

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**

2e BA	654	0	0
BU	520	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er werd in 2022 134 keuro minder gerealiseerd dan begroot bij de begrotingsaanpassing. De reden hiervoor is tweeledig. Enerzijds werd er een correctie geboekt op de ontvangsten uit PIO-projecten (project innovatief ondernemen) ten bedrage van 121 keuro. Anderzijds was er een overschatting van de inkomsten uit adviezen ten bedrage van 13 keuro.

MB0-9MFHAKB-WT – 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 afboekingen van de vorderingen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
BU	-91	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De negatieve ontvangst is te verklaren aan het schrappen van dubieuze debiteuren (ten gevolge van faillissementen) ten bedrage van 91 keuro uit de ingeschreven vorderingen van afgelopen jaren.

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**

2e BA	605	0	0
BU	652	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Op basis van de in 2020 ontvangen kortingen op de te betalen bedrijfsvoorheffing werd een bedrag van 605 keuro ingeschreven bij de begrotingsopmaak 2022. De reële realisatiegraad in 2022 blijkt hoger te zijn. Gelet op het feit dat dit zowel aan ontvangsten- als uitgavenzijde zo is, betreft dit een ESR-neutraal gegeven.

Uitgaven

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 serverinfastructuur;
- 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 ontwerpfase 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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	6.038	6.038	6.027	5.753	5.753	5.538

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van het VAK en het VEK in het kader van de algemene beleidsondersteuning ligt in lijn met de bij BA2022 voorziene budgetten.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	10.283	11.222	11.222	11.619	11.619	11.564

Inhoudelijke toelichting:

De initiële vastleggingskredieten wijken af van dan de vastleggingskredieten op jaareinde. De redenen hiervoor zijn een herverdeling uit de relanceprovisie in het kader van asset management (719 keuro) en modal shift naar het water – opstart verhoging watertransportcapaciteit Dender (220 keuro).

De uitvoering van het VEK ligt in lijn met de VAK op jaareinde.

Binnen de verschillende afdelingen van Xperta betreft het:

- Voor Geotechniek de uitgaven voor de verdere ontwikkelingen van Geosys, project Geocore en de modernisering van het labo (oa. Verrijdbare triaxiaalpersen,…).
- Voor Algemene Technische Ondersteuning: IT profielen, eProcurement, eRio, Datalab, Innovatielab, ondersteuning IT departement, MEDIAAN,…
- Voor Expertise Beton en Staal: Digitaal bouwdossier, meerbepaald de interface Digitaal Archief Vlaanderen (DAV), predictief onderhoud sluizen en satellietbeelden beheer kunstwerken.
- Voor het Waterbouwkundig Laboratorium: er werd uitvoering gegeven aan de bouw van de nieuwe grote golfgoot, diverse onderhoudscontracten, traject simulatoren, ICT-toepassingen en ontwikkeling van de sterkteproef OSA-boorkernen. Daarnaast werden op deze kredieten ook aangesproken in het kader van de technische uitrusting van WL en voor de inzet van technische ondersteuning, meer bepaald IT profielen.

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

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	2.000	2.000	1.996	2.000	2.000	1.679

Inhoudelijke toelichting:

De realisatiegraad in VAK ligt in lijn met de bij BA2022 voorziene budgetten. De uitvoering van het VEK ligt iets lager, aangezien enkele vereffeningen pas in 2023 plaatsvinden.

In 2022 werden de door de verschillende entiteiten gefinancierde middelen voor Beleidscapaciteit als volgt vastgelegd:

- Dataverkenning onderliggend wegennet (61 keuro)
- Doorrekeningen in het kader van de strategische verkeersmodellen (70 keuro)
- EU Voorzitterschap (80 keuro)
- Gis ondersteuning in het kader van de verdere uitwerking van het Geoloket fiets (50 keuro)
- Verwerking van de GIP-rapportering met het oog op een betere planning, afstemming en opvolgingen (129 keuro)
- Jaarplan Kenniscel Klimaat (11 keuro)
- Licenties (120 keuro)
- Projecten en kenniscellen van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (950 keuro)
- Opstellen toekomstverkenning mobiliteit (360 keuro)

DAB's

DAB VIF - DEP

MBU-3MFH2KB-WT – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel:

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van Xperta worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MFH2KB-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2019. Verder worden de benodigde middelen voor het project PPS – Kunstwerken op voorgaand begrotingsartikel voorzien.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	2.600	2.600	2.600	3.240	3.240	50

Inhoudelijke toelichting:

De realisatiegraad in VAK ligt in lijn met de bij BA2022 voorziene budgetten. De uitvoering van het VEK werd niet gerealiseerd. Aangezien de vastlegging pas eind 2022 gerealiseerd werd, is de vereffeningsbehoefte grotendeels doorgeschoven naar 2023.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	0	0	87	187	32

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering in VEK vertoont een afwijking van 155 keuro van de vooropgestelde budgetten, die te wijten is aan een beperkte vertraging van de aflossing en een gedeeltelijke schrapping van het encours.

2. ISE MODI-OVERSCHRIJDEND MOBILITEITSBELEID

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 werden de subsidies aan de mobiliteitsverenigingen verdergezet. Het gaat om:

- Behoud basissubsidies van erkende mobiliteitsverenigingen (Taxistop vzw) en vernieuwen erkenning (TTB vzw, Fietsersbond 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. 2022 was het laatste jaar 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.

Vlaanderen wil de emissievrije distributie stimuleren, zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissieloos gereden wordt voor belevering. 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 werd 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 beprijzen
- 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

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

MODI-OVERSCHRIJDEND MOBILITEITSBELEID, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	4.608	14.690	14.684	6.564	7.775	5.360
Toe-lagen IS	872.634	1.027.979	681.701	872.634	918.912	918.912
Overige LE, PA, andere	0	0	17	0	0	17
Totaal	**877.242**	**1.042.669**	**696.402**	**879.198**	**926.687**	**924.289**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de ESR-uitgaven ligt in VAK 10.076 keuro hoger dan voorzien bij de begrotingsaanpassing. Dit is het resultaat van een herverdeling tijdens 2022 vanuit de Relanceprovisie voor de Vlaamse Veerkracht maatregel 'versnelling uitrol laadinfrastructuur'.

De vereffeningen liggen in lijn van hetgeen werd ingeschat in de begroting.

De uitvoering op het toelageartikel van het VIF wordt toegelicht via de onderliggende begrotingsartikels van deze DAB.

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

Ontvangsten

MB0-9MFHALA-OP – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten uit participaties in het kader van het algemeen mobiliteitsbeleid aangerekend. Momenteel wordt dit enkel gebruikt voor het Corona overbruggingskrediet. Dit overbruggingskrediet werd toegekend aan de taxi- en autocarsector.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0

BU	95	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De realisatie lag in 2022 hoger dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan terugbetaling van kapitaal in het kader van het Corona overbruggingskrediet. Hiervoor werd niets voorzien in de begrotingsopmaak.

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	1.500	0	0
BU	812	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangst ligt lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing (688 keuro). Dit is grotendeels te wijten aan het feit dat de ontvangst in het kader van van ICT 6e staatshervorming niet gerealiseerd werd (500 keuro).

Uitgaven

MB0-1MFH2LA-PA – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit artikel werd initieel ingeschreven met het oog op de registratie van Europese subsidies. In 2020 werden hier ook de overbruggingskredieten voorzien als steunmaatregel aan de taxisector en de autobus- en autocarsector.

Begrotingsuitvoering:

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU

Uitgaven	0	0	17	0	0	17

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 werd er op dit artikel geen budget voorzien. De VAK/VEK realisatie van 17 keuro betreft een achterliggende boekhoudkundige correctie in het kader van de corona leningen aan de taxisector in 2021.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	4.508	3.561	3.561	5.564	5.564	4.063

Inhoudelijke toelichting:

Voor de mobiliteitsprojecten en de subsidies voor erkende mobiliteitsverenigingen was in 2022 ongeveer 962 keuro nodig. Daarnaast werd 360 keuro aangerekend voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen en werd er 390 keuro vastgelegd voor subsidies van de mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers.

Vervolgens werden volgende uitgaven in het kader van Algemeen Mobiliteitsbeleid geregistreerd op dit artikel voor in totaal 466 keuro, voor onder andere:

- Onderzoeksopdracht "Opstellen toekomstverkenning mobiliteit" (293 keuro);
- Nieuw subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen (79 keuro);
- Verkiezing fietsgemeente/-stad 2022 (35 keuro)

Aan het Vlaams Instituut voor de logistiek werd een subsidie toegekend voor de uitwerking van het project 'Multimodaal.Vlaanderen' (871 keuro).

Omwille van het doorschuiven van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag naar 2023 lagen de vastleggingen op voorliggend begrotingsartikel lager dan geraamd bij de begrotingsopmaak. Bijgevolg werden volgende herverdelingen doorgevoerd doorheen 2022:

- 1.087 keuro uitgaand naar MBU-3MFH2LB-WT in het kader van investeringsopportuniteiten MOW;
- 50 keuro uitgaand naar MB0-1MFH2LC-WT in het kader van de studieopdracht 'vergroening';
- 190 keuro inkomend vanuit de relanceprovisie in het kader van spending reviews voor de vastlegging van de uitgaventoetsing Modal Shift goederenvervoer.

De vereffeningen liggen iets lager dan initieel werd ingeschat, maar zijn wel nog hoger dan het vastleggingskrediet in 2022.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	100	11.129	11.123	1.000	2.211	1.297

Inhoudelijke toelichting:

Sinds 2021 wordt de bevoegdheid Clean Power for Transport opgenomen binnen het departement MOW. Het voorziene vastleggingskrediet betrof bij de begrotingsaanpassing een compensatie (100 keuro) in het kader van het Benefic-project in 2022 (VAK en VEK). Daarboven werd een compensatie ingeschreven ten bedrage van 900 keuro vereffeningkredieten, komende van de departement Omgeving, gelet op overdracht van de bevoegdheid (inclusief het encours) vanaf 2021.

In uitvoering bedroegen de uitgaven 11.123 keuro. Deze hebben quasi volledig betrekking op het project in het kader van Vlaamse Veerkracht voor de versnelde uitrol van laadinfrastructuur waarvoor 10.318 keuro vanuit de Relanceprovisie werd herverdeeld. Daarboven werden volgende bedragen herverdeeld naar voorliggend artikel doorheen het jaar:

- 520 keuro, komende van artikel MBU-3MFH2LA-WT, in het kader van de klimaatmaatregelen;
- 50 keuro, komende van artikel MB0-1MFH2LA-WT, in het kader van studieopdracht vergroening;
- 141 keuro, komende van artikel MBU-3MFH2LC-WT, in het kader van de aanstelling van een externe transitiemanager Clean Power for Transport.

De realisatie van de vastleggingskredieten liggen in lijn met de beschikbare kredieten na herverdeling.

De beschikbare vereffeningskredieten lagen op jaareinde 1.211 keuro hoger dan voorzien bij de begrotingsaanpassing. Dit ten gevolge van onderstaande herverdelingen:

- 520 keuro, komende van artikel MB0-1MFH2LY-IS, in het kader van de klimaatmaatregelen
- 141 keuro, komende van artikel MB0-1MFH2LY-IS, in het kader van de aanstelling van een externe transitiemanager Clean Power for Transport;
- 550 keuro, komende van de relanceprovisie.

De realisatie van de vereffeningskredieten liggen 914 keuro lager t.o.v. de beschikbare vereffeningskredieten na herverdeling.

De nodige initiatieven voor het installeren van laadpaalinfrastructuur lopen volgens planning:
- Om semi-publieke laadinfrastructuur op privaat domein te stimuleren, leverde een eerste projectcall 210 goedgekeurde projecten op (subsidiebedrag 8,2 miljoen euro). Deze projecten worden vanaf november 2021 tot november 2023 gerealiseerd en zijn bij volledige uitvoering goed voor 9.798 van de te realiseren CPE (laadpuntequivalenten). Op 1 december 2022 waren nog maar een beperkt aantal projecten volledig opgeleverd, goed voor 528 CPE. De uitvoering loopt vertraging op door leveringsproblemen van laadpalen en elektriciteitscabines. De projecten hebben een uitvoeringstermijn van maximum 2 jaar.

- Een tweede gelijkaardige projectcall werd gelanceerd in Q2 2022 en afgesloten op 15 september 2022. Na jurering wordt voorgesteld om 253 projecten te subsidiëren, bij volledige uitvoering goed voor bijna 11.000 CPE. De beslissing hierover werd eind 2022 genomen. Die uitvoering zal plaatsvinden in 2023 en 2024.

- De eerste concessies voor publieke laadpunten op openbaar domein is gestart in Q3 2022. De aangeduide concessiehouders zullen de laadpalen plaatsten gedurende de komende 2 jaar. Er wordt geraamd dat in die periode hiermee de plaatsing van ca. 10.000 CPE geïnitieerd zal worden.

- Voor (ultra)snelladers langs de grote verkeersassen liep een eerste projectcall tot 15 september 2021 waarbij de 49 goedgekeurde projecten goed zijn voor 2335 CPE (laadpuntequivalenten). Nu worden de procedures doorlopen voor het verkrijgen van de verschillende vergunningen (o.a. omgevingsvergunning als vergunning voor de inname van het openbaar domein). Verwacht wordt dat de meeste ultrasnelladers medio 2023 zullen opgeleverd worden. Intussen is er al een tweede call georganiseerd waarbij er 7 bijkomende locaties aangeboden werden. De goedgekeurde projecten zullen in principe goed zijn voor circa 640 CPE.

- In december 2022 waren er 17.824 + 580 CPE toegankelijk in Vlaanderen. Het oorspronkelijke startpunt was 4926 CPE (laadpuntequivalenten) aan publieke laadpunten. Wanneer de 1636,5 CPE semi-publieke laadinfrastructuur ook wordt meegenomen, ligt het eigenlijke startpunt op 6468 CPE. Dat betekent dat er intussen al 11.356 + 580 CPE is bijgekomen. Het tussentijds doel voor Q2 2023 (9000 extra CPE) is daarmee al ruim bereikt. Met de inschatting werden de 58 Tesla-ultrasnellaadpunten, die publiek werden opengesteld bijkomend meegeteld.

Verder werd met de relancemiddelen een contract gegund voor de levering en plaatsing van niet-inwendig verlichte signalisatie voor het aanduiden van dienstenzones langsheen de autosnelwegen in Vlaanderen waar gebruik gemaakt

kan worden van de ultrasnelladers. De gunning van dit contract heeft in Q4 van 2022 plaatsgevonden.

MB0-1MFH2LY-IS – VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het voorliggende artikel betreft het toelageartikel van het VIF.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	872.634	1.027.979	681.701	872.634	918.912	918.912

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering wordt toegelicht via de verschillende begrotingsartikels van het Vlaams Infrastructuurfonds in de loop van dit document.

DAB's

DAB VIF - DEP

Ontvangsten

MBU-2MFHALA-OW – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de ontvangsten van de algemene retributies met betrekking tot het gebruik van het openbaar domein.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	3.800	0	0
2e BA-JR	3.800	0	0
BU	22	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Sinds 2021 worden de ontvangsten van de algemene retributies met betrekking tot het gebruik van het openbaar domein aangerekend op begrotingsartikel MDU 2MHHARA-OW (ander ontvangstenartikel binnen het VIF), aangezien deze

ontvangsten vanaf 2021 geïnd worden door AWV in plaats van het departement. Dit in het kader van efficiëntiewinsten in de werking.

De gerealiseerde ontvangsten hebben betrekking op de eindafrekeningen van retributies uit de periode 2019 -2021.

MBU-2MFHALA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend artikel worden de afboekingen van openstaande vorderingen in het kader van retributies ingevolge vergunningen met betrekking tot het gebruik van het openbaar domein aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
2e BA-JR	0	0	0
BU	-100	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De negatieve realisatie van 100 keuro betreft correctieboekingen en afboekingen van oninbare vorderingen uit voorgaande jaren.

Uitgaven

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	41.946	23.380	0	32.398	10.057	0

Inhoudelijke toelichting:

Op voorliggend begrotingsartikel is een ruiter van toepassing, waardoor er een overgedragen saldo was van 2021 naar 2022 van 31.900 keuro. Het beschikbaar VAK budget op jaareinde (23.380 keuro) wijkt af van de raming bij de begrotingsaanpassing omwille van volgende herverdelingen:

- 29.429 keuro, uitgaand naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT) in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1;
- 12.124 keuro, uitgaand naar De Lijn (MBU-3MEH2EC-WT) voor de aankoop van trambussen;
- 10.000 keuro, uitgaand naar MBU-3MIH2VA-WT in het kader van de subsidie aan het havenbedrijf Antwerpen-Brugge voor het uitvoeren van baggerwerken;
- 1.087 keuro, inkomend van MB0-1MFH2LA-WT ten gevolge van een doorschuif van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag naar 2023.

Gelet op het feit dat dit een geruiterd krediet betreft, werd het saldo ten belope van 23.380 keuro overgeheveld naar 2023.

Wat het VEK betreft, werd er tijdens het jaar een krediet van 22.341 keuro in functie van de VEK-noden herverdeeld:

- 100 keuro, uitgaand naar MBU-3MHH2OA-WT in het kader van betaalbehoeften op de vastleggingen uit het verleden;
- 100 keuro, uitgaand naar MBU-3MFH2KA-WT in het kader van betaalbehoefte op de vastleggingen uit het verleden;
- 141 keuro, uitgaand naar MB0-1MFH2LC-WT in het kader van de aanstelling van een externe transitiemanager Clean Power for Transport in het licht van de vergroening van de mobiliteit;
- 10.000 keuro, uitgaand naar MBU-3MIH2VA-WT in het kader van de subsidie aan het havenbedrijf Antwerpen-Brugge voor het uitvoeren van baggerwerken;
- 12.000 keuro, uitgaand naar MBU-3MEH2EC-WT in het kader van de betaalbehoefte in het kader van cofinancieringsprojecten spoor en stationsomgeving Mechelen;

Dit betekent dat het beschikbaar VEK in 2022 herleid werd naar 10.057 keuro en in onderbenutting is gevallen.

DAB VIF - WV

Uitgaven

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.

Begrotingsuitvoering:

		(duizend euro)
	VAK	**VEK**

2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	3.966	3.966	0	500	16

Inhoudelijke toelichting:

In het kader van de relance cluster vergroening weginfrastructuur werd onder de relance maatregel "VV049 Laadpalen - versnelde uitrol laadinfrastructuur" in 2022 3.966 keuro vastgelegd voor het leveren en plaatsen van niet-inwendig verlichte signalisatie voor het signaleren van dienstenzones langsheen de autosnelwegen in Vlaanderen openbare aanbesteding. Deze middelen werden tijdens het jaar herverdeeld vanuit de Relanceprovisie.

Tevens werd er bij de laatste herverdeling vanuit de Relanceprovisie geraamd dat er een bedrag van 500 keuro vereffeningskrediet nodig zou zijn in 2022. De uitvoering bleek echter veel lager te zijn, waardoor deze middelen in onderbenutting zijn gevallen en komende jaren moeten voorzien worden.

3. Zonder ISE
DAB's

DAB VIF - DEP

Ontvangsten

MBU-2MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	872.634	0	0
2e BA-JR	918.912	0	0
BU	918.912	0	0

Inhoudelijke toelichting:

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.

VIII. BELEIDSVELD: WEGINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

1. ISE VERKEERSVEILIGHEID

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. De Vlaamse overheid richtte het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op om alle acties rond verkeersveiligheid beter op elkaar af te stemmen en te coördineren. Onder andere de Vlaamse Stichting Verkeerskunde is hierbij een belangrijke partner.

Met de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds werd 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 werd ingezet op levenslang leren door het bestaande aanbod te behouden en te investeren in extra opleidingen voor de meest kwetsbare doelgroepen. Daarnaast werden er publiekscampagnes georganiseerd met aandacht voor verschillende thema's zoals vermoeidheid, alcohol en aangepast snelheid. Tot slot werd 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, werden 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 hebben in 2022 verder ingezet 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 werd verder ingezet 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

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

VERKEERSVEILIGHEID, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	29.760	152.856	39.134	28.777	206.759	32.065
Toe-lagen IS	18.225	18.597	18.595	18.225	18.597	18.595
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**47.985**	**171.453**	**57.729**	**47.002**	**225.356**	**50.660**

Inhoudelijke toelichting:

De uitgaven in het kader van verkeersveiligheid lagen zowel in VAK als in VEK hoger dan bij de begrotingsopmaak geraamd. Dit is enerzijds te wijten aan een bedrag van 8.963 keuro afkomstig uit de relanceprovisie voor subsidies veilige schoolroutes en anderzijds te wijten aan de hogere ontvangsten in het verkeersveiligheidsfonds waardoor ook extra uitgaven voorzien konden worden (indexering VSV en extra investeringen bij AWV in onder andere trajectcontroles).

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	152.503	0	0
BU	152.939	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De ontvangsten op dit artikel betreffen de volgende categorieën:
- De ontvangsten uit de verkeersboetes. 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.
- 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 rijscholen, technische diensten, opleidingsinstellingen, examencommissie, beroepscommissie) ingeschreven. In de begroting werd hiervoor een bedrag van 3.650 keuro ingeschreven. De uitvoering bedroeg 4.086 keuro in 2022 en verklaart waarom de ontvangsten in uitvoering 436 keuro hoger liggen dan geraamd bij begrotingsopmaak 2022.

MB0-9MHHANA-WT – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de afboekingen van vorderingen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
BU	-11	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er werd 11 keuro aan vorderingen afgeboekt, meestal ten gevolge van het dubieuze debiteuren (bijvoorbeeld het stopzetten van een rijschool).

MB0-9MHHTNA-OW – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten van het Verkeersveiligheidsfonds opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	43.383	0
BU	0	48.038	0

Inhoudelijke toelichting:

De ontvangsten op dit artikel betreffen de volgende categorieën:

Verkeersboetes
De ontvangsten uit verkeersboetes bedroegen in 2022 173.170 keuro. Een bedrag van 143.314 keuro werd aangerekend op begrotingsartikel MB0-9MHHANA-OW, waardoor er een bedrag van 30.056 keuro op voorliggend begrotingsartikel werd aangerekend (verkeersveiligheidsfonds).

Afdrachten 6%
De ontvangsten uit afdrachten (6% van de netto-ontvangsten van de ondernemingen die instaan voor de technische controle) boven het bedrag van 5.539 keuro, worden ingeschreven als toegewezen ontvangsten binnen het Verkeersveiligheidsfonds. Gelet op het feit dat de totale ontvangsten uit afdrachten 10.154 keuro bedroegen, werd op voorliggend artikel een bedrag van 4.615 keuro aangerekend.

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. Voor 2022 bedroeg de realisatie 2.684 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 bedroegen voor 2022 10.682 keuro. Dat is 3.877 keuro hoger dan geraamd in de begrotingsopmaak. Dit is enerzijds te wijten aan lager dan voorziene kosten van de keuringsinstellingen voor de Coronamaatregelen, en anderzijds de lager dan voorziene bijkomende investeringen van de keuringsinstellingen in 2020.

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,…).

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	4.602	4.602	4.586	4.602	4.441	2.940

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van het VAK ligt in lijn met het in de begroting voorziene bedrag en werd voornamelijk ingezet voor digitaliseringstrajecten (homologatieprocessen, ADR, technische keuring, subsidies,…). De uitvoering van het VEK ligt iets lager dan geraamd, aangezien een deel van de facturen pas in 2023 zullen volgen.

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, rijscholen, onderzoeksagenda verkeersveiligheid…).
- Subsidies aan de gemeenten in het kader van verkeersveilige schoolroutes. Deze middelen zijn afkomstig vanuit de Relanceprovisie en werden tijdens het jaar toegevoegd worden aan het beschikbare budget.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	9.000	123.466	17.314	9.000	152.929	20.214

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van het VAK bedroeg 17.174 keuro en is enerzijds aangewend in het kader van subsidies aan gemeenten voor verkeersveilige schoolroutes (Relancemiddelen) ten belope van 8.963 keuro. Deze middelen werden tijdens het jaar herverdeeld vanuit de relanceprovisie. Anderzijds werd een bedrag van 8.355 keuro aangewend voor subsidies veilige schoolomgevingen, subsidies terugkommoment, CARA, controle langs de weg, diepteonderzoek fietsongevallen, digitalisering rijopleiding,…

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	16.158	24.788	17.234	15.175	49.389	8.911

Inhoudelijke toelichting:

Gelet op een hogere uitvoering van de ontvangsten in het verkeersveiligheidsfonds, lag de uitvoering in VAK binnen dit begrotingsartikel 1,1 miljoen euro hoger dan voorzien bij de begrotingsopmaak. Deze uitgaven werden onder andere aangewend voor investeringen in trajectcontroles.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

MB0-1MHH4NY-IS – VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE

Korte inhoud begrotingsartikel:

Vanaf BO2019 wordt de toelage aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde helemaal aangerekend op het Verkeersveiligheidsfonds.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	8.225	8.597	8.595	8.225	8.597	8.595

Inhoudelijke toelichting:

Gelet op de indexeringen in 2022 werd de toelage aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde verhoogd. De uitvoering ligt dus hoger dan het bedrag van 8.225 keuro die in de begrotingsopmaak was voorzien.

DAB's

DAB VIF - DEP

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 2021.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	0	0	158	158	51

Inhoudelijke toelichting:

Er werd 51 keuro vereffend, wat iets lager was dan geraamd bij begrotingsopmaak.

Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: Vlaams Stichting Verkeerskunde

Voor de realisatie van de verkeersveiligheidsdoelstellingen en de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wijst het departement MOW de Vlaamse Stichting Verkeerskunde door middel van een jaarlijkse toelage een belangrijke operationele taak toe. In 2022 ging het in totaal om 8.595 keuro. De Stichting zet deze middelen onder andere in voor de organisatie van de verkeersveiligheidscampagnes (1.370 keuro) en het uitwerken van een zo volledig mogelijk educatief aanbod (3.950 keuro).

2. ISE VERKEERSBELEID

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, werd verder ingezet op het opvolgen van indicatoren via fietsdata. De opvolging van data past binnen de datastrategie van het beleidsdomein. Daarnaast zette Fietsberaad, het kenniscentrum van fietsbeleid in Vlaanderen, verder in op de prioriteiten van hun actieplan. Fietsberaad zette 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. We zorgden ook voor het toepassen van deze verkeersmodellen voor concrete projecten om de mobiliteitseffecten te kwantificeren. In 2022 gebeurden onder andere doorrekeningen in het kader van de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen, de R0, Minder hinder R0 en Oosterweelverbinding, E34-West, 2de Tijsmanstunnel, A12-Zuid, Ringpark Zuid, strategisch reconversiegebied Vilvoorde- Machelen.

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

VERKEERSBELEID, MVG excl. DAB

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	33.621	20.338	20.336	33.976	28.665	20.511
Toe-lagen IS	0	55	55	0	55	55
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**33.621**	**20.393**	**20.391**	**33.976**	**28.720**	**20.566**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering in VAK ligt 13.230 keuro lager dan begroot. Dit is te wijten aan:

- 7.973 keuro minder uitgaven in het kader van de subsidies Ecologisch en Veilig Transport. Het bedrag van 7.973 keuro werd herverdeeld naar het rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten rond de Antwerpse Ring.

- 5.307 keuro werd in budget voorzien op de provisie kilometerheffing, maar daarvan werd tijdens het jaar het budget via herverdeling voorzien naar de verschillende uitvoerders van de flankerende maatregelen (Onderwijs, VDAB, Hermesfonds,…).
- 55 keuro meer uitgaven binnen het departement MOW richting het Fonds voor Innoveren en Ondernemen, als terugbetaling voor een project.

De uitvoering in VEK volgt dezelfde evolutie en is deels in onderbenutting gevallen.

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	655	0	0
BU	2.351	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt 1.696 keuro hoger dan begroot. Dit is voornamelijk te wijten aan de ontvangsten in het kader van EU subsidies. Deze bedroegen 1.679 keuro. Ook de ontvangsten uit terugvorderingen van de subsidies ecologisch en veilig transport waren hoger dan geraamd (323 keuro).

MB0-9MHHAOA-WT – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de afboekingen van vorderingen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
BU	-1	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er werd een vordering van 1 keuro afgeboekt.

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

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten vanuit het Fonds voor Innoveren en Ondernemen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
BU	305	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er werd een bedrag ontvangen in het kader van cofinanciering van het project 'Het verwerven van digitale hoogtemodellen in kustgebieden met een innovatief sensorplatform en geavanceerde verwerkingstechnieken DEMCA' in het kader van het Programma Innovatieve Overheidsopdrachten (PIO).

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, Centarus, Amaas, Mobilidata, Europese projecten,…).

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	5.341	5.337	5.336	5.696	5.692	5.511

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting. De voornaamste uitgavencategorieën op deze begrotingspost zijn:

- Subsidie VVSG-Fietsberaad Vlaanderen – 435 keuro
- Verkeersmodellen (ontwikkeling van regionale verkeersmodellen, ondersteuning strategische personenmodellen, strategisch vrachtmodel, ondersteuning dynamische verkeersmodellen)- 2.150 keuro
- Subsidies ter ondersteuning van het bovenlokaal fietsbeleid tussen de vijf Vlaamse provincies en de Vlaamse overheid (subsidies in het kader van provinciaal mobiliteitscharter)- 517 keuro
- Uitgaven in het kader van verkeersbeleid zoals studies, subsidies, informaticatoepassingen, juridische ondersteuning, proefprojecten, begeleiding (nl. CRM toegang tot beroep, innovatielab DMOW, monitoring kilometerheffing, dataverkenning onderliggend wegennet, …) – 1.045 keuro
- IT uitgaven ter algemene ondersteuning van het verkeersbeleid (uitgaven ikv CRM Dynamics toepassingen, Chiron en Centaurus toepassingen, licentiebeheer) – 1.106 keuro

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	22.973	15.000	15.000	22.973	22.973	15.000

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt 7.973 keuro lager dan begroot. Dit is het gevolg van minder aanvragen voor subsidies vanuit de transportsector. Het bedrag van 7.973 keuro werd herverdeeld naar het rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten rond de Antwerpse Ring.

MB0-1MHH2OY-IS – FONDS VOOR INNOVEREN EN ONDERNEMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de terugstortingen naar het Fonds voor Innoveren en Ondernemen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)		
	VAK	**VEK**

2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	55	55	0	55	55

Inhoudelijke toelichting:

Er werd een bedrag van 55 keuro teruggestort in het kader van een afrekening van een mobiliteitsproject.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	5.307	1	0	5.307	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Bij BO2022 werd er op dit artikel 5.307 keuro VAK budget ingeschreven. Aangezien het om een geruiterd krediet gaat, waar ook een saldo van 161 keuro beschikbaar was, bedroeg het totale budget 5.468 keuro in VAK. In de loop van 2022 werd dit bedrag herverdeeld voor het flankerend beleid en naar het rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten rond de Antwerpse Ring. Er vond dus geen uitvoering op voorliggend artikel plaats, maar de middelen werden tijdens het jaar herverdeeld.

DAB's

DAB VIF - DEP

Uitgaven

MBU-3MHH2OA-WT – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van verkeersbeleid worden vanaf 2019 genomen op de algemene uitgavenbegroting (MB0-1MHH2OA-WT). Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2021.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	0	0	0	100	32

Inhoudelijke toelichting:

Er werd 32 keuro van het encours vereffend.

3. ISE WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Wat weginfrastructuur (incl. fietsinfrastructuur) betreft, werd 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.

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	10.296	10.296	10.290	10.296	13.296	10.642
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0

Totaal	**10.296**	**10.296**	**10.290**	**10.296**	**13.296**	**10.642**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

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 3 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
- Verkoop van buiten gebruik gestelde roerende goederen

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	5.027	0	0
BU	4.526	0	0

Inhoudelijke toelichting:

AWV heeft in 2022 minder ontvangsten gerealiseerd op dit begrotingsartikel dan begroot, maar we zien wel een stijging ten opzichte van 2021. De daling situeert zich echter op het niveau van de diverse (éénmalige/uitzonderlijke) ontvangsten die moeilijk te ramen zijn.

MD0-9MHHAPA-WT – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft afboekingen van vorderingen van voorgaande jaren.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**

2e BA	0	0	0
BU	-6	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit betreffen afboekingen van vorderingen van voorgaande jaren.

Uitgaven

MD0-1MHH2PA-WT – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Onder dit begrotingsartikel worden volgende uitgaven gefinancierd:
- het specifiek materiaal dat AWV nodig heeft voor het uitvoeren van haar activiteiten zoals:
  - specifieke voertuigen voor de wegendistricten zoals vrachtwagens en polyvalente voertuigen;
  - materieel voor de winterdienst zoals zoutstrooiers, sneeuwploegen en wielladers, ander materieel en machines voor de wegendistricten zoals aanhangwagens, signalisatiewagens, botsabsorbeerders en hoogtewerkers;
  - signalisatie-en topografisch materieel, onderzoeks- en meetapparatuur.
  - Ander klein materiaal;
- Uitgaven ikv het communicatieprogramma.
- Belastingen op het gedeelte van het patrimonium in eigendom van het Vlaams Gewest dat door het Agentschap Wegen en Verkeer wordt beheer zoals onroerende voorheffing, leegstandheffing etc..
- Schaduwtol voor de liefkenshoektunnel;
- De uitgaven t.g.v. dadingen of gerechtelijke procedures waarbij AWV wordt veroordeeld tot het betalen van schadevergoedingen;

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	10.296	10.296	10.290	10.296	13.296	10.642

Inhoudelijke toelichting:

De uitgaven voor de schaduwtol die het Agentschap Wegen en Verkeer betaalt wanneer bij verkeershinder op de Ring rond Antwerpen de Liefkenshoektunnel tolvrij wordt gemaakt lagen in 2022 hoger dan in 2021. Door de onderhoudswerken aan het Viaduct van Merksem en de daarmee gepaarde files moest de Liefkenshoektunnel vorig jaar vaker tolvrij gemaakt worden. Ook de belastingen die betaald moeten worden op het patrimonium in eigendom van het Vlaams Gewest dat door het Agentschap Wegen en Verkeer wordt beheerd waren hoger

dan in 2021. Voor beide uitgavenposten kon dit evenwel budgettair gecompenseerd worden binnen dit begrotingsartikel omdat de uitgaven t.g.v. dadingen of gerechtelijke procedures, waarbij het Agentschap Wegen en Verkeer wordt veroordeeld tot het betalen van schadevergoedingen, in 2022 lager waren van dan geraamd.

De aankoop van (rollend)materieel en voertuigen voor de uitvoering van de activiteiten van het Agentschap en de uitgaven voor de communicatie en mediacampagnes van AWV liggen in lijn met de begroting.

DAB's

DAB VIF - AWV

Ontvangsten

MDU-2MHHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het begrotingsartikel bevat alle vorderingen en ontvangsten in het kader van boetes en beteugelingen opgesteld door de Wegeninspectie van Vlabel en de politie en retributies voor uitzonderlijk vervoer. Ook mogelijke andere boetes opgesteld door de Wegeninspectie worden hieraan toegewezen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	9.100	0	0
2e BA-JR	9.100	0	0
BU	12.361	0	0

Inhoudelijke toelichting:

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 Vlabel. Door de samenvloeiing van de controleurs van de wegeninspectie met de mobiele patrouilles van Vlabel is het aantal controles op overtollige asdruk, overlading en uitzonderlijk vervoer en dus ook het bedrag aan inkomsten, net zoals in 2021 sterk toegenomen. Ook zien we al enkele jaren een lichte stijging van de inkomsten ingevolge de inningen door de Federale politie.

De ontvangsten van de retributies uitzonderlijk vervoer lagen in 2022 ook 30% hoger dan begroot door de toename van het aantal vergunningen en de jaarlijkse indexering.

Beide evoluties hebben zich vertaald in een stijging van de ontvangsten op dit begrotingsartikel met 33%.

MDU-2MHHAPA-WT – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Voorliggend technisch begrotingsartikel bevat afboekingen van vorderingen uit het verleden.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
2e BA-JR	0	0	0
BU	-264	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit betreffen afboekingen van vorderingen van voorgaande jaren.

Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: Tunnel Liefkenshoek

Ontvangsten

In 2022 herstelden de trafieken zich verder na de dip tijdens het corona-jaar 2020. De vrachttrafieken bereikten zelfs een nieuw record met 4,6 Mio passages, terwijl ook het personenvervoer verder herstelde, maar uiteindelijk toch nog met 6,9 Mio passages net onder dat van (pré-corona) 2019 bleef. De doorbraak van het thuiswerken zal daar niet vreemd aan zijn. De totale trafieken bereiken 11,5 Mio passages, en komen daarmee net boven de trafieken van de jaren 2018-2019 (zie onderstaande tabel).

Passages Liefkenshoektunnel (in Mio#)			
Jaar	**Vracht**	**Personen**	**Totaal**
2018	4,2	7,1	11,3
2019	4,2	7,2	11,4
2020	4,0	5,3	9,3
2021	4,4	5,9	10,3
2022	4,6	6,9	11,5

De inkomsten van de uitbating van de P&R-gebouwen, bedroegen ca. 280k€, terwijl er 370k€ gepland was. De totale omzet bereikte 74,3Mio€ (excl. BTW), en komt daarmee 6,8% hoger uit dan omzet in 2021 (69,6Mio€).

Uitgaven

De hogere omzet geeft aanleiding tot een verbeterde brutomarge, welke op haar beurt aanleiding gaf tot een hogere retributie (+1,7Mio€ hoger dan begroot). Dit ondanks het feit dat de werkingskosten onder invloed van hoger energie en onderhoudskosten 0,7 Mio€ hoger lagen dan begroot. Deze kunnen enerzijds verklaard worden door de hoge inflatie en worden anderzijds gecompenseerd door lagere personeelskosten (-0.2Mio€) en een lager niveau van investeringen (-3,0Mio€ omwille van doorgeschoven initiatieven). De exploitatiekosten van de P&R-gebouwen, lagen met 1,36 Mio€ dicht bij de geraamde uitgaven van 1,4 Mio€. Meer dan de helft van de uitgaven bestaat uit de aan Lantis betaalde huur, gevolgd door elektriciteitskosten en kosten aangerekend door de operationele uitbater (Optimal Parking Control). Conform de vaststellingsovereenkomst d.d. 28.04.1997 en de inbreng van de vordering voor de verlenging van de concessie in BAM door het Vlaams Gewest wordt jaarlijks 85 % van de winst van het boekjaar als retributie uitbetaald aan BAM. Het bedrag aan retributie over 2022 bedraagt 43,9 Mio€.

4. ISE ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

Dit inhoudelijk structuurelement wordt gebruikt voor het onderhoud van de weginfrastructuur (incl. de elektrische en elektromechanische installaties). Het beheer, het onderhoud en de exploitatie van de weginfrastructuur dient op een zodanige manier uitgevoerd te worden zodanig dat een optimaal gebruik van de infrastructuur mogelijk is. Het gaat om werken zoals het maaien en snoeien van beplantingen, het vegen van wegen en het onderhoud van signalisatie maar ook de winterdienst valt hieronder. Het is met name het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dat instaat voor het onderhoud van de weginfrastructuur.

Stabiele investeringen in het onderhoud zijn samen met gerichte investeringen in de uitbouw van zowel de capaciteit als de service noodzakelijk om tot een vlot en veilig verkeer te komen. Dit doen we met respect en aandacht voor de omgeving waarbinnen deze netwerken functioneren. Met extra investeringen wordt de historische achterstand binnen het structureel onderhoud van de infrastructuur stapsgewijs weggewerkt.

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	182.024	214.646	214.642	181.697	213.569	204.623

Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**182.024**	**214.646**	**214.642**	**181.697**	**213.569**	**204.623**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering in VAK op voorliggend ISE ligt 32.622 keuro hoger dan voorzien in de begroting. Dit is volledig te wijten aan de hogere energiekosten bij AWV. Om deze te kunnen voorzien, werd dit bedrag herverdeeld tijdens het jaar vanuit de investeringskredieten.

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 nav gerechtelijke uitspraken, terugstortingen door aannemers van boetes in verband met bestekken.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	7.000	0	0
BU	6.653	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De ontvangsten in 2022 lagen 5 % lager dan begroot. AWV heeft echter geen impact op deze ontvangsten wat maakt dat de begroting van deze ontvangsten niet eenvoudig is.

MD0-9MHHAQA-WT – ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Voorliggend technisch begrotingsartikel bevat afboekingen van vorderingen uit het verleden.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
BU	-399	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit betreffen afboekingen van vorderingen van voorgaande jaren.

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, 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.
Met deze middelen moeten ook de elektriciteitskosten van de elektromechanische installaties gedragen worden (verlichting van de gewest- en autosnelwegen, verkeerslichten, tunnelinstallaties, dynamische borden etc…).

Begrotingsuitvoering:

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	182.024	214.646	214.642	181.697	213.569	204.623

Inhoudelijke toelichting:

Door de enorme stijging van de energieprijzen in 2022 (stijging van meer dan 100%) heeft AWV meer noodzakelijke uitgaven gehad op dit begrotingsartikel dan in 2021. Dit werd gecompenseerd met investeringsmiddelen, door middel van een herverdeling tijdens het jaar van 32 miljoen euro.

5. ISE INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe weginfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structuurelement. Naast AWV nemen ook de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel en De Werkvennootschap het voortouw in het investeren in de weginfrastructuur in Vlaanderen.

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	0	302.536	3.205	2.000	5.901	2.948
Toe-lagen IS	94.131	99.524	99.524	95.153	100.705	99.524
Overige LE, PA, andere	122.235	171.760	172.250	166.029	171.760	172.250
Totaal	**216.366**	**573.820**	**274.979**	**263.182**	**278.366**	**274.722**

Inhoudelijke toelichting:

Allereerst dient opgemerkt te worden dat de meeste investeringskredieten zich bevinden in de begrotingen van de rechtspersonen (DAB VIF, Lantis, De Werkvennootschap,…) en hier dus niet volledig worden weergegeven.

Het budget van 302.536 keuro betreft het artikel met de geruiterde middelen voor de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – ring om Antwerpen. De aanwending in VAK (3.205 keuro) en in VEK (2.948 keuro) betreft de algemene werkingskosten en de kosten van het team van de intendant.

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

Ontvangsten

MB0-9MHHARY-OP – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de terugbetaling van de lening door de Werkvennootschap. Op het ogenblik dat de Werkvennootschap een afgerond investeringsproject verkoopt aan het Vlaams gewest wordt het aan de Werkvennootschap toegekende voorschot voor dit project tegengeboekt. De voorschotten worden toegekend vanuit begrotingsartikel MB0-1MHH5RY-PA.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	82.328	0	0
BU	18.824	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Voorliggende ontvangsten kaderen binnen de kosteloze verkopen van gronden en infrastructuur door De Werkvennootschap aan het Vlaams Gewest. In 2022 is er een overdracht van gronden en infrastructuur gebeurd voor een bedrag van 18.824 keuro. Dit bedrag is lager dan voorzien bij BA2022 ten gevolge van een latere overdracht van enkele gronden en infrastructuurwerken.

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.

Begrotingsuitvoering:

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	302.536	3.205	2.000	5.901	2.948

Inhoudelijke toelichting:

Het betreft het artikel met de geruiterde middelen voor de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – ring om Antwerpen. Dit fonds wordt jaarlijks gespijzigd in functie van de VAK-onderbenutting en het doorschuiven van projecten binnen het beleidsdomein MOW. In 2022 werd het fonds gespijzigd met 55.000 keuro via een herverdeling op het einde van het jaar.

De aanwending in VAK (3.205 keuro) en in VEK (2.948 keuro) op voorliggend artikel betreft de algemene werkingskosten en de kosten van het team van de intendant. Dit team staat in voor de afstemming tussen de maatschappelijke actoren, ondersteuning bij het scopingsonderzoek, begeleiding van ontwerp- en studieteams, financieel beheer en communicatie (Ringdagen).

Daarnaast worden de middelen vanuit dit overkappingsfonds in functie van de

uitvoering van de projecten voorzien bij de desbetreffende entiteiten en daarna gecompenseerd op het rollend fonds.

MB0-1MHH2RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan Lantis.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	11.700	11.700	11.700	11.700	11.700	11.700

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

MB0-1MHH2RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan De Werkvennootschap.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	10.830	9.649	9.649	10.830	10.830	9.649

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt iets lager dan het voorziene bedrag bij de begrotingsaanpassing omwille van een lager dan voorziene personeelsbezetting. Het verschil werd herverdeeld naar het rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten rond de Antwerpse Ring.

MB0-1MHH5RU-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan Lantis, specifiek voor de leefbaarheidsprojecten.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	64.803	65.825	65.825	65.825	65.825	65.825

Inhoudelijke toelichting:

Zie bespreking van de begroting van de Lantis.

MB0-1MHH5RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan Lantis voor flankerende maatregelen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	6.798	12.350	12.350	6.798	12.350	12.350

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt hoger dan het voorziene bedrag bij begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan herverdelingen tijdens het jaar vanuit de Relanceprovisie voor extra fietsinvesteringen in het kader van Vlaamse Veerkracht.

MB0-1MHH5RY-PA – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft een deel van de investeringstoelage aan De Werkvennootschap.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)

	VAK			VEK		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	122.235	171.760	172.250	166.029	171.760	172.250

Inhoudelijke toelichting:

Zie bespreking bij De Werkvennootschap.

DAB's

DAB VIF - WV

Ontvangsten

MDU-2MHHARA-OW – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel worden ontvangsten aangerekend uit:
- vorderingen en ontvangsten uit concessies, verhuring van gronden en gebouwen en het verplaatsen van leidingen;
- het vaststellen en innen van retributies voor het privatieve gebruik van het openbaar domein;
- opbrengsten uit langsheen de snelweg;
- verkoop van gronden aan andere sectoren dan de overheid;

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	37.022	0	0
2e BA-JR	37.022	0	0
BU	51.248	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Sedert 2021 worden de ontvangsten uit het vaststellen en innen van retributies van de nutsvoorzieningen geboekt onder dit begrotingsartikel; Dit heeft tot een stijging gezorgd van +/- 4.000 keuro op de overeenstemmende basisallocatie onder dit begrotingsartikel. Bij de begrotingsopmaak en aanpassing van 2022 werd hiermee nog geen rekening gehouden.

Bovendien heeft er in 2022 er een stijging plaatsgevonden van de overige inkomsten ingevolge ingebruikname en exploitatie van het openbaar domein, concessies en retributies. Dit is te verklaren door onder andere het terug opstarten na corona van de facturen van de inname openbaar domein voor terrassen na 1 maart 2022. Daarnaast zijn ook de retributies voor de nutsmaatschappijen

gestegen door een correcte toepassing van de berekeningswijze in het retributiebesluit.

In 2022 heeft er tevens een sterke stijging plaatsgevonden ten opzichte van het begrootte bedrag van de ontvangsten uit verkopen van gronden (+ 60%).
De cijnzen van de nevenbedrijven langsheen de snelwegen zijn 15% hoger ten opzichte van de geraamde inkomsten. In de eerste plaats zijn deze cijnsinkomsten uitzonderlijk en eenmalig hoger door een aanpassing van de boekhoudmethode. De inkomsten worden namelijk op heden aan het juiste boekjaar (het jaar waar ze betrekking op hebben) toegewezen en niet meer aan het jaar van ontvangst. Hierdoor zijn er in 2022 eenmalig vijf kwartalen geboekt. Daarnaast waren de cijnsinkomsten de voorgaande jaren door de coronacrisis beduidend lager. Deze is namelijk gekoppeld aan de omzet van de aanwezige bedrijven (onder meer door de verplichte sluiting van de restaurants voor lange periodes) waardoor ook de inkomsten voor het Agentschap Wegen en Verkeer de vorige jaren lager waren dan geraamd. In 2022 heeft de situatie zich terug hersteld.

MDU-2MHHARA-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Voorliggend technisch begrotingsartikel bevat afboekingen van vorderingen uit het verleden.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
2e BA-JR	0	0	0
BU	-40.281	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er is reeds geruime tijd discussie met de fiscale administratie over het feit of de inkomsten uit concessies roerend of onroerend zijn. De fiscale administratie blijft bij het standpunt dat dit roerende inkomsten zijn waarop roerende voorheffing verschuldigd is. AWV heeft deze inkomsten telkens betaald aan de FOD. Gezien AWV van oordeel is dat er geen roerende voorheffing verschuldigd is werd er telkens een vordering gemaakt voor de roerende voorheffing ten aanzien van de FOD. Voortschrijdend inzicht wees echter uit dat het openstaand gegeven een onterechte vordering betrof. Er dient daarom een afboeking te gebeuren van de vorderingen roerende voorheffing. De juridische procedures om de roerende voorheffing terug te vorderen van de FOD lopen nog en momenteel wordt ingeschat dat deze vorderingen nog ontvangen kunnen worden.

MDU-2MHHARB-OL – BESCHIKBAARHEIDSVERGOEDINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

De ontvangst op dit begrotingsartikel is gerelateerd aan een boekhoudkundige en technische verwerking rond het PPS project Brabo I.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	202	0	0
2e BA-JR	202	0	0
BU	202	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de voorziene middelen.

MDU-2MHHARW-OI – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft een ontvangst uit een interne stroom met de VLM.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
2e BA-JR	0	0	0
BU	15	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er werd tijdens het jaar 15 keuro ontvangen uit projecten met de VLM. Het is moeilijk om deze op voorhand te ramen, waardoor dit niet voorzien was in de begroting.

Uitgaven

MDU-3MHH2RA-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

De kredieten worden aangewend voor investeringen en structureel onderhoud in weginfrastructuur. Dit gaat over het ontwerpen, aanleggen, herinrichten, uitrusten van wegen voor autoverkeer, vrachtvervoer, fiets- en voetgangersvoorzieningen, voorzieningen voor mindervaliden en van elektromechanische en telematica-uitrustingen.

Ook subsidies in het kader van het decreet basisbereikbaarheid en EFRO aan provincies, steden en gemeenten worden op dit begrotingsartikel gefinancierd, alsook de subsidies voor afrekeningen van voor 1 januari 2020 bevolen verplaatsingen van rioleringen, gas- en elektriciteitsinstallaties.

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 (na een kruispunt). Dit krediet wordt ook aangewend voor uitgaven in het kader van handhavingsbeleid.

Het herstellen van schade aan elektrische en elektromechanische installaties wordt eveneens met deze kredieten betaald. Mogelijk 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.

Ten slotte worden de kosten van het onderhoud en de investeringen in het kabelnetwerk van afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica hierop aangerekend.

Onder dit begrotingsartikel worden ook alle uitgaven aangerekend van de relance projecten die begrepen zijn in het Plan Vlaamse Veerkracht.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	568.858	669.517	666.693	472.131	529.973	563.541

Inhoudelijke toelichting:

De investeringsambities van het Agentschap Wegen en Verkeer inzake mobiliteit vertalen zich door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten. Zo bouwt het Agentschap Wegen en Verkeer aan een wegennetwerken met de nodige reservecapaciteit en veerkracht om na een incident snel te herstellen. Voor een overzicht van de vastleggingen in 2022 wordt verwezen naar de GIP rapportering.

AWV investeert in structureel onderhoud met het oog op het opwaarderen van de kwaliteit van de weginfrastructuur: autosnelwegen en gewestwegen en kunstwerken (categorie IV).
Uitgevoerde werken structureel onderhoud:
A-wegen: 21 wegenwerken, circa 34 km opgewaardeerd;
N-wegen: 136 wegenwerken, circa 181 km opgewaardeerd.
Uit het rapport toestand autosnelwegen (meetjaar 2022) blijkt dat na vijf jaren van relatieve stabiliteit van de toestand, de algemene toestand er in 2022 licht is op achteruit gegaan:

- Wegvakken in goede tot zeer goede staat: 53,4%;

- Wegvakken in slecht tot zeer slechte staat: 17,6%.

Uit de rapporten over de toestand van de gewestwegen (meetjaar 2019 & 2020) blijkt dat de wegvakken erop achteruit zijn gegaan in Vlaams Brabant, en in beperkte mate ook in Limburg en Antwerpen. In Oost-Vlaanderen en in meerdere mate in West-Vlaanderen[1] is de toestand erop vooruit gegaan.

Het Agentschap Wegen en Verkeer gaat mee op het groeipad voor fietsinvesteringen, zodat de doelstelling in het regeerakkoord voor de fiets – 300 miljoen euro tegen het einde van de legislatuur – drie jaar vroeger wordt bereikt. De focus ligt hierbij niet alleen op het verbeteren van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van de onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk en het verbeteren van de doorstroming van fietser.
AWV nam het afgelopen jaar voor 181 miljoen euro vastlegging voor fietspad projecten.
Uit de rapportage over de toestand van de fietspaden (meetperiode 03/2019-02/2022) blijkt vooruitgang:

- Toestand fietspaden in behoorlijke staat en beter: 60,5% (stijging);
- Conform ingerichte fietspaden: 47% (stijging).

AWV werkt aan nette, veilige en voldoende dienstenzones volgens de principes van het Strategisch Netplan Dienstenzones. De werken voor de herinrichting van de parking in Groot-Bijgaarden zijn afgerond. In verband met de transmigratie problematiek werd circa 6 km hekwerk geplaatst aan 18 parkings. Op een eerste parking (Groot-Bijgaarden) werden ook beveiligingscamera's geplaatst. Het contract voor de inzet van bewakingsagenten werd vernieuwd en loopt tot en met 2024.

AWV verhoogt de verkeers- en tunnelveiligheid in haar tunnels. Het Agentschap zet de nodige stappen om ervoor te zorgen dat de Craeybeckx-, Kennedy-, Vierarmen-, Tijsmans en Beverentunnel zowel (verkeers)technisch als organisatorisch voldoen aan de Europese minimumveiligheidseisen. Ook in de niet-TERN tunnels neemt AWV maatregelen zodat de tunnels voldoen aan het basis veiligheidsniveau. AWV voerde in 2022 volgende tunnel ingrepen uit:

- Om de veiligheid in de Vierarmen- en Kennedytunnel te verhogen zijn er slagbomen en signalisatie in dienst genomen zodat de tunnels fysiek afgesloten kunnen worden.
- In de Beverentunnel werd een proefproject opgezet voor de live-detectie van ADR transporten. De proef werd succesvol opgezet en positief geëvalueerd.
- (Opstart) Totaalrenovatie Leonardtunnel - wandpanelen zijn verwijderd en er is tijdelijke verlichting geïnstalleerd;
- (Opstart) Totaalrenovatie Vierarmentunnel - vlucht-concept werd vernieuwd;
- Gefaseerde renovatie Kennedytunnel - wandpanelen en verlichting zijn vervangen in de koker richting Gent;
- De liften in de Sint-Annatunnel zijn gerenoveerd.

AWV maakt haar verkeerslichtenregelingen slimmer. Het Agentschap streeft ernaar haar verkeerslichten op elk moment zo optimaal mogelijk te laten functioneren om de veiligheid en doorstroming van alle modi en alle verkeersstromen te bevorderen. 142 kruispunten zijn in 2022 aangepast conform het actieplan verkeerslichten. De verkeerscomputer Antwerpen is operationeel, afgelopen jaar werden 56 VRI's van de regelgebieden en clusters aangesloten of aangepast. In totaal zijn nu 237 (69%) kruispunten met nieuwe verkeerslichtenregeling aangesloten op de verkeerscomputer.

[1] In tegenstelling tot voorgaande jaren is in 2020 voor Oost- en West-Vlaanderen niet het volledige (wel 76%) gewestwegen net opgemeten.

AWV verlicht haar patrimonium overeenkomstig de principes opgenomen in de lichtvisie voor snelwegen en gewestwegen. Zo wordt de hinder door lichtverstrooiing verminderd.
Status ombouw LED

- Autosnelwegen:
  - Circa 90% van alle NaLP armaturen zijn vervangen door LED;
  - 0% van alle NaHP armaturen zijn vervangen door LED, de ombouw start in 2023.
- Gewestwegen:
  - 0% van alle armaturen zijn vervangen door LED, de ombouw is gestart eind 2022;
  - 148 oversteekplaatsen zijn uitgerust met punctuele verlichting.

Status uitrol lokale besturingsapparatuur ikv het centraal bedienings- en bewakingssysteem voor de verlichting op autosnelwegen: 83% afgerond.

AWV neemt geluidswerende maatregelen op belaste locaties om de geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen. In 2022 plaatste AWV circa 15.417 lm geluidsschermen en 585 m gronddam. Er werd ook voor 8.100 m AGT (Asfalt Geluidsarme Toplaag) aangelegd.

In 2022 werden voor 123.651 k euro projecten vastgelegd die kaderen binnen het Plan Vlaamse veerkracht onder volgende maatregelen:
- Relance Budget 13 – Een groter en veiliger fietsnetwerk maakt de fiets een aantrekkelijker vervoersmiddel en helpt zo het gebruik van de personenwagens te reduceren. Een Groter En Veiliger Fietsnetwerk: 63.221 keuro
- Relance Budget 37 - Asset Management - Aanpakken Catg. 4 Kunstbouwwerken in slechte staat (O.A. Bruggen): 30.079 keuro
- Relance Budget 38 - Versneld aanpakken van "Gevaarlijke Punten" mhoo de verkeersveiligheid van de zwakke weggebruiker: 15.969 keuro
- Relance Budget 39 - Versnelling Investeringen in veilige schoolroutes: 7.480 keuro
- Relance Budget 40 - Versnelling Verkeerslichtenbeïnvloeding 500 Extra Kruispunten mhoo een betere en veiligere doorstroming voor de fietser: 6.902 Keuro.

Deze kredieten werden tijdens het jaar herverdeeld vanuit de Relanceprovisie, wat meteen de grootste verklaring is tussen het begrote bedrag en de uitgevoerde bedragen.

Daarnaast werd een bedrag van 32 miljoen euro gecompenseerd naar het onderhoudsartikel (MD0-1MHH2QA-WT) teneinde te voldoen in de noodzakelijke betalingen van de hogere energiekosten.

Vervolgens werd er minder infrastructuur dan voorzien vanuit De Werkvennootschap overgeheveld naar AWV, waardoor een deel van de BTW-kost die AWV voorzien had, herverdeeld kon worden naar voorliggend investeringsartikel. Dit voor een bedrag van 14.160 keuro.

In 2022 werd er 2.800 keuro geblokkeerd op het begrotingsartikel voor de investeringen wegeninfrastructuur om het budgettekort van de lonen van het Agentschap Wegen en Verkeer op te vangen. Dit is de grootste verklaring voor het verschil tussen het budget op het einde van het jaar (inclusief herverdelingen) en de uitvoering.

Teneinde te voorzien in een correcte aanrekening van facturen op het juiste jaar, wordt er de laatste jaren meer energie gestoken in het aanmaken van te ontvangen facturen (TOF's). Omdat deze geboekt worden begin januari, dient een inschatting gemaakt te worden eind december en werd toen een volledig VEK-bedrag van 530 miljoen euro geraamd op voorliggend begrotingsartikel. Binnen het beleidsdomein

werd VEK herverdeeld om tot aan dat bedrag te komen. In januari en februari bleek dat de uiteindelijk VEK-uitvoering (inclusief TOF's) 563,5 miljoen euro bedroeg.

MDU-3MHH2RB-LE – BESCHIKBAARHEIDSVERGOEDINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

De kapitaalscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen voor de PPS projecten, worden in het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten afgezonderd op dit begrotingsartikel.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	6.321	6.321	6.321	6.321	6.321	6.321

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

MDU-3MHH2RB-WT – BESCHIKBAARHEIDSVERGOEDINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

De beschikbaarheidsvergoedingen (gedeelte rente en onderhoud) worden in het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten afgezonderd op dit begrotingsartikel.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	98.163	99.669	99.669	98.163	99.669	99.910

Inhoudelijke toelichting:

Voor de niet geherkwalificeerde PPS projecten (Brabo I en Brabo II, Via A11) omvatten de beschikbaarheidsvergoedingen de kapitaals- onderhouds- en intrestencomponent.

Voor de geherkwalificeerde PPS projecten (Via Noord Zuid Kempen, Via R4, Via Zaventem) worden op dit begrotingsartikel enkel de intresten en de onderhoudscomponent aangerekend. De kapitaalaflossingen worden aangerekend op begrotingsartikel MDU-3MHH2RB-LE.

De uitvoering ligt ongeveer 1,5 miljoen euro hoger dan voorzien in de begroting. Deze middelen werden intern gecompenseerd via herverdeling vanuit de investeringskredieten en zijn het gevolg van een stijging in de onderhoudscomponent (ten gevolge van de hoge indexen).

MDU-3MHH2RC-WT – FFEU

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de projecten aangerekend die kaderen in Missing Links, Gevaarlijke Punten en verkeerslichtenbeïnvloeding van AWV en de Lijn.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	12.181	1.948	37.772	20.012	13.165

Inhoudelijke toelichting:

Voor een uiteenzetting van de projecten die werden aangerekend op dit begrotingsartikel wordt verwezen naar de rapportering van het GIP.

Er worden voornamelijk nog betalingen voorzien op engagementen van de voorbije jaren. Deze waren met 13.165 keuro lager dan begroot.

Voor nieuwe engagementen (vastleggingen) werd slechts een beperkt bedrag van het overgedragen krediet (begrotingsruiter) aangewend ten belope van 1.948 keuro.

MDU-3MHH2RE-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN OOSTERWEEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Er wordt een apart begrotingsartikel opgenomen op het VIF voor de opvolging van de studies en werken die AWV uitvoert in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de Antwerpse Ring.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)

	VAK			VEK		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	855	855	854	2.750	2.750	516

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van het VAK ligt in lijn met de voorziene middelen. Het VEK was lager dan bij de begrotingsopmaak geraamd.

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 AWV uitvoert.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	861	644	644	759	759	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

MDU-3MHH2RY-WT – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

De Werkvennootschap werd opgericht door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse mobiliteitsspelers te coördineren. Hierbij worden infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aangepakt teneinde een mobiliteitsinfrastructuur te realiseren en te faciliteren (ontwerpen, financieren, bouwen, onderhouden of beheren) voor het Vlaamse Gewest en publiekrechtelijke rechtspersonen. De vier activiteiten die door de Werkvennootschap ten behoeve van AWV gedaan worden zijn:
- Infrastructuurwerken;
- onteigening van gronden en woningen;
- aanschaf gronden ten behoeve van boscompensaties
- boscompensaties en verplaatsingen van leidingen ten behoeve van de projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	101.662	88.102	19.719	101.662	87.502	19.598

Inhoudelijke toelichting:

Een aantal overdrachten werden doorgeschoven van 2022 naar 2023 of later, in functie van de voortgang van de werken. Het betreft onder andere enkele projecten op de R0, quick wins op de R4 West en Oost en enkele Mobipunten.

Hierdoor lag de uitvoering met 19.719 keuro veel lager dan het initieel begrote bedrag van 101.662 keuro.

DAB VIF - DEP

Uitgaven

MBU-3MHH2RA-LO – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de lonen en forfaitaire vergoedingen van de regeringscommissarissen bij Lantis (Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken) aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	92	92	107	92	92	107

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag hoger dan geraamd bij begrotingsopmaak. Dit was het gevolg van de hoge indexatie in 2022.

Overige entiteiten onder toezicht

De Werkvennootschap

Omschrijving

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

In onderstaande paragraaf worden de voornaamste inkomstenstromen van 2022 toegelicht. De Werkvennootschap is afhankelijk van inkomsten van het Vlaams Gewest.

ESR-code 66.11 (Investeringstoelage)

De middelen voor de financiering van het project Spoorinvest (investeringen van NMBS zoals hierboven beschreven) worden via investeringstoelagen ontvangen. DWV fungeert hierbij als doorgeefluik voor de financiering van investeringen van de NMBS. Deze middelen zullen in 2023 verder worden benut.

Bij het afstemmen van de interrelaties met het departement FB in kader van de ESR-jaarrekening van 2022, werd vastgesteld dat het investeringsbedrag van 1,8 mln. euro niet meer opgenomen werd in de begrotingsfiches van 2022 maar wel in het toelagebesluit van 2022. Daarom werd voorgesteld om dit nu op te nemen in de begrotingsfiches zodat DMOW het toelagebesluit van 2022 hiertegen kan verwerken. DWV dient hiervoor in 2023 niks meer in uitvoering te nemen (gezien dit gebeurd is in 2022).

Daarnaast ontvangt DWV ook middelen van het Verkeersveiligheidsfonds ten belope van 5 mln. euro.

ESR-code 99.00 (Opbrengsten van leningen binnen overheidssector)

Zoals hierboven beschreven, wordt de financiering van de investeringen via een rekening courant verwerkt. Voor onteigeningen, studiekosten en infrastructuurwerken wordt voor 2022 bij begrotingsaanpassing 154,4 mln. euro gevraagd. In boekjaar 2022 werd er uiteindelijk 171,7 mln. euro in uitvoering voorzien: naast de gevraagde middelen vond in 2022 ook de herverdeling plaats van relancemiddelen (5,7 mln. euro) alsook bijkomende middelen in kader van de uitzonderlijke prijsherzieningen in 2022 (11,6 mln. euro), via de 2e begrotingsaanpassing 2022.

ESR-code 59.11 (Kapitaalsubsidie Europese subsidie)

De Werkvennootschap ontvangt Europese subsidies enerzijds van EFRO voor de fietstunnel van de fietssnelweg langs R22 en enkele hoppinpunten en anderzijds van CEF voor de studie van de herinrichting van R0-Noord en R0-Oost. Resterende delen worden ontvangen in 2023. De inkomsten, i.e. 2,3 mln. euro, zijn in lijn met wat verwacht werd bij BA2022 (2,0 mln. euro).

ESR-code 46.10 (Verkoop van niet-duurzame goederen en diensten buiten de overheidssector)

Voor de operationele kosten wordt een werkingsdotatie van 9,6 mln. euro ingeschreven. Rekening houdende met de uitgaven t.a.v. de inkomsten, leidt dit tot een positief begrotingssaldo voor het boekjaar 2022.

Uitgaven

Vastleggingsmachtiging:

Bij aanvang van 2022 had De Werkvennootschap, naast de geruiterde middelen van 2021 ten bedrage van 17,8 mln. euro, Europese subsidies t.w.v. van 2,3 mln. euro, een recurrente machtiging van 110 mln. euro, recurrente middelen van het Verkeersveiligheidsfonds van 5 mln. euro, atomamiddelen t.w.v. 1 mln. euro en uitzonderlijk 11,6 mln. euro als gevolg van de abnormaal hoge prijsherzieningen. Daarnaast ook bijkomende Relancemiddelen van 43,4 mln. euro om verbintenissen aan te gaan voor investeringen in infrastructuurprojecten.

Binnen deze machtiging is De Werkvennootschap in 2022 voor 164,2 mln. euro verbintenissen aangegaan.

De totale over te dragen machtiging per 31/12/2022 bedraagt dus 24,1 mln. euro.

Detail van uitgaven De Werkvennootschap:

ESR-code 11.00 (lonen en sociale lasten)

In 2022 werd het businessplan bijgesteld van 23 naar 27 werknemers. Per 31/12/2022 bedroeg het gemiddeld aantal FTE's 22,9 waarbij de loonkost 3,1 mln. euro bedroeg. Gedurende het boekjaar 2022 is De Werkvennootschap gegroeid met 2 FTE's. Eén collega heeft het bedrijf verlaten. Per 31/12/2022 waren er 24 werknemers actief.

ESR-code 12.00 (Algemene werkingskosten)

De algemene werkingskosten (6,3 mln. euro) zijn in grote mate in lijn met de algemene werkingskosten die reeds voorzien waren in BA2022 (6,1 mln. euro).

Bij de begrotingsaanpassing werd m.b.t. de algemene werkingskosten rekening gehouden met een stijging van de strategische communicatie, stakeholdermanagement en juridische kosten in lijn met de groei van het aantal projecten binnen DWV alsook met de groei binnen de projecten zelf.

De resterende kosten hebben betrekking op onder meer huur en onderhoud van het gebouw, de boekhouding, IT, vennootschapskosten en de vergoedingen toegekend in het kader van de raad van bestuur.

ESR-code 32.00 (Inkomensoverdrachten aan bedrijven)

In 2019 ontving De Werkvennootschap de opdracht van de Vlaamse Regering voor het lanceren van een projectoproep aan de privémarkt voor het ontwikkelen van innovaties in kader van het bewerkstelligen van modal shift binnen de Vlaamse Rand. In maart 2022 werd de laatste subsidie uitbetaald en is de projectoproep afgesloten.

ESR-code 51.11 (Investeringsbijdragen in overheidsbedrijven NMBS)

Voor het project Spoorinvest is De Werkvennootschap aangesteld als lasthebber van de NMBS (in kader van Vlaamse cofinanciering van combimobiliteit). Investeringen behoren toe aan de NMBS; facturatie gebeurt ook in die zin rechtstreeks aan de NMBS waarbij DWV enkel fungeert als tussenpersoon voor de betalingen van deze facturen.

In 2022 waren enkele projecten (i.e. Herne, Bouwel, Kortenberg, Haacht, Sint-Martens-Bodegem, Schelle, Tielen en Weerde) in uitvoering gegaan. Daarnaast werd een dossier aanbesteed dat in 2023 zal worden uitgevoerd (Merelbeke).

Deze investeringen worden gefinancierd met een afzonderlijke investeringstoelage vermeld op ESR 66.11 alsook met Europese middelen (EFRO).

ESR-code 71.12 (Aankoop van gronden en gebouwen in het binnenland in andere sectoren dan de overheidssector)

Bij begrotingsaanpassing 2022 werd voorzien dat De Werkvennootschap voor 34,1 mln. euro aan gronden zou verwerven. In uitvoering tijdens 2022 werd 22,3 mln. euro aan innames gerealiseerd. Deze afname is eerder te wijten aan een vertraging van de innames voor R4WO, Brabantnet en R0-Oost.

De aankopen van gronden en gebouwen in 2022 betreffen voornamelijk innames voor R0-Noord Quickwin (A201K) en Noord-Zuid Limburg.

ESR-code 73.10 (Wegenbouwkundige werken)

Het totaal aan **vastleggingen** voor wegenbouwkundige werken bedraagt per 31/12/2022 139,7 mln. euro. Bij BA was initieel 132 mln. euro voorzien, maar werd verhoogd tot 144 mln. euro door de bijkomende middelen voor de prijsherzieningen (11,6 mln. euro).

- Fiets: 46 mln. euro

De aanbesteding voor de fiets is gedaald met 13 mln. euro ten opzichte van de BA2022. Deze daling is voornamelijk te wijten aan een verschuiving van het fietsproject Ringfietspad Vilvoorde-Haren naar 2024. Het totaal aan vastlegging van fietsprojecten bedraagt 46 mln. euro.

- Wegenis/openbaar vervoer: 49,7 mln. euro

De belangrijkste vastleggingen in 2022 zijn die voor de quickwin Jezus-Eik, alsook de vastlegging van de 3 quickwins van Spartacus Lijn 2 (Boudewijnlaan, de busbanen van de N774 tot N76 en de Europalaan) en de quickwin voor de ontsluiting centrum Zuid bij Noord-Zuid Limburg.

- Prijsherziening: 11,6 mln. euro

Aan De Werkvennootschap werd 11,6 mln. euro toegekend om de uitzonderlijke prijsherzieningen op te vangen.

- Studie: 32,4 mln. euro

Voor wat betreft de studiekosten lagen deze in lijn met wat voorzien was bij begrotingsaanpassing 2022 (29,6 mln. euro). Op het jaareinde van 2021 werden er 3 bijkomende projecten toegewezen aan De Werkvennootschap waarvoor in 2022 werd gestart met een studieopdracht:

    - A8 – Halle
    - Ondertunneling Gent-Dampoort & Vertramming van Lijn 4 en 7
    - Spartacus Lijn 3

In 2022 werden nog 2 extra projecten toegewezen, namelijk Middelkerke en Spartacus Lijn 1.

Wat betreft de **vereffeningen** in 2022, werd er voor 141 mln. euro aan middelen besteed aan studies en werken:

VEK - 31/12/2022 (in Keur)	RE 2022	%
STUDIE	32.762	23%
UITVOERING ANDERE DAN HOOFDAANNEMER	5.987	4%
UITVOERING HOOFDAANNEMER	96.988	69%
VERZEKERINGEN	588	0%
VOORBEREIDENDEN WERKEN	4.952	4%
Grand Total	141.276	100%

Net zoals in 2021, gaat procentueel een vierde van de vereffeningen naar de studiefase maar 2022 was vooral een belangrijk uitvoeringsjaar:

- Openbaar vervoer: In het kader van de Ringtrambus werden de werken aan de Meeuwenlaan en Stationlei gefinaliseerd. De werken aan het Heldenplein werden opgestart.

- ***Hoppinpunten:*** De hoppinpunten Asse en Sint-Genesius-Rode werden in 2022 opgeleverd. De hoppinpunten in Wezembeek-Oppem en Vilvoorde Kassei zijn nog steeds in uitvoering.

- Fiets: In 2022 werden 3 fietsprojecten van Noord-Zuid Limburg opgestart. Daarnaast zijn er de werken aan de 3 fietsbruggen in het kader van het project R4WO waarvan 1 in 2022 gerealiseerd. De fietssnelwegen F203 en de F3 voor de Werken aan de Ring werden opgeleverd. Daarnaast is in dit noordelijk deel van de ring de F23 nog in uitvoering. De voorbereidingen voor het ringfietspad bij de A201K werden reeds getroffen. In het oostelijk deel van de R0 werd de realisatie van het ecorecreaduct en de Welriekende Dreef verdergezet en werd er gestart met de bouw van de F205. Tevens werden de voorbereidingen getroffen voor de start van de F29K, F204 fase 1 en de F205K.

- Wegenis: Bij R0-Noord werden de werken verdergezet aan de Henneaubrug. Het consortium voor het Viaduct van Vilvoorde heeft de engineeringsfase uitgevoerd en werd de omgevingsvergunning voor de renovatie ontvangen. De werken aan de Medialaan werd in het najaar van 2022 beëindigd. Enkel de fietsbruggen dienen nog geplaatst te worden. In het kader van het project R4WO werd de QW O9 aan Eurosilo, het eerste turboverkeersplein van ons land, dit jaar opgeleverd.

<u>ESR-code 91.31 (Aflossing van leningen binnen de overheidssector)</u>

Voor de financiering van de investeringen die De Werkvennootschap als projectvennootschap uitvoert in opdracht van de Vlaamse Regering, voornamelijk ten behoeve van 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 zal DWV haar projecten overdragen aan de begunstigde partij. Dankzij de bekomen ruling 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 vond de overdracht plaats van 3 gerealiseerde infrastructuurwerken aan AWV, meer bepaald de overdracht van het mobipunt Sint-Genesiusrode, de werken

langs de Sint-Annalaan in kader van de Ringtrambus en de fietssnelweg E40. Daarnaast is de overdracht van innames een continu proces tussen AWV en DWV. De overdracht in 2022 bedroeg in totaal 18,3 mln. euro.

De totale overdracht en dus aflossing was bij BA2022 begroot op 84,4 mln. euro. Dit lager bedrag aan overdrachten is deels het gevolg van de vertraging in de innames maar ook de overdracht van enkele projecten (R4WO-QWO9/ R0-N-QWHST/...) die zijn doorgeschoven naar 2023.

ESR-code 03.22 (Over te dragen overschot van het boekjaar)

Zoals bepaald door de rulingsbeslissing m.b.t. Vennootschapsbelastingen die werd goedgekeurd in 2019, dient De Werkvennootschap gemiddeld over de jaren heen 4% winstmarge (winsttoeslag) op de werkingstoelage te voorzien. In boekjaar 2022 werd hieraan voldaan i.e. er was een positief saldo op de werkingsmiddelen van 0,35 mln. euro (3,5% winst). Bij BA 2022 was deze positieve saldo opbouw op de werkingsmiddelen eveneens voorzien.

De totale saldo opbouw bedraagt in totaal 14,9 mln. euro. Bij BA2022 werd echter een intering voorzien van 25,7 mln. euro i.e. minder investeringsmiddelen werden bijkomend gevraagd gezien voorheen middelen via R/C waren toegekend die nog niet benut waren. Door vertraging in de innames en de uitvoering in de werken is de intering minder dan voorzien bij BA2022.

Lantis

Ontvangsten

Ten opzichte van 2021 is er een hogere retributie bij Lantis ontvangen afkomstig van dochter Tunnel Liefkenshoek nv, dankzij gestegen trafieken in 2022 (stijging van 39.350 keur in boekjaar 2021 naar 43.912 keur in boekjaar 2022). De inkomsten en trafieken – voornamelijk van de vrachtwagen – zitten hiermee terug op een niveau van vóór de Covid-periode.

De beheersvergoeding werd constant gehouden op 11,8 miljoen euro. Met deze beheersvergoeding dient Lantis flankerende maatregelen uit te voeren in het kader van de modal shift. Het grootste deel van de beheersvergoeding afgelopen jaren werd voorzien voor de investeringen in de Park-and-Ride gebouwen. Daarnaast gaat deze toelage naar uitbouw van fietspaden.

Lantis ontving een investeringstoelage voor verkeersveiligheid ten belope van 5.000 keuro, en een investeringstoelage verbonden aan projecten voorzien onder de noemer van het Toekomstverbond (6.798 keuro). Vanuit de overkappingsruiter werd een dotatie voorzien van 65.825 keuro voor de leefbaarheidsprojecten op Linkeroever.

Conform de saneringsovereenkomst met 3M dd. 6 juli 2022 ontving Lantis in 2022 een compensatie van 3M ten bedrage van 50.000 keuro.

De obligatiefinanciering onder de vorm van Project Bonds, gesteld door de Vlaamse Overheid, is wegens voldoende cash op jaareinde nog niet van start moeten gaan.

Uitgaven

We hebben in 2022 vastgesteld dat de stijging in omzet is ingezet, met een omzet op de hoofdwerken (buiten norm) van 285 miljoen euro en een totale omzet

(inclusief projectmanagement, projectverzekering, compensaties, flankerende maatregelen) van 444 miljoen euro in 2022.

Net zoals in voorgaande jaren, bleef de loonmassa onder het vooropgesteld budgetkader (13.912 keuro). Lantis ondergaat een transformatie naar een uitvoeringsorganisatie en dient in dat opzicht het personeelsbestand in lijn te brengen met de noden en uitdagingen van het bouwheerschap. Ook de andere algemene werkingskosten blijven binnen het begrotingskader van Lantis.

Hoofdwerken

- Linkeroever: ondanks de schorsing op 19 april 2022 door de Raad van State van de conformverklaring van de technische verslagen voor de werfzones Linkeroever (en Scheldetunnel), eindigde het realisatiecijfer (80.493 keuro) dicht tegen het begrotingscijfer. Het arrest had vnl. effect op de verwerking van gebiedseigen, verontreinigde gronden. Desondanks kon over heel het projectgebied de planning gestand gedaan worden. Het zwaartepunt van de werken verschoof dan ook naar de knooppunten Sint-Anna en Antwerpen-West, waar de constructie van de nieuwe fly-overs en wegen het hele jaar in beslag namen. Terwijl Antwerpen-West in ruwbouw klaar is, krijgt Sint-Anna met de constructie van een ecoduct en een nieuwe fietsbrug al maar meer vorm.
- Scheldetunnel: op beide Scheldeoevers startten de voorbereidende werken met de graafwerken voor de tunnelmonden en aanleg van een waterdichte polderconstructie in de ondergrond met oog op grondwaterzuivering (linkeroever) en de bouw van definitieve wanden op rechteroever. Het bouwdok te Zeebrugge werd mits het aanleggen van een cement-bentonietwand waterdicht gemaakt en werd in het najaar uitgegraven zodat begin 2023 de constructie van de eerste tunnelelementen kan aanvangen. Ten gevolge van de PFAS-problematiek ontstond er een belangrijke vertraging in de uitvoering (schorsing Technische Verslagen, noodzaak bouw WZI voor zuivering bemalingswater, enz.), welke verklaart waarom de omzet in de begroting niet gehaald werd (realisatie 77.424 keuro).
- Rechteroever: voorbereidende werken op 3A (Oosterweelknooppunt – 21.947 keuro), in afwachting van aanvang werken in 2023. De werken op 3B (kanaaltunnels en R1-Noord) stonden vooral in het teken van het verleggen van nutsleidingen als voorbereiding op de eigenlijke werken. De grootste ingreep behelsde het verleggen van de Schijnkoker die momenteel in de weg ligt voor de aanleg van de verdiepte Ring en tijdelijke Bypass. Verder werden de eerste diepwanden, geluids- zen zichtschermen geïnstalleerd.
  Ook hier speelde de PFAS-problematiek, achterstand in het vergunningskader en een langzamere invulling van het benodigde personeelsbestand in hoofde van de aannemer, zodat ook hier het realisatiecijfer (88.622 keuro) onder de begroting uitkwam.
- VTTI: omvat vooralsnog engineering (14.567 keuro)
- Programmaniveau (1.427 keuro): het ging hier om de afloop van de value engineering welke grotendeels reeds in 2021 werd uitgevoerd. Daarnaast de contractuele schijven voor de archeologische onderzoeken vanuit de Stad Antwerpen.

Voorbereidende werken OWV & verzekering

De uitgaven op het gebied van de voorbereidende werken waren eerder bescheiden. Deze zullen de komende jaren echter terug hoger gaan i.f.v. het verleggen van kabels en leidingen ter hoogte van de Schijnkoker in Merksem (als voorbereiding op de werken aan de R1).

De post projectverzekering omvat naast het 2e voorschot op de ABR, tevens het gedeelte onder gewestwaarborg (1.300 keuro - echter aflopend), de BA overkoepelend eerste rang, milieuverzekering, bijstand en vergoedingen ihkv een beperkt aantal schadegevallen.

PFAS

De PFAS-directe uitgaven namen in 2022 een hoge vlucht ten gevolge van de maatregelen die nodig waren nadat de uitspraken van Raad van State inzake twee UDN-klachten (december 2021 en april 2022) nadelig uitvielen voor de projectuitvoering. Op Linkeroever – infra, de momenteel meest geïmpacteerde werf, stegen de uitgaven opnieuw tot boven 25.000 keuro. Voor het eerst werden uitgaven genoteerd op alle hoofdprojecten OWV. Vooral op Scheldetunnel (totaal van 18.000 keuro) dienen reeds heel wat inspanningen gedaan te worden. De werken bestonden vnl. uit: de bouw van waterzuiveringsinstallaties op LO en RO, dempen van de Tophatgracht, tijdelijk extern afvoeren gronden LO naar TOP's (Tijdelijke Opslagplaatsen), stilstanden (materieel & regieprestaties), inzaaien van grondstocks, continuïteitsmaatregelen en een proefproject inzake grondreiniging. De uitgaven op 3A en 3B waren beperkter in 2022.

Flankerend beleid

Met de toelages Toekomstverbond, verkeersveiligheid en de beheersvergoeding werden een aantal flankerende mobiliteitsprojecten uitgevoerd: de park-and-rides die openden eind 2021/begin 2022, elektrisch deelfietsensysteem, projectuitgaven team Vervoerregio Antwerpen, fietspaden, verkeerslichteninstallaties en tekstkarren… Op de dotatie Toekomstverbond werd in het kader van het Toekomstverbond ook een studie rond de maximale overkapping gevoerd.

Relanceplannen

De projecten gefinancierd met Relance-middelen kregen in 2022 vorm. Het meest in het oog springende project was de ondertunneling van het fietspad Turnhoutsebaan, tussen R1 en Cogelsplein Deurne. Daarnaast startte de aanleg/verbetering van heel wat fietspaden en constructie van fietsstallingen op.

VIA-begrotingen

Conform de instructies bij de beleids- en begrotingstoelichting uitvoering 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 AWV met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoedingen, volgt de uitvoering de aflossingstabellen en is er enkel een afwijking mogelijk omwille van de geldende indexering op de onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen. Gelet op de stijgende prijzen in 2022 is deze component sterk gestegen in 2022, waardoor hiervoor extra middelen werden gecompenseerd binnen AWV.

IX. BELEIDSVELD: WATERINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

1. ISE HAVEN- EN WATERBELEID

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 decennia tijdens de 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. Hier werd in 2022 verder aan gewerkt en uitvoering gegeven. Daarnaast voerden we ook het Masterplan Kustveiligheid en het Sigmaplan verder uit.

In het kader van de nieuwe havenstrategie werd er in 2022 meer gestructureerd en nauwer samengewerkt met de havenbesturen. Dit in om samen met de havenbesturen de nieuwe uitdagingen in de Vlaamse havens te kunnen aanpakken. Het uitgangspunt was, is, en zal zijn 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 werd werk gemaakt van een regelgevend kader waar ondernemingen onder bepaalde voorwaarden subsidies kunnen ontvangen voor duurzaam vervoer. Er werd tevens 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*

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

HAVEN- EN WATERBELEID, MVG excl. DAB

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	7.068	7.068	7.068	7.506	7.506	3.915
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**7.068**	**7.068**	**7.068**	**7.506**	**7.506**	**3.915**

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingen in het kader van het haven- en waterbeleid lagen in 2022 in lijn met de begrotingsaanpassing. Wat de vereffeningskredieten betreft, lag de uitvoering 3.591 keuro lager dan voorzien. Dit is te wijten aan de betaalbehoefte die in 2023 of later plaatsvindt.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	3.768	3.768	3.768	4.206	4.206	2.757

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingen lagen in uitvoering in lijn met de begrotingsaanpassing. De vereffeningen lagen 1.449 keuro lager dan voorzien. Dit vanwege een verschuiving in de betaalbehoefte naar 2023.

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.

Begrotingsuitvoering:

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	1.158

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag wat de vastlegging betreft in lijn met de begroting, gelet op het feit dat er jaarlijks een vast bedrag wordt voorzien voor de VNSC.

De vereffeningen lagen echter lager dan voorzien bij de begrotingsopmaak (2.142 keuro). Dit is te wijten aan het feit dat een aantal vereffeningen in het kader van de activiteiten van de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) voorzien worden in 2023.

2. ISE WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

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 structuurelement 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 waterwegnetwerk*
- *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*

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	2.181	2.181	2.168	2.181	2.381	1.980
Toe-lagen IS	128.407	135.665	135.431	128.407	135.173	134.939
Overige LE, PA, andere	862	862	862	862	862	862
Totaal	**131.450**	**138.708**	**138.461**	**131.450**	**138.416**	**137.781**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering in VAK binnen dit ISE ligt in lijn met de begroting en zelfs iets hoger, gelet op de herverdelingen tijdens het jaar richting de toelage van De Vlaamse Waterweg in het kader van het honoreren van de budgettaire impact van de overschrijdingen van de spilindex op de lonen en sociale uitkeringen.

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	940	0	0
BU	2.746	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Voor 2022 is er 2.746 keuro ontvangen, hetgeen substantieel hoger is dan geraamd. Dit is te wijten aan:

- Een onderschatting t.b.v. 810 keuro van de ontvangsten die ten gevolge van het decreet van het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics niet meer op het Eigen Vermogen kon aangerekend worden (incl. ontvangsten betreffende verkoop hydrografische producten);
- Eind 2022 werd de grant agreement afgesloten m.b.t. de toekenning van de EU-subsidie voor radarisatie KGT. Een eerste betaling t.b.v. 610 keuro is eveneens reeds in 2022 ontvangen, hetgeen niet voorzien was bij begrotingsaanpassing 2022.

Uitgaven

MB0-1MIH2TY-IS – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage van De Vlaamse Waterweg om te voorzien in de uitgaven voor lonen en sociale lasten, energie uitgaven en onderhoud van de waterweginfrastructuur.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	128.407	135.665	135.431	128.407	135.173	134.939

Inhoudelijke toelichting:

Ten opzichte van BA 2022 neemt de toelage Van De Vlaamse Waterweg toe met 6.532 keuro VAK en VEK. Deze toename is te verklaren door:

- Een herverdeling van begrotingsartikel CB0-1CBG2AB-PR, naar aanleiding van de overschrijdingen van de spilindex in december 2021, februari 2022, april 2022, juli 2022, oktober 2022 en november 2022 ten bedrage van 6.093 keuro;
- Een herverdeling voor een bedrag van 673 keuro van begrotingsartikel SG0-1SKC2TG-PR, voor de uitbetaling van ecocheques ter waarde van 250 euro aan alle personeelsleden die onder het toepassingsgebied van het sectoraal akkoord 2020-2022 vallen;
- Een budgetoverdracht van De Vlaamse Waterweg naar Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust ten bedrage van 234 keuro voor de uitbating van de veren Afsnee en Baarle-Drongen;
- 492 keuro, inkomend vanuit CB0-1CBX2AC-PR in het kader van het behalen van de interne doelstellingen van de Vlaamse Overheid inzake klimaat en het verhogen van de renovatie-ambitie van de Vlaamse Overheid tot jaarlijkse primaire energiebesparing van 2,5% zoals bepaald in het Vlaams Energie- en klimaatplan (VAK).

MB0-1MIH2TY-PA – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft een toelage aan de Vlaamse Waterweg met betrekking tot het terugvorderbaar voorschot ter compensatie van de gederfde ontvangsten uit watervangen afkomstig van de Haven van Brussel.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	862	862	862	862	862	862

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

MC0-1MIH2TA-WT – WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de kosten aangerekend die specifiek verband houden met de activiteiten van de afdelingen van het agentschap MDK, zoals studies, lidmaatschappen internationale organisaties, het onderhoud van de elektrische en elektromechanische installaties, schadevergoedingen aan derden, milieuheffingen, onroerende voorheffing, enz…

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	2.181	2.181	2.168	2.181	2.381	1.980

Inhoudelijke toelichting:

Uitvoering cf. vooropgestelde begroting.

3. ISE ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Dit inhoudelijk structuurelement 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, de afdeling Maritieme Toegang van het departement als 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 AMT 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 klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik*

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	262.975	262.975	261.053	261.990	260.690	248.059

Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	5.792	5.792	7.096	5.792	5.792	7.096
Totaal	**268.767**	**268.767**	**268.149**	**267.782**	**266.482**	**255.155**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering in VAK lag 618 keuro lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit is het resultaat van een onderbenutting op de ESR-uitgaven ten bedrage van 618 keuro als compensatie voor een overschrijding van de loonkredieten van het departement MOW.

De overbenutting op MB0-1MIH2UB-LE is het resultaat van een pure verschuiving in uitvoering tussen twee begrotingsartikels. Gelet op het feit dat Amoras een cessie van schuldvordering betreft (en er dus geen opsplitsing van kapitaal en interesten nodig is), heeft het departement F&B het bedrag van 1.304 keuro bijgeboekt op de kapitaalscomponent (voorliggend begrotingsartikel, en verlaagd op de onderhoudscomponent (MB0-1MIH2UA-WT).

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	977	0	0
BU	2.576	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De gerealiseerde ontvangsten in 2022 lagen aanzienlijk hoger dan de raming bij de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan een eenmalige ontvangst vanuit het havenbedrijf Antwerpen-Brugge ten belope van 1.555 keuro als het gevolg van een gedeeltelijke terugbetaling van de subsidie decreetkosten uit 2021.

MB0-9MIHAUA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de afboekingen van vorderingen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
BU	-8	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De realisatie is het gevolg van de afboeking van de vorderingen van het verleden doorheen 2022.

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 decreetkosten 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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	237.230	237.230	235.309	236.245	231.445	216.803

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag wat vastlegging betreft in 2022 1.921 keuro lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit enerzijds vanwege een technische correctie in grootboek op de kapitaalscomponent van Amoras in plaats van op voorliggend begrotingsartikel (compensatie in uitvoering) en anderzijds omwille van een blokkering van 600 keuro ter compensatie van een overschrijding van de loonkredieten van het departement MOW.

Het beschikbare vereffeningskrediet op jaareinde lag lager dan ingeschat bij de begrotingsaanpassing. Daar de ingeschatte betaalbehoefte zich niet voordeed, werden volgende vereffeningskredieten herverdeeld doorheen 2022:

- 4.500 keuro, uitgaand naar MC0-1MIH2UA-WT in het kader van de vereffeningen op de vastleggingen van het huidige jaar en de vastleggingen uit het verleden;
- 300 keuro, uitgaand naar MB0-1MAH2ZZ-WT in het kader van de vereffeningen op de vastleggingen van het huidige jaar en de vastleggingen uit het verleden.

De VEK-realisatie lag op jaareinde 14.642 keuro lager dan begroot. Bijgevolg zijn deze middelen in onderbenutting gevallen.

MB0-1MIH2UB-LE – KAPITAAL AMORAS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel wordt de aflossing van het kapitaal in het kader van Amoras voorzien.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	5.792	5.792	7.096	5.792	5.792	7.096

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt 1.304 keuro hoger dan begroot. Dit is een pure verschuiving in uitvoering tussen twee begrotingsartikels. Gelet op het feit dat het een cessie van schuldvordering betreft (en er dus geen opsplitsing van kapitaal en interesten nodig is), heeft het departement F&B het bedrag van 1.304 keuro bijgeboekt op de kapitaalscomponent (voorliggend begrotingsartikel, en verlaagd op de onderhoudscomponent (MB0-1MIH2UA-WT).

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 stormvloeden 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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	25.745	25.745	25.744	25.745	29.245	31.256

Inhoudelijke toelichting:

In opdracht van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust werden de noodzakelijke onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd in de Vlaamse kustjachthavens. Hiervoor is in 2022 een bedrag van 14.804 keuro vastgelegd.

Het vereiste onderhoud van de bestaande assets die de veiligheid tegen overstroming uit zee verzekeren werd uitgevoerd zodat de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de installaties in orde blijft. Bij de uitvoering van onderhoudswerken wordt steeds rekening gehouden met de impact voor de betrokken actoren om de hinder door de interventies tot het strikte minimum te beperken. Voor de uitvoering van het regulier onderhoud aan het patrimonium is een bedrag van 5.453 keuro vastgelegd.

Voor het onderhoud van de hydrografische en hydrometeorologische meetinfrastructuur van de Vlaamse Hydrografie werd in 2022 een bedrag vastgelegd van 4.519 keuro waardoor de Vlaamse Hydrografie op elk moment operationeel was. Hydrografische data werden aangeleverd aan zeevarenden via officiële nautische publicaties. Tijdens de voorjaars-en najaarsstormen leverde het Meetnet Vlaamse Banken real-time observaties van de weersomstandigheden om scheepvaart operaties en beloodsing te kunnen informeren.

Voor het opsporen en verwijderen van conventionele en toxische explosieven op de Vlaamse stranden werd 908 keuro aangewend in 2022.

DAB’s

DAB VIF - DEP

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	0	0	2.534	2.534	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 werden geen vereffeningen uitgevoerd. Het openstaand encours zal volgende jaren vereffend worden.

Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: De Vlaamse Waterweg

Omschrijving

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.

Uitgaven

Voor onderhoud van de waterweginfrastructuur en om de bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk te garanderen werd in 2022 voor 52.668 keuro aan beleidsuitgaven gerealiseerd. Dit stemt overeen met wat werd voorzien bij BO 2022. De financiering is afkomstig vanuit de inkomsten uit eigen activiteiten (29.947 keuro) en vanuit de werkingstoelage (22.721 keuro).

4. ISE INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe waterinfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structuurelement. 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 toeristischrecreatieve 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: 38.901 keuro (waarvan 28.000 keuro verwervingen);
- Aanleg en instandhouding Vandammesluis: 13.961 keuro;
- Aanleg en instandhouding kaaimuren en taluds in havengebieden Oostende en Zeebrugge: 427 keuro;
- Complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen studies en voorbereidende werken: 1.875 keuro;
- Aanleg en instandhouding Royerssluis: 1.497 keuro.

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 waterwegnetwerk*
- *OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk*
- *OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik*

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

		(duizend euro)
	VAK	**VEK**

2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	158.284	158.284	137.388	158.284	158.284	137.387
Toe-lagen IS	220.778	350.686	350.686	301.732	350.686	350.686
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**379.062**	**508.970**	**488.074**	**460.016**	**508.970**	**488.073**

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de ESR-uitgaven lag in 2022 20.896 keuro lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan aan een lagere kost voor Vlaanderen in 2022 in het kader van de uitvoering van het project Nieuwe sluis Gent-Terneuzen en werd ook aan ontvangstenzijde boekhoudkundig technisch zo verwerkt (MB0-9MIHAVB-OP).

De toelagen lagen op jaareinde 129.908 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit heeft voornamelijk te maken met de bewegingen op MB0-1MIH5VY-IS.

- Extra toegekend krediet via het decreet van 23 november 2022 houdende de tweede aanpassing van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2022. Aan De Vlaamse Waterweg worden extra middelen toegekend ten bedrage van 22.260 keuro in VAK en in VEK voor prijsherzieningen omwille van de impact van de energie- en grondstoffencrisis.
- Een herverdeling ten bedrage van 709 keuro in VAK en in VEK van het begrotingsartikel van De Vlaamse Waterweg MB0-1MIH5VY-IS naar het begrotingsartikel van het Vlaams Infrastructuurfonds MB0-1MFH2LY-IS voor de ondersteuning rond BIM projecten.
- Een herverdeling van begrotingsartikel CB0-1CBX2AC-PR, voor de implementatie van energie-efficiëntiemaatregelen voor de eigen gebouwen en technische installaties van 492 k euro VAK.
- Diverse herverdelingen van begrotingsartikel CB0-1CBG2AH-PR, voor het recupereren vanuit de algemene middelen voor het financieren van uitgaven die kaderen binnen het relanceplan Vlaamse Veerkracht goedgekeurd. In totaal werd er 109.631 keuro VAK en 49.663 keuro VEK.

De realisatie van de toelagen lag op jaareinde in lijn met het uiteindelijke beschikbare budget.

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

Ontvangsten

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	133.599	0	0
BU	112.703	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering werd geboekt in functie van de laatst beschikbare kasreeks van het project sluis Terneuzen. In uitvoering betreft het twee boekingen: een boeking in functie van de kasreeks 2022 ten belope van 49.794 keuro en een boeking ter correctie van de kasreeks 2021 ten belopen van 62.909 keuro.

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	14.669	0	0
BU	14.669	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Conform de bepalingen van de overeenkomst met Nederland werd er in 2022 een bedrag van 14.669 keuro voorzien op dit artikel. Deze tussenkomst is afkomstig van het Havenbedrijf Gent en werd voorzien in het kader van de financiering van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen. In 2022 werd de bepaling in de overeenkomst gerealiseerd.

Uitgaven

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	158.284	158.284	137.388	158.284	158.284	137.387

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt 20.896 keuro lager dan voorzien. Dit verschil is te wijten aan een lagere kost voor Vlaanderen in 2022 in het kader van de uitvoering van het project Nieuwe sluis Gent-Terneuzen en werd ook aan ontvangstenzijde boekhoudkundig technisch zo verwerkt (MB0-9MIHAVB-OP). Bijgevolg is de uitvoering bijgesteld naar 137.388 keuro.

MB0-1MIH5VW-IS – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft hier de investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg uit de overkappingsruiter voor de leefbaarheidsprojecten.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	3.079	4.658	4.658	4.658	4.658	4.658

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering in VAK bedroeg 3.079 keuro, zoals begroot. De vereffening bedroeg 4.658 keuro in uitvoering, zoals begroot.

MB0-1MIH5VY-IS – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg.

Begrotingsuitvoering:

						(duizend euro)
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	217.699	346.028	346.028	297.074	346.028	346.028

Inhoudelijke toelichting:

Ten opzichte van BA 2022 neemt de toelage Van De Vlaamse Waterweg toe met 131.674 keuro VAK en 71.214 keuro VEK. Deze toename is te verklaren door:

- Extra toegekend krediet via het decreet van 23 november 2022 houdende de tweede aanpassing van de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2022. Aan De Vlaamse Waterweg worden extra middelen toegekend ten bedrage van 22.260 keuro in VAK en in VEK voor prijsherzieningen omwille van de impact van de energie- en grondstoffencrisis.
- Een herverdeling ten bedrage van 709 keuro in VAK en in VEK van het begrotingsartikel van De Vlaamse Waterweg MB0-1MIH5VY-IS naar het begrotingsartikel van het Vlaams Infrastructuurfonds MB0-1MFH2LY-IS voor de ondersteuning rond BIM projecten.
- Een herverdeling van begrotingsartikel CB0-1CBX2AC-PR, voor de implementatie van energie-efficiëntiemaatregelen voor de eigen gebouwen en technische installaties van 492 k euro VAK.
- Diverse herverdelingen van begrotingsartikel CB0-1CBG2AH-PR, voor het recupereren vanuit de algemene middelen voor het financieren van uitgaven die kaderen binnen het relanceplan Vlaamse Veerkracht goedgekeurd. In totaal werd er 109.631 keuro VAK en 49.663 keuro VEK.

DAB's

DAB VIF - DEP

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 privatieve 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 volgend 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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	17.192	0	0
2e BA-JR	17.192	0	0
BU	15.141	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De ontvangsten lagen in 2022 2.051 keuro lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan het feit dat de ontvangsten van de Europese Subsidies voor de projecten Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ) en Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) gerealiseerd werden op de algemene begroting (MB0-9MHHAOA-OW).

MBU-2MIHAVA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de afboekingen van vorderingen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
2e BA-JR	0	0	0
BU	-83	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De realisatie is het resultaat van afboekingen van vorderingen uit het verleden doorheen 2022.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	117.692	154.878	120.526	100.632	125.676	111.585

Inhoudelijke toelichting:

Het begrote bedrag qua vastleggingskredieten van 117.692 keuro werd in de loop van 2022 aangevuld via herverdelingen tot het uiteindelijke beschikbare bedrag van 154.878. Dit bedrag is inclusief een geruiterd krediet van 9.000 keuro voor het toekomstverbond Doel, die grotendeels werd overgeheveld naar 2023.

Volgende herverdelingen verklaren deze beweging:
- 186 keuro, inkomend van MBU-3MIH2VX-IS in het kader van efficiënte besteding van middelen binnen DAB Vlaams infrastructuurfonds;
- 10.000 keuro, inkomend van MBU-3MFH2LB-WT in het kader van de subsidie aan het havenbedrijf Antwerpen-Brugge voor het uitvoeren van baggerwerken;
- 27.000 keuro, inkomend van de Relanceprovisie in het kader van onteigeningen voor het project 'Nieuwe Sluis Zeebrugge'.

Rekening houdend met een geruiterd krediet van 9.000 keuro ligt de uitvoering van de vastleggingen 25.000 keuro lager dan het beschikbare budget in begroting. Dit is te wijten aan een blokkering van de kredieten omwille van een hogere vastlegging in 2020 teneinde de vastlegging voor de Royerssluis op dat moment correct te kunnen aanrekenen. In 2021 en 2022 werd het bedrag dat bovenop de begroting werd vastgelegd in 2020, geblokkeerd, zodat er intertemporeel binnen het beschikbare budget gebleven wordt.

De vastleggingen ten belope van 120.526 keuro kaderen binnen SD 3 "Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten". Concreet betreft het volgende grote vastleggingen:
- Subsidie aan Port of Antwerp-Bruges: 10.000 keuro;
- Nieuwe Sluis Zeebrugge: 38.901 keuro(waarvan 28.000 keuro verwervingen)
- Ontwikkelen van een kustvisie: 3.376 keuro
- Extra containercapaciteit Antwerpen: 1.875 keuro
- Bouw sluizen: Royerssluis: 1.497 keuro
- Instandhouding Pierre Vandammesluis: 13.961 keuro
- Instandhouding Berendrecht- en Zandvliet sluizencompex: 9.532 keuro
- Instandhouding Kallosluis: 9.025 keuro
- Technische ondersteuning en milieuzorg: 5.868 keuro
- Beschikbaarheidsvergoeding Kieldrechtsluis: 18.055 keuro

Het begrote bedrag qua vereffeningskredieten van 100.632 keuro werd in de loop van 2022 aangevuld via herverdelingen tot het uiteindelijke beschikbare bedrag van 125.676. Volgende herverdelingen verklaren deze beweging:

- 294 keuro, inkomend van MBU-3MIH2VX-IS in het kader van efficiënte besteding van middelen binnen DAB Vlaams infrastructuurfonds;
- 10.000 keuro, inkomend van MBU-3MFH2LB-WT in het kader van de subsidie aan het havenbedrijf Antwerpen-Brugge voor het uitvoeren van baggerwerken;
- 14.750 keuro, inkomend van de Relanceprovisie in het kader van onteigeningen voor het project 'Nieuwe Sluis Zeebrugge'.

MBU-3MIH2VX-IS – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de overdrachten aan de Vlaamse Landmaatschappij geregeld.
Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	348	162	162	523	229	229

Inhoudelijke toelichting:

De uiteindelijke kredieten op jaareinde wijken af van de begrotingsaanpassing vanwege volgende herverdeling:

- 186 keuro VAK en 294 keuro VEK, uitgaand naar MBU-3MIH2VA-WT in het kader van efficiënte besteding van middelen binnen DAB Vlaams infrastructuurfonds. Dit op basis van het projectoverzicht van de VLM dat lager was dan begroot.

De uitvoering ligt in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

DAB VIF - MDK

Ontvangsten

MCU-2MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel omvat diverse ontvangsten waaronder de ontvangsten uit strand, zeedijk- en jachthavenconcessies, inkomsten van schaderegelingen en inkomsten op basis van 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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	14.143	0	0
2e BA-JR	14.143	0	0
BU	2.900	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel omvat diverse ontvangsten waaronder de ontvangsten uit strand, zeedijk- en jachthavenconcessies (226 keuro), inkomsten van schaderegelingen (386 keuro) en inkomsten op basis van 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 (2.225 keuro).

M.b.t. uitvoering RON-project, heeft de geplande verkoop van de gronden in 2022 niet plaats gevonden o.w.v. vertraging in de project-MER en de opmaak van een brownfieldconvenant, waardoor de voorziene ontvangsten niet zijn gerealiseerd.

Gelet op de niet-realisatie van de inkomsten zijn de hieraan gekoppelde uitgaven die, cf. begrotingsaanpassing 2022, in 2022 voorzien waren, zijnde 11.141 keuro, in onderbenutting gebleven.

MCU-2MIHAVA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de afboekingen van vorderingen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
2e BA-JR	0	0	0
BU	-312	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De realisatie is het resultaat van afboekingen van vorderingen uit het verleden doorheen 2022.

Uitgaven

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 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. 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 de 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 kunnen 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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	57.072	63.501	44.914	78.871	77.832	69.866

Inhoudelijke toelichting:

In uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid werden verschillende projecten voorbereid, opgestart of verdergezet. werden overige zwakke plekken aangepakt. Om het veiligheidsniveau op peil te houden werden in 2022 strandsuppleties (4.051 keuro) uitgevoerd door extra veiligheidsbuffers aan te leggen of door eerdere suppleties te onderhouden.

Andere voornaamste projecten die in het kader van het realiseren van een veilige kustverdediging zijn vastgelegd in 2022 zijn de bouw van een strandhoofdenveld in De Haan – Wenduine, het herinrichting van de duinen in De Haan en de realisatie van overstromingsmaatregelen te Blankenberge en Zeebrugge waaronder de bouw van een stormmuur te Blankenberge.

Eveneens werden de veiligheidstoetsingen m.b.t. de kustveiligheid verder uitgevoerd, de nodige voorbereidingen getroffen en studies en architecturale ontwerpen uitgevoerd voor komende projecten.
Zo zijn voor het project strekdam Blankenberge zijn de concepten verder uitgewerkt en is er aandacht gegeven aan de bezorgdheden van de verschillende actoren. Dit resulteert in de aanbesteding in het eerste semester 2023.

Voor de projecten in het kader van de realisatie van een veilige kustverdediging werd in 2022 in totaliteit een bedrag van 15.554 keuro vastgelegd.

In de infrastructuur voor de kustjachthaven is in 2022 een bedrag van 19.818 keuro geïnvesteerd. De voornaamste investeringen zijn hier:

- Zeebrugge: het plaatsen van vlottende steigers in de oude vissershaven en het vernieuwen van de basisinfrastructuur van de oude vissershaven. Eveneens worden de kaaimuren aan het Tijdok aangepast.
- Nieuwpoort: plaatsen van vlottende steigers ter hoogte van de motoristenpost van DAB Vloot
- Oostende: plaatsen van wrijfhouten aan het Visserijdok

In 2022 werd er verder geïnvesteerd in de modernisering en uitbreiding van de ICT omgeving voor het verwerken, opslaan en publiceren van hydrografische en hydrometeorologische data. Behoeftenanalyses werden opgestart voor de digitalisering van bestaande procedures en omzetting in applicaties ter verhoging van operationele efficiëntie. Er werd een bedrag van 2.614 keuro vastgelegd voor de investeringen van de Vlaamse Hydrografie.

In het kader van de VTS-investeringsprojecten is in 2022 ingezet op verschillende projecten waaronder de planmatige instandhoudingswerken en bijhorend onderhoud en beheer gebouwen en de werktuigbouwkundige elektrotechnische installaties ten behoeve van de ScheldeRadarKeten (SRK) en het verder zetten van de renovatie en herinrichting van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Center (MRCC).

Voor verdere details wordt verwezen de GIP rapportering.

Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: De Vlaamse Waterweg

Omschrijving

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.

Uitgaven

De uitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur worden afgestemd op de investeringstoelage en Europese en andere cofinanciering. Voor 2022 bedroegen de beleidsuitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur 338.133 keuro. De betaaluitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur voor 2022 bedroegen 380.392 keuro.

Deze middelen werden gebruikt voor de invulling van het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg. Het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg geeft 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 uitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur worden afgestemd op de investeringsmachtiging, verkregen/te verwachten Europese subsidies en andere cofinanciering. Voor 2022 kon De Vlaamse Waterweg zich voor beleidsuitgaven ook beroepen op relancemiddelen (110 mio euro):
* VV13 – een groter en veiliger fietsnetwerk: 37.533 keuro
* VV26 – Blue Deal: 11.080 keuro
* VV37 – Asset management: 22.198 keuro
* VV41 – Modal Shift naar water – Albertkanaal (versneld verhogen van bruggen): 11.890 keuro
* VV42 – Modal Shift naar water – extra kaaimuren: 14.365 keuro
* VV43 – Modal shift naar water – opstart Dender: 12.565 keuro

5. ISE SCHEEPVAARTVERKEER

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, datauitwisseling 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*

Budgettair kader voor het begrotingsjaar

SCHEEPVAARTVERKEER, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	43.047	44.086	43.563	43.047	46.086	46.207

Toe-lagen IS	48.074	50.378	50.378	48.074	50.378	50.378
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	**91.121**	**94.464**	**93.941**	**91.121**	**96.464**	**96.585**

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-uitgaven lagen in uitvoering 523 keuro lager dan begroot bij de begrotingsopmaak. Deze afwijking is te wijten aan een blokkering van de kredieten ter compensatie van de loontekorten binnen MDK.

De uitvoering van de toelagen lag in lijn met de uiteindelijke kredieten op jaareinde. Deze wijken echter af van de raming bij begrotingsaanpassing. Volgende herverdelingen werden doorgevoerd doorheen 2022:

- 59 keuro, inkomend op MC0-1MIH2WX-IS vanuit de Indexprovisie (CB0-1CBG2AB-PR) in het kader van het honoreren van de overschrijdingen van de spilindex op de lonen, sociale uitkeringen en loonsubsidies;
- 76 keuro, inkomend op MC0-1MIH2WY-IS vanuit de Indexprovisie (CB0-1CBG2AB-PR) in het kader van het honoreren van de overschrijdingen van de spilindex op de lonen, sociale uitkeringen en loonsubsidies;
- 723 keuro, inkomend op MC0-1MIH2WX-IS vanuit de Indexprovisie (CB0-1CBG2AB-PR) in het kader van het honoreren van de overschrijdingen van de spilindex op de lonen, sociale uitkeringen en loonsubsidies;
- 944 keuro, inkomend op MC0-1MIH2WY-IS vanuit de Indexprovisie (CB0-1CBG2AB-PR) in het kader van het honoreren van de overschrijdingen van de spilindex op de lonen, sociale uitkeringen en loonsubsidies;
- 229 keuro, inkomend op MC0-1MIH2WX-IS vanuit SGO-SKC2TG-PR en VR0-1VBA2ZZ-PR in het kader van de uitbetaling van de ecocheques voor de personeelsleden (VAK en VEK);
- 273 keuro, inkomend op MC0-1MIH2WY-IS vanuit SGO-SKC2TG-PR en VR0-1VBA2ZZ-PR in het kader van de uitbetaling van de ecocheques voor de personeelsleden (VAK en VEK).

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:

- VBS-ontvangsten (VerkeersBegeleidingsSysteem)
- Terugbetaling van door het gewest gedane uitgaven voor het herstel van schade veroorzaakt door derden aan varende eenheden, markeringen en infrastructuur.

- Participatie door Nederland in de studie en de bouw van de voorzieningen inzake de Walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, cf. het "Radarverdrag".

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	8.850	0	0
BU	19.104	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De totale gerealiseerde ontvangsten zijn onderverdeeld in 3 categorieën:
1) VBS-ontvangsten (VerkeersBegeleidingsSysteem), in uitvoering van het "Decreet houdende de vergoeding, verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen". De tarieven zijn afhankelijk van de lengte van het schip. De totale ontvangst bedroeg in 2022 6.014 keuro.
2) Terugbetalingen vanuit Nederland van de door Vlaanderen voorgefinancierde uitgaven m.b.t. de Schelderadarketen, conform het "Radarverdrag". Het betreft terugbetaling van personele-, exploitatie-, en investeringskosten, voor een totaalbedrag van 4.837 keuro in 2022.
3) Terugbetaling van uitgaven voor het herstel van schade veroorzaakt door derden aan varende eenheden, markeringen en infrastructuur. voor een totale ontvangst 2022 van 105 keuro.

Het verschil tussen de 3 beschreven ontvangsten en de gerapporteerde uitvoeringscijfers, betreffen de inboeking van dubieuze vorderingen die t.g.v. de instap van DAB Loodswezen in Orafin zijn opgenomen. Zie ook artikel MC0-9MIHAWA-WT.

MC0-9MIHAWA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de afboekingen van vorderingen opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
BU	-8.147	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De negatieve ontvangst betreft de inboeking van dubieuze vorderingen die t.g.v. de instap van DAB Loodswezen in Orafin zijn opgenomen. Zie ook artikel MC0-9MIHAWA-OW.

Uitgaven

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	39.398	40.437	40.436	39.398	42.437	43.080

Inhoudelijke toelichting:

Op 16 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering haar goedkeuring verleend aan volgend uitvoeringsbesluit in uitvoering van artikel 32 van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, met name het "Besluit van de Vlaamse Regering tot regeling van de toekenning van subsidies aan de havenbedrijven voor de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van milieu". Het besluit werd op 23 augustus 2021 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en regelt de subsidiëring voor de havenkapiteinsdiensten voor de periode 2021-2023.
In 2022 werd in dit kader 13.313 keuro vastgelegd.

In kader van de terugbetaling a/d Nederlandse staat voor de verrichte uitgaven op de Westerschelde op Nederlands grondgebied en Scheldemonden: verlichting, bebakening, radar, ... voor het dienstjaar 2022, werd een bedrag vastgelegd van 6.642 keuro. Tevens werd een bedrag vastgelegd voor terugbetaling investeringskosten Schelderadarketen ten bedrage van 1.042 keuro

In het kader van de Schelderadarketen (SRK) werden de nodige budgetten besteed aan het functioneel en technologisch up-to-date houden van de operationele systemen. Werktuigbouwkundige elektrotechnische installaties, applicatiebeheer, nautische installaties, Private Cloud,…

Vanaf 1 januari 2021 staat agentschap MDK in voor de personenmobiliteit over het water voor de uitbating van de Waterbus. Een bedrag van 11.306 keuro werd hiervoor vastgelegd in 2022.

Die verantwoordelijkheid omtrent de personenmobiliteit over het water gaat ook gepaard met de overname van de 11 veerdiensten uitgebaat door De Vlaamse Waterweg NV. De eerste 2 veerdiensten werden overgenomen in 2022, nl. de 2 veren op de Leie, zijnde Afsnee en Drongen. Een bedrag van 234 keuro werd voorzien in 2022. In 2023 worden de andere veerdiensten overgedragen.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	3.649	3.649	3.127	3.649	3.649	3.127

Inhoudelijke toelichting:

Cf. het tariefmutatievoorstel voor 2022 werd 3.127 keuro uitbetaald aan het Nederlands Loodswezen ter dekking van de tarieven. Het restant van 522 keuro werd geblokkeerd als compensatie voor de loontekorten binnen MDK.

MC0-1MIH2WX-IS – DAB VLOOT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Toelage DAB Vloot.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	25.715	26.770	26.770	25.715	26.770	26.770

Inhoudelijke toelichting:

Zie bespreking van de begroting van DAB Vloot.

MC0-1MIH2WY-IS – DAB LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Toelage DAB Loodswezen

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	22.359	23.608	23.608	22.359	23.608	23.608

Inhoudelijke toelichting:

Zie bespreking van de begroting van DAB Loodswezen.

DAB's

DAB LOODSWEZEN

DAB Loodswezen heeft als kerntaak veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	91.379	0	0
2e BA-JR	93.753	0	0
BU	94.133	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 was er een hoge inflatie wegens de Oekraïnecrisis waardoor de automatische indexatie van de loodsgelden een stuk hoger lag dan verwacht.

MCD-2MIHAWA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden loodsgelden geïnd uit het verleden.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	0	0	0
2e BA-JR	0	0	0
BU	24	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 was er een onverwachte ontvangst uit een faillissement.

MCD-2MIHAWB-OW – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt de onderlinge kostenverrekening aangerekend tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst van 24 december 2015 met het Nederlands Loodswezen.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	91	0	0
2e BA-JR	91	0	0
BU	91	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Cf. het tariefmutatievoorstel voor 2022 bedroeg de onderlinge kostenverrekening 91 keuro ten voordele van Vlaanderen.

MCD-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Om een maatschappelijk aanvaardbare prijssetting voor de dienstverlening te voorzien ontvangt DAB Loodswezen een jaarlijkse dotatie.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	22.359	0	0
2e BA-JR	23.608	0	0
BU	23.608	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 werd een dotatie voorzien ten bedrage van 23.608 keuro.

MCD-2MIHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de diverse ontvangsten aangerekend waaronder de BAF.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	3.457	0	0
2e BA-JR	9.294	0	0
BU	9.573	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Omwille van de sterk stijgende inflatie en de Oekraïnecrisis zijn de olieprijzen in 2022 sterk gestegen.

Uitgaven

MCD-3MIH2WA-PA – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden participaties aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

		(duizend euro)
	VAK	**VEK**

2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	0	3	3	0	3	3

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 werd een borgstelling gedaan in kader van het sociaal secretariaat die de lonen van de Nederlandse collega's uitbetaald.

MCD-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden enerzijds de kosten in kader van de beloodsing te land en anderzijds studies aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	3.560	3.910	3.910	3.560	3.910	3.909

Inhoudelijke toelichting:

Ook op dit artikel was de stijgende inflatie voelbaar.

MCD-3MIH2WX-IS – DAB VLOOT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de kosten van de beloodsing te water aangerekend cfr. DAB Vloot.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	37.090	39.785	39.785	37.090	39.785	39.785

Inhoudelijke toelichting:

Zie DAB Vloot.

MCD-3MIH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden specifieke werkingskosten en investeringen in kader van het beloodsingsproces aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	2.927	3.707	3.656	2.927	3.707	3.500

Inhoudelijke toelichting:

In 2022 was er een uitzonderlijke uitgave in kader van het anciënniteitsdossier.

DAB VLOOT

Ontvangsten

MCE-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Binnen dit artikel situeren zich de ontvangsten van de scheepvaartpolitie voor het inzetten van bemande schepen. Daarnaast worden hierop ook de schadeontvangsten en verkopen van (on)roerende goederen geboekt.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	2.278	0	0
2e BA-JR	2.793	0	0
BU	2.803	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de aangepaste begroting.

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	380	0	0
2e BA-JR	380	0	0
BU	380	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

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.
Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	37.090	0	0
2e BA-JR	39.785	0	0
BU	39.785	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de finale begroting. Eind 2022 werd een herschikking doorgevoerd teneinde het bedrag van de interne stroom te verhogen als compensatie voor het opvangen van stijgende brandstofuitgaven (n.a.v. de sterk gestegen gasolieprijzen) voor de schepen en een verhoging van de interne stroom DAB Vloot – Wandelaar Invest aan uitgavenzijde.

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.

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	25.715	0	0
2e BA-JR	26.770	0	0
BU	26.770	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De laatste wijziging betreft een verhoging vanuit de indexprovisie n.a.v. diverse spilindexoverschrijdingen in 2022 en een budgettaire compensatie voor het uitbetalen van de ecocheques van de personeelsleden van DAB Vloot.

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,...).

Begrotingsuitvoering:

			(duizend euro)
2022	**AO**	**TO**	**LO**
2e BA	2.193	0	0
2e BA-JR	2.090	0	0
BU	2.082	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

Uitgaven

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.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	19.839	22.671	22.331	19.839	22.671	22.638

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt grotendeels in lijn met de begroting. Eind 2022 werd een herschikking doorgevoerd voor het opvangen van stijgende brandstofuitgaven voor de schepen die ingezet worden binnen het beloodsingsproces. Aan ontvangstenzijde werd dit opgevangen door een verhoging van de interne stroom DAB Loodswezen - DAB Vloot.

MCE-3MIH2WC-WT – WANDELAAR INVEST

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de charterhuur en de verzekering van de SWATH beloodingsschepen van Wandelaar Invest NV aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			**VEK**		
2022	2e BA	2e BA-JR	BU	2e BA	2e BA-JR	BU
Uitgaven	11.325	11.600	11.600	11.325	11.600	11.600

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting. Eind 2022 werd een herschikking doorgevoerd om de aan te rekenen leasevergoeding van de SWATH beloodsingsmiddelen aan te passen aan de sterk gestegen indexcijfers. Aan ontvangstenzijde werd dit opgevangen door een verhoging van de interne stroom DAB Loodswezen - DAB Vloot.

X. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD

1. Apparaatskredieten

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	200	5.601	0	161.110	162.100
2e aanpassing BA-JR	200	5.601	0	171.793	174.833
BU	4.206	4.084	0	179.656	181.503

PROGRAMMA MA - MB0 – DEPARTEMENT MOW

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	200	5.601	0	54.479	54.469
2e aanpassing BA-JR	200	5.601	0	58.745	59.035
BU	4.206	4.084	0	59.479	59.581

MB0-1MAH2ZZ-LO - LONEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	42.294	42.294
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	45.276	45.276
BU	0	0	0	47.549	47.376

Op voorliggend begrotingsartikel worden de wedden, lonen, toelagen en forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

De uiteindelijke beschikbare kredieten wijken af van de budgetten bij begrotingsaanpassing omwille van onderstaande herverdelingen:

- 2.573 keuro, inkomend vanuit de Indexprovisie n.a.v. diverse spilindexoverschrijdingen in 2022;
- 370 keuro, inkomend vanuit SG0-1SKC2TG-PR en VR0-1VBA2ZZ-PR in het kader van de uitbetaling ecocheques;
- 39 keuro, inkomend vanuit SA0-1SBA2AA-PR in het kader van het EU-voorzitterschap.

Het totale jaarbudget op dit artikel (45.276 keuro) is 2.273 keuro lager dan de uitvoering. Deze overschrijding werd grotendeels gecompenseerd via blokkeringen op andere kredieten van het departement MOW. Dit teneinde binnen de beschikbare budgetten te blijven.

MB0-1MAH2ZZ-WT - WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	6.584	6.574
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	6.594	6.884
BU	0	0	0	6.569	6.866

Op dit begrotingsartikel worden alle mogelijke werkingskosten aangerekend die nodig zijn voor de interne werking van het departement.

De uiteindelijke beschikbare vastleggingskredieten wijken af van de budgetten bij begrotingsaanpassing omwille van onderstaande herverdelingen:

- 10 keuro, inkomend vanuit SA0-1SBA2AA-PR in het kader van het EU-voorzitterschap.

De uiteindelijke beschikbare vereffeningskredieten wijken af van de budgetten bij begrotingsaanpassing omwille van onderstaande herverdelingen:

- 10 keuro, inkomend vanuit SA0-1SBA2AA-PR in het kader van het EU-voorzitterschap;
- 300 keuro, inkomend vanuit MB0-1MIH2UA-WT in het kader van de vereffeningen op de vastleggingen van het huidige jaar en de vastleggingen uit het verleden.

De realisatie ligt in lijn met de begroting.

MB0-1MAH4ZZ-LO - LONEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	5.601	5.601
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	6.875	6.875
BU	0	0	0	5.361	5.339

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, lonen en toelagen van de gedetacheerden en terbeschikkinggestelden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

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 luchthavenexploitatiemaatschappijen (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.

De inschatting van het benodigd budget bij BA2022 is gebeurd op basis van werkelijke uitvoering in 2021. Zoals de uitvoeringscijfers aantonen ligt de werkelijke realisatie in 2022 1.514 keuro lager dan geraamd. Gelet op het feit dat het uitgaven betreft via een fonds, kan er slechts uitgegeven worden wat er aan ontvangsten gerealiseerd wordt in het fonds.

MB0-9MAHAZZ-OW - ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	200	0	0	0	0
2e aanpassing BA-JR	200	0	0	0	0
BU	4.235	0	0	0	0

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 realisatie ligt 4.035 keuro hoger dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit is grotendeels toe te wijzen aan de ontvangsten in het kader van de verkoop van twee percelen gewestgrond te Gent (3.181 keuro) en verkoop van gronden en gebouwen (737 keuro).

MB0-9MAHAZZ-WT - WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	0	0
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	0	0
BU	-29	0	0	0	0

Op voorliggend begrotingsartikel worden de afboekingen van openstaande vorderingen uit het verleden boekhoudkundig verwerkt.

MB0-9MAHTZZ-OW - ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	5.601	0	0	0
2e aanpassing BA-JR	0	5.601	0	0	0
BU	0	4.084	0	0	0

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 luchthavenexploitatiemaatschappijen (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.

De toegewezen ontvangsten vanuit de LEM's liggen in uitvoering lager dan geraamd. Het bedrag van 4.084 keuro in uitvoering staat voornamelijk voor de geregistreerde vorderingen betreffende het laatste kwartaal van 2021 en de eerste twee kwartalen 2022 ten opzichte van de LEM's. Gelet op het feit dat het om een begrotingsfonds gaat, kan er slechts uitgegeven worden wat er aan ontvangstenzijde binnen komt (over de jaren heen).

PROGRAMMA MA - MC0 – AGENTSCHAP VOOR MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	18.427	18.427
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	19.598	19.598
BU	0	0	0	21.071	20.778

MC0-1MAH2ZZ-LO - LONEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	17.018	17.018
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	18.189	18.189
BU	0	0	0	19.671	19.596

Op dit begrotingsartikel worden de wedden van de personeelsleden van de afdelingen van MDK aangerekend. De laatste wijziging betreft een verhoging

vanuit de indexprovisie n.a.v. diverse spilindexoverschrijdingen in 2022 en een compensatie voor de uitbetaling van de ecocheques.

De overschrijding in realisatie is gecompenseerd op andere begrotingsartikels van MDK.

MC0-1MAH2ZZ-WT - WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	1.409	1.409
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	1.409	1.409
BU	0	0	0	1.400	1.182

Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten aangerekend van de afdelingen van MDK (bv. vorming, vergoedingen, diverse personeel gebonden kosten, informatica,...).

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

PROGRAMMA MA - MD0 – AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	88.204	89.204
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	93.450	96.200
BU	0	0	0	99.106	101.144

MD0-1MAH2ZZ-LO - LONEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	73.761	73.761
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	78.960	78.960
BU	0	0	0	84.664	84.311

Met dit budget worden de wedden en de toelagen van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer betaald.

De uiteindelijke beschikbare kredieten wijken af van de budgetten bij begrotingsaanpassing omwille van onderstaande herverdelingen:

- 4.482 keuro, inkomend vanuit de Indexprovisie n.a.v. diverse spilindexoverschrijdingen in 2022;
- 674 keuro, inkomend vanuit SG0-1SKC2TG-PR en VR0-1VBA2ZZ-PR in het kader van de uitbetaling ecocheques;
- 43 keuro, inkomend vanuit FC0-1FBD2AA-PR in het kader van allerlei onderwijsinitiatieven.

Het totale jaarbudget op dit artikel (78.960 keuro) is 5.704 keuro lager dan de uitvoering. Deze overschrijding werd gecompenseerd via interne blokkeringen teneinde binnen de budgettaire contouren van de begroting te blijven.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zit op schema met de koppenbesparing die bij het begin van deze legislatuur werd opgelegd. Voor het realiseren van de gevraagde koppenbesparing voerde het Agentschap Wegen en Verkeer in de voorbije jaren een kerntakenplan consciëntieus uit en zette in op meer samenwerking met derden en partners, wat resulteerde in uitbestedingen, zelfs in haar kerntaken.

Om de doelstellingen van haar Agentschap te kunnen verwezenlijken moet het Agentschap Wegen en Verkeer evenwel inzetten op het behoud van voldoende expertise om de noodzakelijke controle op deze uitbestede processen te behouden en als goede huisvader te kunnen fungeren in de besteding van de toegekende beleidsmiddelen.

MD0-1MAH2ZZ-WT - WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	14.443	15.443

2e aanpassing BA-JR	0	0	0	14.443	17.193
BU	0	0	0	14.440	16.831

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, ….

De uitvoering ligt in lijn met de voorziene middelen.

MD0-1MAH4ZZ-LO - LONEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	0	0
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	47	47
BU	0	0	0	2	2

Op dit begrotingsartikel worden de lonen aangerekend van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer met verlof voor opdracht.

2. DAB's

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	110.201	110.201
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	116.888	116.888

BU	0	0	0	117.865	117.323

PROGRAMMA MA - MCD – DAB LOODSWEZEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	73.709	73.709
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	79.341	79.341
BU	0	0	0	79.503	79.230

MCD-3MAH2ZZ-LO - LONEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	70.777	70.777
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	76.109	76.109
BU	0	0	0	76.459	76.338

Op dit artikel worden de lonen aangerekend die sterk gestegen zijn wegens overschrijding spilindex.

MCD-3MAH2ZZ-WT - WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	2.932	2.932

2e aanpassing BA-JR	0	0	0	3.232	3.232
BU	0	0	0	3.044	2.892

Op dit artikel worden de algemene werkingskosten aangerekend en de maandelijkse R&V vergoedingen van de loodsen die onderhevig zijn aan de spilindex.

PROGRAMMA MA - MCE – DAB VLOOT

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	36.492	36.492
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	37.547	37.547
BU	0	0	0	38.362	38.093

MCE-3MAH2ZZ-LO - LONEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	34.535	34.535
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	35.590	35.590
BU	0	0	0	36.416	36.265

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, de toelagen en de forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van de DAB Vloot aangerekend. De laatste wijziging betreft een verhoging vanuit de indexprovisie n.a.v. diverse spilindexoverschrijdingen in 2022 en een compensatie voor de uitbetaling van de ecocheques, cf. toelichting bij ontvangstenartikel MCE-2MIHAZZ-OI.

De overschrijding in realisatie vs. de finale begroting is het gevolg van een anomalieboeking uitgevoerd door DCB op het loonartikel in het kader van de niet-opgenomen vakantiedagen, wat in 2023 wordt rechtgezet.

MCE-3MAH2ZZ-WT - WERKING EN TOELAGEN

(duizend euro)

2022	**AO**	**TO**	**LO**	**VAK**	**VEK**
2e aanpassing BA	0	0	0	1.957	1.957
2e aanpassing BA-JR	0	0	0	1.957	1.957
BU	0	0	0	1.946	1.828

Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten aangerekend van de DAB Vloot (bv. vorming, vergoedingen, diverse personeel gebonden kosten, informatica,...).

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

XI. LIJST MET AFKORTINGEN

(Tekst)

AO	Algemene Ontvangsten
BA	Goedgekeurde begroting zoals neergelegd bij Vlaams Parlement
BA-JR	Goedgekeurde begroting inclusief herverdelingen en overdrachten, zoals opgenomen in de jaarrekening
BBT	Beleids- en Begrotingstoelichting
BU	Begrotingsuitvoering zoals opgenomen in de jaarrekening
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
ESR	Europees Stelsel van nationale en regionale Rekeningen
IS	Interne stromen (ESR-aggregaat)
ISE	Inhoudelijk structuurelement
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
LE	Leningen (ESR-aggregaat)
LO	Leningontvangsten
LO	Lonen (ESR-aggregaat)
MVG	Ministerie Vlaamse Gemeenschap
OI	Ontvangsten Interne Stromen (ESR-aggregaat)
OL	Ontvangsten Leningen (ESR-aggregaat)
OP	Ontvangsten Participaties (ESR-aggregaat)
OW	Ontvangsten Werking en Toelagen (ESR-aggregaat)
PA	Participaties (ESR-aggregaat)
PR	Provisies (ESR-aggregaat)
TO	Toegewezen ontvangsten
VCO	Vlaamse Codex Overheidsfinanciën
VAK	Gesplitst vastleggingskrediet
VEK	Gesplitst vereffeningskrediet
WT	Werking en Toelagen (ESR-aggregaat)

XII. BIJLAGE 'OVERZICHT BELEIDS- EN REGELGEVINGSINITIATIEVEN'

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
Status	Eerste principiële goedkeuring door Vlaamse Regering voor zomerreces 2023

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
Status	Aangenomen door het Vlaams Parlement op 1 juni 2022

Aard en titel	**Decreet tot wijziging van het Havendecreet**
Korte omschrijving	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.

Betrokken instanties	DMOW
Status	Aangenomen door het Vlaams Parlement op 23 februari 2022

Aard en titel	**Scheepvaartdecreet**
Korte omschrijving	Dit decreet 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
Status	Aangenomen door het Vlaams Parlement op 19 januari 2022

Aard en titel	**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**
Korte omschrijving	Actualisering van het decreet (cf. Regeerakkoord)
Betrokken instanties	DMOW
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering voor het zomerreces 2023

Aard en titel	**Decreet betreffende de Vervoersautoriteit**

Korte omschrijving	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.
Betrokken instanties	DMOW
Status	Aangenomen door het Vlaams Parlement op 23 februari 2022

Aard en titel	**Verzameldecreet MOW III**
Korte omschrijving	Diverse technische aanpassingen aan sectorale wetgeving
Betrokken instanties	DMOW, AWV, MDK, DVW, De Lijn
Status	Definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering op 20 januari 2023 – ingediend in het Vlaams Parlement op 27 januari 2023

Aard en titel	**Decreet tot wijziging van artikel 23 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, van artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, van artikel 16 van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en van artikel 44 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid**
Korte omschrijving	Met dit decreet worden wijzigingen op het vlak van de verwerking van persoonsgegevens doorgevoerd aan de Wegverkeerswet en de wet Technische Eisen. Om tegemoet te komen aan een aantal bemerkingen van de Raad van State over ontwerpbesluiten van de Vlaamse Regering wat betreft hun rechtsgrond, worden daarnaast ook het decreet Personenvervoer over de weg en het decreet Basisbereikbaarheid gewijzigd.

Betrokken instanties	DMOW
Status	Aangenomen door het Vlaams Parlement op 6 juli 2022

Aard en titel	**Decreet tot hervorming van het beheer van de havengebieden van Antwerpen en Brugge-Zeebrugge**
Korte omschrijving	Dit decreet heeft tot doel om de eenmaking tussen het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij van de Brugse Zeehaven te omkaderen. Deze eenmaking zal uitmonden in een ééngemaakt havenbedrijf, genaamd Haven van Antwerpen-Brugge, dat bevoegd zal zijn voor het havengebied van Antwerpen enerzijds en het havengebied van Brugge-Zeebrugge anderzijds.
Betrokken instanties	DMOW
Status	Aangenomen door het Vlaams Parlement op 9 maart 2022

XIII. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE RESOLUTIES EN MOTIES VAN HET VLAAMS PARLEMENT'

Voorstel van resolutie over de opschorting van het gebruik van de nieuwe deeltjestellertest bij de technische keuring van Euro 5- en Euro 6-dieselwagens

Van Wim Verheyden, Bart Claes, Carmen Ryheul en Chris Janssens

1471 (2022-2023) nr. 1

In behandeling in Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

De bespreking van dit voorstel van resolutie vond plaats op 9 november 2022

(https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1677913/verslag/1680119)

Voorstel van resolutie over het invoeren van een geïntegreerd ticket voor het openbaar vervoer

Van Els Robeyns, Annick Lambrecht, Bruno Tobback en Conner Rousseau

1449 (2022-2023) nr. 1

Verwezen naar Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

Voorstel van resolutie **over de verdere nautische ontsluiting van de haven van Zeebrugge en de estuaire vaart**

Van Bert Maertens, Joke Schauvliege, Stephanie D'Hose, Kurt De Loor en Maaike De Vreese

1140 (2021-2022) nr. 1

aangenomen in plenaire vergadering

De bespreking van dit voorstel van resolutie vond plaats op 16 maart 2022

(https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1616328/verslag/1618806)

Voorstel van resolutie over de dreigende privatisering van het lokale verkeersveiligheidsbeleid

Van Els Robeyns, Annick Lambrecht en Hannelore Goeman

1079 (2021-2022) nr. 1

advies MORA ontvangen

De bespreking van dit voorstel van resolutie vond plaats op 21 december 2021

(https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1584140)

Motie tot instelling van een onderzoek door het Rekenhof naar de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid

Van Stijn Bex, Bert Maertens, Karin Brouwers, Marino Keulen en Els Robeyns

1442 (2022-2023) nr. 1

aangenomen in plenaire vergadering

De bespreking van deze motie vond plaats op 12 oktober 2022

(https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1666708/verslag/1669398)

Motie tot instelling van een onderzoek door het Rekenhof naar de besluitvorming en onderbouwing van de keuze voor een trambus in het kader van het Spartacusproject

Van Els Robeyns, Johan Danen, Ludwig Vandenhove, Stijn Bex, Hannelore Goeman en Björn Rzoska

1351 (2021-2022) nr. 1

aangenomen in plenaire vergadering

De bespreking van deze motie vond plaats op 13 juli 2022

(https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1657075/verslag/1658781)

XIV. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE AANBEVELINGEN VAN HET REKENHOF'

Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid

37-E (2021-2022) nr.1

[publicatiedatum]

Aanbeveling 1 – Verkeersveiligheidbeleid

1.1. Voldoende ambitieuze tussentijdse doelstellingen formuleren om Vision Zero tegen 2050 te kunnen halen.

1.2. Maatregelen tijdig afstemmen op doelstellingen en bijsturen op basis van permanente evaluatie.

1.3. Een duidelijke onderzoeks- en beleidscyclus opmaken en uitvoeren. Opeenvolgende onderzoeksagenda's baseren op de grondige evaluatie van beleidsplannen. Nieuwe onderzoeksagenda's opmaken in functie van beleidsbepaling. Onderzoeksagenda en beleidsplannen elkaar wederzijds laten voeden.

1.4. Verschillende reactieve en proactieve maatregelen evalueren in het verkeersveiligheidsbeleid in functie van de kosten-baten en bijdrage aan verkeersveiligheid.

1.5. Evidence-based beleid in de praktijk brengen en monitoring- en evaluatiereflex op permanente basis uitbouwen.

1.6. Verkeersveiligheid altijd laten primeren bij beleidskeuzes, wat moet blijken uit de genomen maatregelen en de uitvoering.

	Omschrijving acties[2]	Uitvoering gepland tegen[3]	Status In te vullen met: - "Gepland"[4] - "In uitvoering" - "Uitgevoerd"	Toelichting bij de status[5]
1	In het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 zijn, net zoals dit reeds het geval was in het Verkeersveiligheidsplan 2016-2021, ambitieuze en tevens tussentijdse doelstellingen mbt		In uitvoering	

[2] Het gaat zowel om acties die al gerealiseerd zijn, als om acties die nog (gedeeltelijk) uitgevoerd moeten worden. Bij de omschrijving wordt eveneens vermeld op welk inhoudelijk structuurelement en, indien mogelijk, op welke beleidsdoelstelling de actie betrekking heeft.
[3] In deze kolom wordt de geplande realisatiedatum van de actie ingevuld. Die datum kan in het verleden of in de toekomst liggen.
[4] "Gepland" wordt ingevuld als de actie nog niet gerealiseerd of nog niet in uitvoering is.
[5] In deze kolom wordt inhoudelijke toelichting gegeven over de planning en uitvoering. Bij vertraging wordt het nieuwe tijdspad beschreven. Indien geen acties worden vermeld, kan dat hier worden gemotiveerd.

	verkeersveiligheid geformuleerd: een reductie van het aantal verkeersslachtoffers van 25% tegen 2025, van 50% tegen 2030, geen voetgangers- en fietsdoden meer tegen 2040 en een Vision Zero tegen 2050.		
2	In het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 zijn 9 prioritaire aandachtspunten en 37 concrete maatregelen opgenomen. De realisatie en effecten van de maatregelen worden opgevolgd aan de hand van een semestriële voortgangsrapportering, die als input dient voor het opmaken van een jaarlijks werkprogramma. Tussentijdse bijsturing van lopende maatregelen of het opstarten van nieuwe maatregelen is op basis van de semestriële voortgangsrapportering eveneens mogelijk.	In uitvoering	Voorbeelden van bijsturingen: opstarten MIA Quick Scan eind 2022, versneld uitvoeren van de fietsbrochure in Q1-2023, …
3	Reeds tijdens de uitvoering van het vorige Verkeersveiligheidsplan 2016-2021 was er een onderzoeksagenda verkeersveiligheid die door de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, voorgezeten door toenmalig minister Weyts was goedgekeurd. De maatregel 36. Onderzoeksresultaten worden benut in concrete beleidsacties in het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 werd concreet doorvertaald in een longlist van mogelijke onderzoeken op basis van voorstellen vanuit de Task Force, het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid en tevens gebaseerd op de diepgaande omgevings- en data-analyse door het DMOW. In overleg met de minister werd deze longlist, in overeenstemming met de beleidsprioriteiten van de minister en op basis van de noden gedetecteerd in de voorbereidende analyse, tot een shortlist herleid en door de minister goedgekeurd (waarna toelichting aan de Task Force Verkeersveiligheid volgde).	In uitvoering	Een nieuwe raamovereenkomst verkeersveiligheidsonderzoek is momenteel in voorbereiding. In samenhang daarmee wordt de procedure voor de opmaak van een nieuwe onderzoeksagenda verkeersveiligheid aangepast, aansluitend op de evaluatie van het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 en met het oog op een nieuw Verkeersveiligheidsplan.
4 …	Het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 omhelst logischerwijs een evenwichtige samenstelling van een reactief en een proactief maatregelenpakket. Waar de gevaarlijke punten-aanpak uiteraard als reactief te duiden is, wordt dit anderzijds aangevuld met proactieve maatregelen op het vlak van zowel educatie als sensibilisering, maar evengoed via	Uitgevoerd	

	het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits en –inspecties van het wegennet. Bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 werd op basis van de informatie uit het Europese SafetyCube project een inschatting van de te verwachten impact van de maatregelen gemaakt.	Uitgevoerd	
	Binnen het geplande raamcontract voor kwaliteitsadvies (zie ook 2.1 hierna) wordt de bijkomende mogelijkheid van kwaliteitsadvies bij infrastructuurwerken en verkeersveiligheidsaudits en –inspecties mogelijk gemaakt.	Gepland	
5	Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 is gebaseerd op een uitgebreide analyse van de beschikbare verkeersveiligheidscijfers en een interne analyse van de uitvoering van het voorgaande verkeersveiligheidsplan.	Uitgevoerd	
	Daarnaast is de selectie van de huidige shortlist van de onderzoeksagenda verkeersveiligheid in overeenstemming met de maatregelen van het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025.	Uitgevoerd	
	De semestriële monitoring werkt als Early Warning System voor het bijsturen van de maatregelen.		
	Extra evaluatiemogelijkheden worden voorzien via het nieuwe raamcontract adviesverlening.	Lopend	
		Gepland	
6	Het verkeersveiligheidsplan 2021-2025 omvat 9 prioritaire aandachtspunten en 37 concrete maatregelen. Om de verkeersveiligheidscijfers terug op het juiste spoor te krijgen, kiest de minister daarbij voor een nieuwe bestuurlijke aanpak: MIA. MIA staat voor Mobiliteit Innovatief Aanpakken en focust op eenvoud, versnelde output, inspraak en bottom-up benadering. De kernwoorden zijn samen, sneller en alert. De keuze voor		Eind 2022 werd bijvoorbeeld het Afwegingskader voor conflictvrij regelen in Vlaanderen opgesteld, waarbij de beleidsvisie werd aangescherpt met het toekennen van een hogere prioriteit aan verkeersveiligheid.

	(verkeersveiligheid)ingrepen dient echter steeds in overleg met betrokken gemeenten en andere stakeholders te gebeuren.			

Aanbeveling 2 – Governance en organisatie

2.1. De noodzakelijke VTE's inzetten om de regierol van het departement MOW waar te maken.

2.2. De nieuwe governancestructuur moet daadkrachtig optreden, zichzelf tijdig evalueren en indien nodig bijsturen. Relevante actoren zoals het AWV moeten maximaal betrokken worden.

2.3. Duidelijkheid brengen bij investeringen die gelinkt zijn aan verschillende doelstellingen, GIP opwaarderen tot performante realisatietool, stappen zetten in realisatie prestatiebegroting.

2.4. Inzetten op performanter kennisbeheer en datasystemen, en systematische uitwisseling tussen AWV en dept MOW.

2.5 Nieuwe data-architectuur implementeren en opmaakproces optimaliseren

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	De mogelijkheid wordt onderzocht om via een raamcontract kwaliteitsadvies tevens 1 extra VTE te werven voor de overkoepelende coördinatie van het MIA Quick Scan project	Midden 2023	Gepland	Wegens de door opeenvolgende Vlaamse regeringen besliste koppenbesparing bij de Vlaamse overheid is er geen ruimte om bijkomende VTE's te werven om de regierol voor verkeersveiligheid uit te breiden.
2	De goede praktijk van tijdens de consultatieronde bij de opmaak van het verkeersveiligheidsplan en tijdens de uitvoering van het vorige werkprogramma blijven we verderzetten. We blijven luisteren naar diverse belanghebbenden en delen onderling ervaring en kennis met mekaar uit. De verkeersveiligheidsexperts en mobiliteitsdeskundigen binnen de Taskforce Verkeersveiligheid, waaraan het AWV sinds eind 2022 ook stelselmatig deelneemt, maken hun prioriteiten helder en formuleren hun adviezen bij de ontwerpteksten voor afwegingskaders, vademecums en geplande initiatieven. Bij de verkeersveiligheidstafels met lokale overheden en lokale politie hebben we gefocust op doorgedreven verkeersveiligheidsanalyses per provincie tot op gemeentelijk niveau.		In uitvoering	
3	Via het GIP worden de investeringen binnen het beleidsdomein MOW opgevolgd, zowel wat betreft de planning en		In uitvoering	

	geraamde kostprijs, als op termijn de realisatie en uitvoering.			
4	Naar aanleiding van het Relanceplan werd de KIM applicatie ontwikkeld en in gebruik genomen binnen AWV. De AWV-tool wordt ook gebruikt voor de opvolging van de ingrepen op de gevaarlijke punten (dynamische lijst) door AWV, Lantis en De Werkvennootschap.		Uitgevoerd	
	Systematische informatie-uitwisseling tussen DMOW en AWV over de nieuwe dynamische lijst zelf loopt al sinds de start van de opmaak van de dynamische lijst. DMOW zorgt er ook bijkomend voor dat bij opmaak van de nieuwe dynamisch lijst het KIM-nummer reeds wordt toegevoegd, zodat direct duidelijk wordt of het al dan niet een nieuw gevaarlijk punt betreft.		Uitgevoerd	
	Structurele informatiedoorstroming over de aanpak van de punten op de lijst door AWV is nog verder uit te klaren samen met DMOW		Gepland	
5	De operationalisering van de eerder uitgevoerde architectuuranalyse is lopend.		In uitvoering	Een eerste mijlpaal is de afwerking van een tool die de controle van de gevaarlijke punten, evenals de opmaak van de dynamische lijst (en hiermee samenhangende info) via verdere automatisering faciliteert.

Aanbeveling 3 – Historisch programma

3.1. Het historisch programma zo vlug mogelijk afwerken en de kosten verder beheersen. Voor de projecten in ontwerpfase eerst de toegevoegde waarde van uitvoering nagaan.

3.2. Een eindevaluatie van het historisch programma uitvoeren, waarbij vooral het effect wordt nagegaan van de soort ingrepen en de type-oplossingen.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	De uitvoering van het gevaarlijke punten-programma is lopende. Stand van zaken project TV3V project 809 gevaarlijke punten: • 797 projecten afgerond; • 6 projecten in uitvoering; • 6 projecten in voorbereiding. Voor de projecten in voorbereiding voert AWV een verkeersveiligheidsscreening uit ifv afweging of en welke		In uitvoering	

	maatregelen nuttig zijn.			
2	Binnen het kader van de raamovereenkomst voor verkeersveiligheidsonderzoek – perceel 2: Evaluatie werd het bestek MOW/aBELEID/23/VV01 gepubliceerd met als voorwerp van de opdracht enerzijds een eindevaluatie van de historische gevaarlijke puntenlijst én anderzijds een tussentijdse effectevaluatie van de aanpak van gevaarlijke punten via jaarlijkse dynamische gevaarlijke puntenlijsten. Zie ook aanbeveling 4.4	Voorziene opstart van de opdracht midden 2023	Gepland	Gunningsprocedure loopt momenteel.
…				

Aanbeveling 4 –

4.1. Een transparante werking opzetten van de dynamische lijsten voor monitoring, evaluatie, budget en communicatie.

4.2. De dynamische werking van de lijsten bewaken. Daarvoor dient het AWV beter te prioriteren via een doorgedreven permanente monitoring en analyse. Hardnekkige punten (punten die meermaals punten voorkomen op de jaarlijkse dynamische lijst) en punten met een hoge prioriteitenscore moeten daarbij voorrang krijgen op de eenmalige punten of punten met lage prioriteitenscores. Alle punten moeten worden opgevolgd, maar de operationele planning moet steunen op voldoende onderbouwde prioritering. Er moet worden nagegaan of een punt na een aanpak via quick win nog voldoende potentieel heeft op verbetering om de geplande structurele ingreep, inclusief de kostprijs, te verantwoorden.

4.3 Het opvolgingssysteem in KIM verder uitwerken met het oog op permanente monitoring en evaluatie, en op een performantere data-uitwisseling tussen de entiteiten voor de dynamische lijst.

4.4 Een effectevaluatie opzetten, waarbij de quick wins, de structurele ingrepen en de punten met een dubbele aanpak worden geëvalueerd.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Publicatie dynamische gevaarlijke puntenlijst op vlaanderen.be Dynamische gevaarlijke puntenlijst als open data		In uitvoering	
2	Na de nieuwe doorrekening van de dynamische lijst gevaarlijke punten op basis van ongevallen 2018-2020, voert AWV op alle locaties waar de oorzakelijke factor onduidelijk is verkeerskundige onderzoeken uit. Dit om te bepalen welke ingrepen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. Er worden door AWV maximaal quick win ingrepen uitgevoerd om verder ongevallen te voorkomen. Na de		Uitgevoerd	

	implementatie van de quick win ingrepen evalueert AWV steeds of verdere structurele ingrepen nodig zijn. De quick win ingrepen die AWV inplant zijn niet ten koste van de reeds geplande structurele ingrepen.			
3	Zie aanbeveling 2.4.		Uitgevoerd	
4	Binnen het kader van de raamovereenkomst voor verkeersveiligheidsonderzoek – perceel 2: Evaluatie werd het bestek MOW/aBELEID/23/VV01 gepubliceerd met als voorwerp van de opdracht enerzijds een eindevaluatie van de historische gevaarlijke puntenlijst én anderzijds een tussentijdse effectevaluatie van de aanpak van gevaarlijke punten via jaarlijkse dynamische gevaarlijke puntenlijsten. Zie ook aanbeveling 3.2	Voorziene opstart van de opdracht midden 2023	Gepland	Gunningsprocedure loopt momenteel.

Realisatie van de missing links in de wegeninfrastructuur

37-B (2019-2020) Nr. 1

Aanbeveling 1 – De Vlaamse Regering dient de noodzaak en het nut van de nog niet in uitvoering zijnde missing links in functie van de gewenste toekomstige mobiliteit te heroverwegen

	Omschrijving acties[6]	Uitvoering gepland tegen[7]	Status In te vullen met: - "Gepland" [8] - "In uitvoering" - "Uitgevoerd"	Toelichting bij de status[9]
1	De Vlaamse Regering en de bevoegde minister Peeters werken verder aan het wegwerken van de missing links. In functie van de huidige inzichten zal telkens bekeken worden welke missing links prioritair dienen te worden aangepakt. Binnen het beleidsdomein MOW wordt dit jaarlijks voorzien bij de opmaak van het GIP.		Uitgevoerd	
2				
3				
…				

Aanbeveling 2 – De Vlaamse Regering moet bij de bepaling van de selectiecriteria en de inrichtingsprincipes van de nieuwe wegencategorisering rekening houden met de actuele context en de gewenste toekomstige ontwikkelingen.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Het regeerakkoord en de beleidsnota zeggen hierover het volgende: "Vlaanderen voert een nieuwe robuuste en samenhangende wegencategorisering uit. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een	2023	Gepland	Besluit Vlaamse Regering betreffende vastleggen wegencategorisering wordt genomen in 2023.

[6] Het gaat zowel om acties die al gerealiseerd zijn, als om acties die nog (gedeeltelijk) uitgevoerd moeten worden. Bij de omschrijving wordt eveneens vermeld op welk inhoudelijk structuurelement en, indien mogelijk, op welke beleidsdoelstelling de actie betrekking heeft.
[7] In deze kolom wordt de geplande realisatiedatum van de actie ingevuld. Die datum kan in het verleden of in de toekomst liggen.
[8] "Gepland" wordt ingevuld als de actie nog niet gerealiseerd of nog niet in uitvoering is.
[9] In deze kolom wordt inhoudelijke toelichting gegeven over de planning en uitvoering. Bij vertraging wordt het nieuwe tijdspad beschreven. Indien geen acties worden vermeld, kan dat hier worden gemotiveerd.

	betere leesbaarheid van elke wegcategorie. De wegencategorisering wordt afgestemd binnen de vervoerregioraden." Het verzameldecreet, dat in oktober 2020 is goedgekeurd, heeft de algemene principes en definities van de nieuwe wegencategorisering vastgelegd. De nieuwe wegencategorisering krijgt vorm, de voorstellen tot selectie EWH, VHV en RW & IW zijn opgemaakt. Adhv een BVR zal dit gevalideerd worden. De inrichtingsprincipes voor de Europese Hoofdwegen (EHW) en de Vlaamse Hoofdwegen (VHW) en voor het dragend wegennet zijn opgemaakt en gepubliceerd in 2021. Ism de VVSG werden in 2022 de inrichtingsprincipes opgemaakt voor de lokale wegen. Het MCB keurde de inrichtingsprincipes goed namens het Beleidsdomein MOW.			
2				
...				
Aanbeveling 3 – Zij dient de nog noodzakelijk geachte projecten te prioriteren, realistisch te plannen en de planning indien nodig bij te stellen, rekening houdend met: - de budgettaire mogelijkheden op lange termijn; - de doorlooptijden van studies, ruimtelijke-ordeningsprocedures, gunningsprocedures en werken; - verkeerstechnische aspecten; - de beschikbaarheid van personeel en de marktomstandigheden.				
Omschrijving acties		**Uitvoering gepland tegen**	**Status**	**Toelichting bij de status**
1	De nood aan een beter systeem voor het prioriteren van grote investeringen, zoals bijvoorbeeld de missing links, werd enige jaren geleden door het beleidsdomein MOW onderkend. Daarom werd het geïntegreerd investeringsplan (GIP) opgestart. Met dit GIP willen we komen tot een op de beleidsdoelstellingen gebaseerde prioritering en planning van investeringen die rekening houdt met de beschikbare mensen en middelen en de doorlooptijden voor studies, ruimtelijkeordeningsprocedures, gunningsprocedures en onteigeningen. Met het geïntegreerde investeringsprogramma (GIP) willen we komen tot een optimale prioritering van alle		Uitgevoerd	

	investeringsprojecten. Hiertoe werden de laatste twee jaar al belangrijke stappen gezet. De volgende jaren zal het GIP verder geoptimaliseerd worden. Om een goed beeld te hebben van de lange termijn impact van de DBFMprojecten wordt bij het GIP een overzicht gevoegd met de jaarlijks voor de DBFMprojecten te betalen beschikbaarheidsvergoedingen. Dit overzicht komt vanuit de rapportering voor grote projecten en programma's, waarbij alle DBFM-projecten zouden opgenomen moeten zijn.			
2				
...				

Aanbeveling 4 – De opdrachtgevende besturen moeten de kostprijs van de werken zo volledig en realistisch mogelijk ramen, daarbij rekening houdend met randinvesteringen, risico's en verwachte evoluties. Zij moeten vermijdbare onderramingen voorkomen en van in de studiefase permanent toezien op de kostenbeheersing. Ex-post-evaluaties van de kostenramingen kunnen leereffecten genereren.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Uiteraard is het belangrijk dat men zich in alle fasen van het besluitvormingsproces kan baseren op zo correct mogelijke kostenramingen. Het maken van kostenramingen is op het ogenblik van het formuleren van een eerste beleidskeuze m.b.t. een groot infrastructuurproject echter erg moeilijk. De ramingen die gemaakt werden in het kader van de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 waren zeer ruwe raming en betreffen enkel een ruwe schatting van de bouwkost. Hierbij werd in 2001 geraamd hoeveel de aanleg van bijvoorbeeld 1 extra rijstrook over x km kost. Dergelijke ramingen kunnen per definitie niet accuraat zijn, aangezien de exacte uitvoering niet is gekend en het maatschappelijk debat over de uitvoering nog niet gevoerd werd. Dergelijke eerste ramingen houden bijvoorbeeld ook geen rekening met de onteigeningskosten, kosten voor studies, enz. De ramingen uit 2001 moeten dan ook in dit licht geïnterpreteerd worden (nl. een ruwe raming van de bouwkost) en zullen de facto bijgesteld moeten worden, wanneer de exacte uitvoeringsvariant gekend is. Bij het maken van een planning en een prioritering zijn er vaak nog heel wat onzekerheden. Zo kan men wel inschatten welke plannings- en vergunningsprocedures moeten doorlopen worden maar is het al heel wat moeilijker om de looptijd van deze procedures in te schatten. Het is tenslotte		Uitgevoerd	

nagenoeg onmogelijk om de impact van een eventuele schorsing of vernietiging van een vergunning in te schatten.

De afgelopen jaren werden tal van bijsturingen van de plannings- en vergunningsprocedures ingevoerd om de doorlooptijden van ruimtelijkeordeningsprocedures in te korten en het risico op juridische betwistingen te verkleinen. Nieuwe procedures zoals het geïntegreerd planproces en de procedure complexe projecten zijn onder meer gericht op meer inspraak en participatie tijdens het proces om het draagvlak te vergroten en zodoende de slaagkansen van projecten en plannen te verhogen. Dit vraagt tijdens de procedure een extra tijdsinvestering met het oog op een meer geïntegreerd proces, een gedragen eindresultaat en een verminderde kans op juridische procedures.

Daarnaast zullen tijdens de plannings- en vergunningsprocedures mogelijk meerdere varianten en alternatieven tegenover elkaar afgewogen worden.

Afhankelijk van het alternatief of variant die op het einde van deze procedures wordt gekozen kunnen de uitvoeringstermijn en de uitvoeringskost sterk variëren.

Het AWV ontkent dat er bewust te lage ramingen worden gemaakt en betreurt dat naar aanleiding van de uitspraak van een medewerker over een project de indruk wordt gewekt dat het bewust onderramen van projecten om goedkeuring voor het project te bekomen een gangbare praktijk zou zijn.

De Werkvennootschap en Lantis, die beide verantwoordelijk zijn voor heel wat van de grootste missing link projecten, hanteren de ssk-methodologie voor het maken van ramingen. Deze internationaal erkende methodologie houdt rekening met alle relevante elementen en onzekerheden. Deze methodologie is evenwel slechts mogelijk op het ogenblik dat er duidelijkheid is over de uitvoeringsvarianten van de investeringsprojecten.

Algemeen dient bijkomend te worden opgemerkt dat de ramingen nog verder worden bemoeilijkt door de sterke prijsstijgingen in 2022.

2

...

Aanbeveling 5 – De Vlaamse overheid moet voorafgaand aan haar beslissingen een maatschappelijke kostenbatenanalyse uitvoeren met aandacht voor de baten- en de kostenzijde. Een analyse van de oplossingsvarianten in een vroeg stadium, op hoger abstractieniveau, en later een gedetailleerde analyse van de uitvoeringsvarianten is aangewezen. Op die manier kunnen projecten onderling vergeleken worden en geprioriteerd. Ex-post-analyses kunnen deze analysemethodiek optimaliseren.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Wij delen de mening van het Rekenhof dat het maken van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) het besluitvormingsproces kan versterken. Uiteraard moet eerst de beslissing worden genomen om een bepaald project te overwegen en pas dan kan een MKBA worden opgestart. De lijst van de missing links werd initieel opgemaakt in het kader van de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en waren dus het resultaat van de analyse van de maatschappelijke behoeften die hierbij werd gemaakt. Om een MKBA van een infrastructuurproject te kunnen maken moet men over voldoende betrouwbare informatie beschikken over het ontwerp, de uitvoeringswijze en de ligging. Op basis van deze informatie kan men pas een redelijke inschatting maken van alle (maatschappelijke) kosten en baten verbonden aan dit project. Daarom worden bij grote infrastructuurprojecten MKBA's gemaakt nadat analyses zoals een milieueffectenrapportage in het kader van plannings- of vergunningsprocedures hebben uitgewezen welke de voorkeursvariant is. Pas op dat ogenblik is het mogelijk om een redelijke inschatting te maken van de kosten en de baten. Het maken van een uitgebreide maatschappelijke kosten-baten analyse is zeer arbeidsintensief en is daarom alleen realistisch voor grote investeringsprojecten, en dus ook voor de meeste missing links.		Uitgevoerd	
2				
...				

Aanbeveling 6 – De projectvoorbereiding moet een degelijke onderbouwing bevatten van de keuze van uitvoeringsvorm van elk kruispunt of elke weg, met afweging van de kosten en de effecten en dit ook ten opzichte van alle andere projecten.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	De bij projecten gekozen uitvoeringsvorm en de toegepaste inrichtingsprincipes kunnen een belangrijke impact hebben op de kostprijs. De onderbouwing voor de uitvoeringskeuze dient echter in overleg met betrokken gemeenten en		Uitgevoerd	

	andere stakeholders te gebeuren. Deze onderbouwing voor uitvoeringskeuzes gebeurt tijdens de te doorlopen procedures zoals GRUP, plan-MER en project-MER. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen biedt weliswaar een kader aan voor de inrichtingsprincipes van primaire wegen maar dit kader laat meerdere uitvoeringsvarianten toe voor primaire wegen op maat van de concrete situatie. Dit alles maakt dat er met betrekking tot belangrijke kostenbepalende factoren zoals de specifieke uitvoeringsvariant pas na grondige dialoog en analyse duidelijkheid komt. Vandaag al wordt bij de projectvoorbereiding een onderbouwde keuze voor de uitvoeringsvorm gemaakt.			
2				
...				

Aanbeveling 7 – Om juridische en andere risico's te beperken moet de Vlaamse overheid in voldoende tijd voorzien voor ruimtelijke-ordeningsprocedures. Ze moet daarbij rekening houden met de adviezen, ook als die tot een termijnverlenging leiden, en een doorgedreven kwaliteitscontrole op de rapporten uitoefenen.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Het beleidsdomein erkent het belang van het correct doorlopen van alle planningsen vergunningsprocedures en de in het kader hiervan geformuleerde adviezen. De ervaring leert dat de tijdswinst die men hoopt te boeken door deze procedures (te) snel te doorlopen en door adviezen naast zich neer te leggen op termijn vaak teniet wordt gedaan.		Gerealiseerd	
2				
...				

Aanbeveling 8 – De Vlaamse overheid moet blijvend inzetten op stakeholdersmanagement om voldoende draagvlak voor haar projecten te creëren.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	De afgelopen jaren zetten we steeds meer in op stakeholdermanagement om voldoende draagvlak voor onze projecten te creëren. cfr DWV, aanwerving drie participatiemanagers bij AWV. Aan de hand van oa. infomarkten, werkateliers,		Gerealiseerd	

	klankbordgroepen en dialoogmarkten gaat AWV in gesprek met alle betrokkenen om zo tot een beter en gedragen ontwerp te komen. In 2022 zijn de eerste participatietrajecten opgestart voor een 15-tal AWV-werven. Oa. voor Ringpark Zuid, project De Nieuwe Rand, Complex Drongen en Rondweg Asse. Recente procedures zoals de procedure complexe projecten en het integratiespoor bieden ook een geschikt procedureel kader om participatie en adviesverlening een plaats te geven in plannings- en ontwerpprocessen. We zijn er ons evenwel van bewust dat extra inzetten op stakeholdermanagement kan leiden tot hogere kostprijzen en langere uitvoeringstermijnen. Desalniettemin zijn we van mening dat succesvolle infrastructuurprojecten alleen gerealiseerd kunnen worden indien er voldoende draagvlak kan worden gevonden.			
2				
...				

Aanbeveling 9 – De opdrachtgevende besturen dienen de grote en/of complexe infrastructuurprojecten zoveel mogelijk met een projectmanagement te beheren. Zij dienen zelf de keuze voor een projectmethodologie en de diepgang ervan per project te bepalen.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Wij delen de mening van het Rekenhof dat een doorgedreven projectmanagement kan bijdragen tot een betere beheersing van de kosten en de uitvoeringstermijnen. De afgelopen jaren werden hiertoe al belangrijke stappen gezet. Daarom geeft de analyse van projecten die soms tot bijna 20 jaar geleden werden opgastart niet steeds een accuraat beeld van de wijze waarop het projectmanagement vandaag gebeurt. Het projectmanagement (binnen AWV) wordt vandaag veel meer IT-matig ondersteund met verschillende toepassingen dan in 2001. Zo is bijvoorbeeld de overstap gemaakt naar 'Projectcenter'; maar ook ondersteunende toepassingen zoals bijvoorbeeld de GIS-toepassing "Geoloket" werd recent geoptimaliseerd, met meer gebruiksgemak in functie van een projectmanagement. Bij een	Gerealiseerd		

	investeringsproject worden binnen de organisatie ook meer profielen betrokken. Zo spelen zowel regiomanagers als projectmanagers een belangrijke rol in de voorbereiding van projecten en worden deze verder ondersteund door experten in verband met "groen en groenonderhoud", een procesingenieur investeringen (met specifieke kennis van o.a. milieuwetgeving), Verkeer & Signalisatie, enz. Het AWV is geëvolueerd op vlak van een procesmatige aanpak (het AWV is bijvoorbeeld ISO-gecertificeerd) en bovendien wordt expliciet ingezet op kennisdeling en kennisopbouw via inhoudelijke intervisiemomenten en overlegstructuren. AWV maakt in 2022 ook een zelfevaluatie op van de lopende Grote Projecten en Programma's (GPP) met als doel lessen te trekken over de werking van de lopende GPP projecten om de risicobeheersing en het projectmanagement te verbeteren en toekomstige GPP projecten verder vorm te geven en te standaardiseren. Elk agentschap heeft zijn eigen interne organisatiestructuur en heeft op deze structuur een eigen systeem van projectmanagement geënt. Het lijkt ons aangewezen om bij het verder versterken van het projectmanagement in de agentschappen, voort te bouwen op de bestaande structuren.			
2				
...				

Aanbeveling 10 – De Vlaamse overheid dient er nauwer op toe te zien of ook de private partner zich aan zijn plichten houdt.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	AWV maakt in 2022 ook een zelfevaluatie op van de lopende Grote Projecten en Programma's (GPP), hieruit bleek ook dat: Voor de lopende dossiers in de gebruiksfase is het zinvol om het contractmanagement te stroomlijnen, een contractmanager aan te duiden, de rollen en verantwoordelijkheden met het technisch management door de beherende districten uit te schrijven en de opvolging van de PPS-projecten hierop te organiseren. (cf. ISO9001:2015, norm 8.5 betr. uitvoering, productie en leveren van diensten) De basis en de systematiek voor risico-management is aanwezig. De	Gepland		

	instrumenten moeten gestroomlijnd worden en een vast onderdeel uitmaken van het periodiek overleg met de contractant. (cf. ISO 9001:2015, norm 6.1 betr. risico's en kansen) (Ondersteunende diensten)			
2				
...				

Aanbeveling 11 – De Vlaamse opdrachtgevende besturen moeten voldoende knowhow in huis hebben en houden om hun opdrachten op een kwaliteitsvolle manier te kunnen uitvoeren.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Akkoord.			
2				
...				

Aanbeveling 12 – De Vlaamse Regering moet evalueren of de vervanging van ambtenaren door externe dienstverleners leidt tot operationele en financiële voordelen.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	De realisatie van grote infrastructuurprojecten zoals missing links binnen planning en budget is in belangrijke mate afhankelijk van het beschikbaar zijn van voldoende know how binnen de Vlaamse overheid. De vereiste profielen zijn zeer gegeerd op de arbeidsmarkt. Het aantrekken en het in dienst houden van gekwalificeerd personeel is dan ook een blijvend aandachtspunt. Hierbij wordt ook nagegaan waar het inschakelen van externe dienstverleners een alternatief kan zijn voor in house experten.		Gerealiseerd .	
2				
...				

Aanbeveling 13 - De Vlaamse Regering moet systematisch en gestructureerd rapporteren over de voorbereiding, realisatie en kostprijs van de missing links.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	Via het GIP worden de investeringen binnen het beleidsdomein MOW opgevolgd,		Gerealiseerd	

	zowel wat betreft de planning en geraamde kostprijs, als op termijn de realisatie en uitvoering.			
2				
...				

Aanbeveling 14 – Het Vlaams Parlement kan het initiatief nemen om ook voor grote projecten en programma's zonder alternatieve financiering een uitgebreidere rapportering te vragen.				
Omschrijving acties	**Uitvoering gepland tegen**	**Status**	**Toelichting bij de status**	
1	Akkoord.			
2				
...				