

MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vlaanderen wordt de volgende jaren geconfronteerd met ingrijpende evoluties op maatschappelijk, economisch en technologisch gebied. Al deze ontwikkelingen hebben een impact op de mobiliteit. Door de groei van de economie en de wereldhandel zal het aantal aan-, af- en door te voeren tonnen goederen verder stijgen. Alleen al ten gevolge van de demografische ontwikkeling zal ook het aantal vrijetijds- en werkgerelateerde verplaatsingen verder toenemen. Zonder gerichte ingrepen zal de **groei van de personenmobiliteit én het goederenvervoer** leiden tot meer filevorming, zowel op het hoofdwegennet als op de onderliggende wegen. De grootste uitdaging bestaat dan ook uit het verzoenen van bereikbaarheid met thema's zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid, economische groei, luchtkwaliteit en klimaat.

Ons antwoord bestaat uit een sterk **investeringsbeleid** gericht op **combimobiliteit** die burgers en bedrijven in staat stelt om vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen en de reistijd te verminderen. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van de verschillende netwerken zijn noodzakelijk. Duurzame modi zoals openbaar vervoer en fiets bieden een weg uit de file. Maar evengoed blijven we volop investeren in weginfrastructuur, naast de alternatieven voor de wagen. Ook in de toekomst zullen we immers nog steeds met z'n allen gebruik maken van een eigen of gedeelde wagen, onder meer omwille van het gebruiksgemak, omdat we ook eerder perifere bestemmingen willen bereiken op erg vroege of erg late uren of omdat we de auto nodig hebben voor diverse taken. We investeren meteen ook in het slimmer maken van onze infrastructuur (ITS) en voertuigen.

De **investeringen** zijn gericht op hun **maatschappelijke en economische return**. Vanuit onze ambitie om de bereikbaarheid in heel Vlaanderen te garanderen is het belangrijk dat de netwerken over de nodige capaciteit beschikken om de voorziene groei te kunnen opvangen. Ze dienen bovendien ook voldoende betrouwbaar te zijn om tot kwalitatieve serviceniveaus te komen die nodig zijn voor het aanbieden van basisbereikbaarheid. Mensen met een

bepeking, in armoede, ouderen... moeten letterlijk en figuurlijk ergens kunnen geraken. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk.

Voor zowel een goede combimobiliteit als voor een efficiënte organisatie van de logistiek, **zijn goed verknoopte modale netwerken** nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladers toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen of goederen te vervoeren en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem maakt het robuust: zelfs bij verstoring zijn er alternatieven voor reizigers en gebruikers van deze netwerken.

Dit moet gerealiseerd worden door een samenspel en integratie van initiatieven uit verschillende beleidsdomeinen en verschillende actoren, maar ook binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zelf is nog ruimte voor optimalisatie. Het mobiliteitsbeleid wordt vanuit de samenhang tussen de verschillende modi bekeken. De noden van de reiziger en verlader zijn sturend bij de uitbouw van infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer.

De fundamenten van basisbereikbaarheid, ic een sterk, vraaggericht openbaar en collectief vervoer, netwerken van veilige fietspaden en -snelwegen en mobipunten waar de overstap tussen verschillende vervoersmodi gefaciliteerd wordt, worden in heel Vlaanderen samen met de vervoerregio's gelegd, onder regie van het departement MOW.

De afgelopen jaren realiseerden we een drastische daling van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen. Een kwart minder mensen lieten het leven op onze wegen. Echter, vorig jaar diende zich weer een lichte toename aan én de doelstelling van maximaal 200 verkeersdoden tegen 2020 zal niet worden gehaald. Bijkomende maatregelen zijn dus nodig. We zien daarenboven dat 75+'ers oververtegenwoordigd zijn in de statistieken, net als fietsers en voetgangers. Het STOP-principe is als verkeersveiligheidsprincipe dus evident.

Tot slot levert mobiliteit vanzelfsprekend ook een grote bijdrage aan de klimaatproblematiek. Vroeger als deel van het probleem, vandaag en morgen steeds meer als deel van de oplossing. Met onder meer combimobiliteit, modal shift ambities en een vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot dragen we proactief bij tot onze klimaatdoelen.

Voor al deze doelstellingen is Vlaanderen aangewezen op samenwerking. Samenwerking met sectoren maar evengoed ook met andere overheden. Files storen zich immers niet aan gewestgrenzen.

Investeringsbeleid

We zorgen voor een **hoog investeringsritme**. De budgetten werden gedurende de vorige bestuursperiode (2014-2019) reeds ongezien verhoogd, maar bijkomende inspanningen blijven noodzakelijk. Daarom gaan we resoluut door op het investeringselan en voorzien we extra middelen voor MOW-investeringen. Eenmalige kredieten worden uitsluitend aangewend voor investeringen in nieuwe infrastructuur of voor het stapsgewijs wegwerken van de historische achterstand binnen het structureel onderhoud van de infrastructuur. We geven prioriteit aan investeringen in fietsinfrastructuur, in het openbaar vervoer, in de doorstroming op het hoofdwegennet en in missing links

De focus van het investeringsbeleid ligt op **het woon-werk- en woon-schoolverkeer**. We streven naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen.

De realisatie van deze ambitieuze modal shift wordt zowel op Vlaams als op vervoersregionale schaal gemonitord. Vermits we inzetten op combimobiliteit meten we die combimobiliteit ook

in het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG). Het OVG wordt zo aangescherpt tot een volwaardig beleidsinstrument dat inzicht biedt over de mobiliteit van de Vlaming. De evolutie inzake combimobiliteit meten we door het aandeel van elke vervoersmodus in elke verplaatsing te tellen.

Heel wat autosnel- en gewestwegen hebben nood aan investeringen in onderhoud, verkeersveiligheid, doorstroming en capaciteit. We weten dat ruim de helft van alle verloren file-uren zich situeren op slechts twee grote ringstructuren (R1 en R0). We geven dan ook prioriteit aan die locaties, gezien de nood en de vraag er het grootst is. In de vorige bestuursperiode zijn de vastgelopen investeringsdossiers voor de Ring rond Antwerpen en de Ring rond Brussel vlot getrokken. De projecten voor de R1 en R0 worden verder uitgevoerd. Het Toekomstverbond, afgesloten in de Antwerpse regio in het kader van de Oosterweelverbinding, wordt verder zoals afgesproken volledig (Oosterweel, Haventracé, overkappingen, modal shift, ...) uitgevoerd en blijft een belangrijk speerpunt van de Vlaamse Regering om de economische motor van Vlaanderen te versterken. Daarbij blijven we inzetten op een goede constructieve samenwerking met de verschillende partners, administraties, overheden en de maatschappelijke actoren.

De verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit vertalen zich door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode – naast al deze die al vervat zijn in het GIP.

Grote projecten (Vlaams niveau)
R0 (inclusief programma 'Werken aan de ring')
R1 (uitvoering Toekomstverbond)
Grote projecten waarvoor ruimtelijk planningsproces of procedure complexe projecten loopt
Nieuwe sluis Zeebrugge
Extra containercapaciteit Antwerpen
Toekomstverbond (A102, tweede Tijsmanstunnel, Haventracé, Nx)
KR8 (Kortrijk)
opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (Seine-Schelde)
Nx Zeebrugge
Noord-Zuid Limburg
N60 (Ronse)
Viaduct E17 Gentbrugge (onderhoud en verbetering) (+ studie)
Grote projecten (andere)
A8 (Halle)
ombouw A12 tot autosnelweg
tramlijn 7 (Gent)
ombouw N49 tot autosnelweg
R4 Oost-West (PPS + quickwins)
Spartacus - lijn 1
Spartacus - lijn 2
Verhogen bruggen Albertkanaal
Verbinding Ieper-Veurne
Nieuwe Steenbruggebrug + studie Dampoortsluis
11 Vlaamse spoorprioriteiten

In de zoektocht naar extra investeringsmiddelen ten voordele van onze mobiliteit, onderzoeken we hoe we de inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens kunnen optimaliseren door van de belasting een retributie te maken.

Binnen het beleidsdomein MOW evolueren we naar een integraal en modusneutraal investeringsbeleid. Het **Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)** wordt ingezet met als doel de investeringen en onderhoud van het beleidsdomein gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en beter af te stemmen op de beleidsdomeinbrede doelstellingen en prioriteiten. Het GIP treedt hierbij in de plaats van de aparte investeringsprogramma's en onderhoudsprogramma's van de verschillende entiteiten.

Dit GIP geeft een overzichtelijker beeld van alle investeringen in het beleidsdomein. We zorgen hiermee voor een betere afstemming van geplande investeringen op de

beleidsprioriteiten en voor een vroegtijdige afstemming van de investeringen van de verschillende entiteiten. Het GIP geeft tevens een beter zicht op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren. Het GIP is een rollend programma, dat jaarlijks opgemaakt en geactualiseerd wordt op basis van de bestaande planning. De horizon ligt op de 5 jaar voor de grote strategische investeringsprojecten en 3 jaar voor de projecten op kleinere schaal.

De vervoerregio's en lokale besturen worden actiever betrokken bij de opmaak van het GIP, maximaal rekening houdend met het BBC-systeem. Dit laat de lokale overheden toe het eigen investeringsbeleid af te stemmen in functie van gezamenlijke beleidsprioriteiten. Tevens biedt dit de mogelijkheid investeringen van nutsbedrijven en andere overheidsentiteiten beter te coördineren.

De investeringsmiddelen worden uiterlijk vanaf 2021 niet meer jaarlijks vast onderverdeeld op basis van de organisatie, maar volgens het goedgekeurd GIP. Begrotingstechnisch worden de investeringskredieten samengevoegd en in functie van de aanbesteding en effectieve uitvoering van het programma vrijgegeven. De opvolging en rapportering hiervoor wordt opgenomen door het modusneutrale departement MOW.

Het GIP wordt verder geprofessionaliseerd naar een planning én realisatietool. Naast het aanbestedingsproces en vastlegging, zal ook het uitvoeringsproces worden in kaart gebracht. Dit zorgt voor een transparante, digitale en publiek raadpleegbare realisatiekalender. Dit biedt de uitvoerende entiteiten de gelegenheid om zorgvuldige aanbestedingen te organiseren, maar zal hen ook responsabiliseren in het behalen van de afgesproken timings en vooropgestelde ramingen en maakt dit transparant voor de partners in de vervoerregio. De focus ligt op kwalitatieve aanbestedingen, binnen voorgestelde timing en budget. De hinder verbonden aan openbare werken wordt maximaal vermeden door een geïntegreerde en afgestemde planning met de verschillende betrokken spelers. Hiertoe zullen 'best practices' en knelpunten in het proces goed gedocumenteerd worden en intern gedeeld. Tot slot wordt ook maximaal de 'ex post' situatie geanalyseerd en dus nagegaan welke de mobiliteits- en andere gevolgen zijn van betrokken investering.

We pakken de **organisatie van het beleidsdomein** aan zodat het overheidsapparaat voldoende wendbaar is om de recordinvesteringen om te zetten in snelle realisaties op het terrein. Dit vergt een verregaande bundeling van expertise en knowhow binnen het beleidsdomein zodat deze in staat is om de investeringen uit het GIP daadwerkelijk te realiseren. De entiteiten organiseren zich functioneel en richten zich op onderlinge samenwerking en kennisdeling (ook met de vervoerregio's). Realisatiegerichtheid en projecteigenaarschap zijn eigenschappen die bijkomend worden versterkt. Voor complexe investeringsprojecten wordt de integrale en gecoördineerde werkwijze van De Werkvennootschap en Lantis verdergezet. De vervoerregiowerking, de integrale en multimodale aanpak en het sterker inzetten op brede participatie en betrokkenheid van burgers en andere overheden bij projecten vergt specifieke competentieontwikkeling in het beleidsdomein MOW.

Het decreet op de mobiliteitsverenigingen wordt geactualiseerd.

Daarnaast screenen we alle **procedures** die voorafgaan aan openbare werken en zorgen we voor een maximale vereenvoudiging en versnelling. We blijven werk maken van een betere afstemming met de procedures inzake omgevingsbeleid. Ook de procedures inzake grondverwerving en onteigening worden verbeterd om er onder meer voor te zorgen dat er sneller knopen worden doorgehakt. Te vaak komen broodnodige investeringen in verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur immers niet tot realisatie wegens aanslepende procedures of door te trage grondverwerving. In dat opzicht is een hervorming van de Dienst Vastgoedtransacties - vandaag nog al te veel een flessenhals op vlak van onteigenings-, aankoop en verkoopprocedures - essentieel. Ook wordt een einddatum inzake onderhandelingen over grondverwervingen bepaald zodat sneller kan overgegaan worden tot gerechtelijke onteigening.

Ten dienste van de lokale besturen maar evengoed ten voordele van de verkeersveiligheid en de doorstroming, bekijken we hoe we de procedure aanvullende reglementen kunnen vereenvoudigen en versnellen.

Combimobiliteit

Combimobiliteit is het multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. Door te investeren in de **veiligheid, snelheid en het comfort** maken we de **alternatieven voor de wagen** aantrekkelijk. En dat doen we ook dikwijls net door de combinatie van alternatieve modi met de wagen aantrekkelijk te maken zodat men minstens voor een deel van de reisweg een alternatief benut.

Die combimobiliteit is alleen mogelijk met **goed en robuuste verknoopte netwerken**, die reizigers keuzemogelijkheden bieden om zich snel en comfortabel te verplaatsen op een duurzame manier. Dankzij slimme verknoping kan de beschikbare vervoerscapaciteit veel beter benut worden.

Een **mobipunt** is een herkenbare plek met een **aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden**, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit te faciliteren. Elk knooppunt van vervoermogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt. De knooppunten worden hiërarchisch opgedeeld naargelang hun potentieel, met steeds een minimaal vereiste basis inrichting.

Op termijn is het de ambitie is om elk multimodaal knooppunt in Vlaanderen herkenbaar te maken als mobipunt, waarbij het voor de reiziger eenvoudig leesbaar is welke mobiliteitsdiensten zoals veilige fietstallingen, deelfietsen, deelwagens en andere deelsystemen, een halte openbaar vervoer, parkeerruimte, elektrische laadpalen... worden aangeboden. De doelstelling is te komen tot een uniform en herkenbaar netwerk van mobipunten, ondersteund door online informatie (website en app), zichtbaar in het straatbeeld (herkenbaar, gebruiksvriendelijk, toegankelijk), waarbij (real time) gebruikersinformatie geboden wordt aan de reiziger.

We bouwen het **netwerk** van mobipunten uit conform de Vlaamse beleidsvisie. Vlaanderen investeert in samenspraak met de vervoerregio's in de uitrol van interregionale en regionale

mobipunten en ondersteunt de lokale partners bij de uitrol op lokaal en buurtniveau. De actieve inzet van zoveel mogelijk stakeholders is hiervoor nodig. De realisatie van mobipunten zal in de praktijk vaak vanuit een “bottom up” initiatief groeien, waar gemeentes en vervoerregio’s hun rol zullen opnemen. Ook kosteloos toegankelijke ‘park & rides’, onder andere langs onze autosnelwegen, kaderen perfect in de combimobiliteit. De bestaande carpoolparkings worden geëvalueerd en desgevallend uitgebreid. Ook de verknoping met andere, duurzame vervoersmodi wordt onderzocht.

Voor de financiering van bovenstaande, bekijken we hoe we het Fonds Stationsomgevingen kunnen hervormen tot een Combimobiliteitsfonds.

Met een **goede uitwisseling van gegevens en open data** kunnen gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen ontwikkeld worden. Op deze manier laten we diverse Mobility-as-a-Service spelers toe, die de innovatie stimuleren door de ontwikkeling van digitale en fysieke mobiliteitsoplossingen.

Fiets

We trekken de investeringen in fietsinfrastructuur verder op. In 2019 investeren we minstens 150 miljoen euro en daarna volgen we een steil groeipad naar **300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur**. De hogere fietsinvesteringen van de vorige bestuursperiode hebben reeds een sneeuwbaaleffect in gang gezet: meer investeringen zorgen voor meer fietsinfrastructuur in goede staat die meer mensen laat fietsen waardoor er nog meer investeringen gevraagd worden. Door nog meer middelen te voorzien voor fietsinfrastructuur stimuleren we nog meer mensen om de fiets te nemen, ook voor woon-werk- en woon-school-verplaatsingen. We focussen niet alleen op het verbeteren van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk.

Een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en -snelwegen verbindt woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen en speelt zo optimaal in op het hoog potentieel aan fietsgebruik voor woon-werk- en woon-

schoolverplaatsingen. Specifiek voor bedrijventerreinen aan gewestwegen investeren we in vraaggerichte ontsluiting via collectief vervoer en fietsverbindingen.

We realiseren **samen met de lokale overheden** in de vervoerregio's een **gezamenlijke programmering**, die erop gericht is om het volledige fietsnetwerk veilig, comfortabel en leesbaar te maken. We voeren de investeringen in het fietsnetwerk (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) op en maken de **stads- en dorpskernen fietsvriendelijk**. We versterken het **Fietsfonds** en vereenvoudigen de procedures. Ook lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het BFF maar wel de gemeentegrenzen overstijgen moeten evenzeer gesteund kunnen worden.

De **aanleg van kwalitatieve fietsinfrastructuur** is van groot maatschappelijk belang. De snelle(re) realisatie van die fietsinvesteringen wordt dan ook **prioritair behandeld** binnen het Geïntegreerd Investeringsprogramma van het beleidsdomein MOW. Naar analogie met de beslissing van de Vlaamse Regering om fietssnelwegen te beschouwen als projecten 'van groot openbaar belang' - waardoor het makkelijker wordt om bijvoorbeeld fietsinfrastructuur aan te leggen in natuurgebied - screenen we alle regelgeving op zoek naar obstakels die fietsinvesteringen vandaag nodeloos afremmen.

Er zal meer gefietst worden wanneer dit veilig kan. We maken kruispunten daarom waar mogelijk in functie van veiligheid en doorstroming, conflictvrij onder andere door 'vierkant groen' uit te rollen op geschikte kruispunten en we werken zwarte punten voor fietsers versneld weg. Fietspaden worden conform gemaakt, zijn kwaliteitsvol en goed onderhouden. We passen het lichtplan van AWW aan zodat onze fietspaden voldoende verlicht worden en zorgen voor actieve detectiesystemen inzake doorstroming

We gaan voor een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten. Open data, geïntegreerde routeplanners en één geïntegreerde kaart maken fietsdelen aantrekkelijker. Het **projectteam** binnen het beleidsdomein MOW wordt gereorganiseerd en garandeert de realisaties, inclusief het

wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in de fietsverbindingen, op het terrein.

Basisbereikbaarheid

We operationaliseren het decreet betreffende de **basisbereikbaarheid**. Hierbij wordt ingezet op elke vervoerslaag (spoorweg, kern- en aanvullend net en vervoer op maat) en de overstapmogelijkheden tussen deze lagen. We versnellen de modal shift met **een budgettair groeipad**: extra investeringen gecombineerd met toenemende exploitatiemiddelen moeten leiden tot hoog kwalitatief (extra) aanbod. We maken de **alternatieven voor de wagen** aantrekkelijker door te investeren in hun **veiligheid, snelheid en comfort**.

In de **vervoersregio's** overleggen de diverse mobiliteitsspelers (De Lijn, departement MOW, AWV, De Vlaamse Waterweg, NMBS, Infrabel...) op structurele basis met de lokale besturen, onder regie van het departement MOW. Zo kan er beter worden ingespeeld op de (lokale) vraag en wordt het combimobiliteitsbeleid mee van onderen uit aangestuurd. De vervoersregio's hebben beslissingsrecht omtrent het aanvullend net en het vervoer op maat en geven advies inzake het kernnet dat in handen blijft van de Vlaamse overheid.

De Lijn is in de vorige legislatuur hervormd tot een slankere vervoersorganisatie met een verhoogde kostendekkingsgraad. Sowieso blijft De Lijn verder een hogere kostendekkingsgraad realiseren en blijft kostenefficiëntie een permanente drijfveer. Anderzijds blijft **De Lijn**, mits het succesvol doorstaan van een benchmark in 2020, ook de interne operator in Vlaanderen voor de exploitatie van het nieuwe vraaggestuurde kern- en aanvullend net. In de tweede helft van deze regeerperiode zal er in 1 vervoersregio een pilootproject worden opgezet om daar via tendering een operator voor het vraaggestuurde kern- en aanvullend net aan te duiden binnen die vervoersregio. We onderzoeken tevens hoe we de drempels in de regelgeving kunnen wegwerken voor private vervoersinitiatieven.

De focus ligt nu op een betere dienstverlening, vooral inzake commerciële snelheid en stiptheid, en een verhoging van aanbod en comfort. We vertrekken hierbij vanuit de huidige en toekomstige effectieve vervoersvragen op het terrein.

Een betere dienstverlening betekent ook een zekere dienstverlening. Daarom zetten we een stap verder op het vlak van een gegarandeerde dienstverlening. De regering zal De Lijn opdragen om - na overleg met sociale partners – verdere stappen te zetten m.b.t. het aanbieden van gegarandeerde dienstverlening. Bij gebreke aan resultaten binnen de termijn van zes maanden, zal de regering het initiatief nemen om voormelde doelstelling alsnog te realiseren. De Lijn zorgt tevens voor een uniform systeem voor de afhandeling van verkeersboetes van chauffeurs in de plaats van de huidige verschillen per provincie.

Het **vervoer op maat** wordt uitgebouwd door de vervoerregio's met ondersteuning door het departement MOW. De Vlaamse regering zal daarvoor gebiedsdekkend extra middelen voorzien voor heel Vlaanderen. Deze worden geobjectiveerd vastgelegd en verdeeld tussen de verschillende vervoersregio's.

We bieden zowel open gebruikers als bijzondere doelgroepen de beste garantie voor een kostenefficiënt antwoord op lokale vervoernoden. Er bestaan al heel wat initiatieven van lokaal vraagafhankelijk vervoer, zoals de belbussen, leerlingen- en ander doelgroepenvervoer. Dit aanbod wordt in de toekomst mee geïntegreerd in het Vervoer op Maat, waardoor er voor iedereen een grotere flexibiliteit en meer op de vraag aangepast aanbod ontstaat. Taxibedrijven kunnen bvb perfect mee participeren in gehandicapten vervoer. De garanties vervat in het compensatiedecreet en het decreet inzake leerlingenvervoer blijven uiteraard overeind.

Tegelijkertijd stimuleren we eveneens het privaat collectief vervoer door busbanen ook open te stellen voor private bussen en taxi's en door groen licht te geven voor private busverbindingen. We verruimen het aanbod met snelle, inter-stedelijke lijnen, maximaal op vrije busbanen. De Vlaamse Regering kan een vergunning weigeren als ze besluit dat het vervoer de levensvatbaarheid van vergelijkbaar vervoer op de directe verbindingen in kwestie,

waarvoor reeds een openbare dienstencontract is afgesloten, ernstig in het gedrang kan brengen

We bieden de eindgebruikers een maximaal vervoersaanbod en eenvoudig gebruik ervan aan door middel van een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio - en waar mogelijk ruimer - en Mobility-as-a-service oplossingen. We betrekken hierbij zo veel mogelijk betrokken vervoers- en Mobility-as-a-Service-aanbieders. Mobility-as-a-Service-initiatieven worden ondersteund, onder andere door regelgeving in verband met openstellen van data, aangepaste tariefstructuren van onze (openbare) vervoersbedrijven en het werken aan een gestandaardiseerde uitwisseling van informatie via een centraal IT-platform, beheerd door het departement MOW. Concreet moet het mogelijk zijn om je volledige verplaatsing te maken met één vervoerbewijs of via één platform, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer of deelsystemen die gebruikt worden bij de verplaatsing.

We versterken ook de investeringsimpuls bij De Lijn van de afgelopen jaren. Het meerjarig investeringsprogramma rond het vernieuwen van de tramsporen en de vergroening van het rollend materieel wordt integraal uitgevoerd. Ten laatste in 2025 worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend. Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. Ook de (private) onderaannemers van De Lijn worden hier maximaal bij betrokken. De Lijn moet verder uitgroeien tot een voorloper en zelfs voorbeeld inzake **modern, hoogwaardig en betrouwbaar openbaar vervoer**. De focus ligt op de operationele dienstverlening **ten dienste van de eindgebruiker**. Taken die niet tot deze focus behoren, worden afgestoten. Dit betekent ook het valoriseren van overbodige vaste activa. De mogelijkheid tot deconsolidatie van De Lijn wordt nadrukkelijk onderzocht. Het opereren buiten de consolidatiekring laat creatieve(re) investeringsimpulsen toe. Het is evenwel de vaste intentie van de Vlaamse regering om haar meerderheidsaandeelhouderspositie te behouden.

We maken de beheersovereenkomst met De Lijn nog meer **prestatiegericht en dus op basis van meetbare, ambitieuze prestatie-indicatoren**. Het geautomatiseerde registratiesysteem wordt sowieso in 2020 op punt gesteld. Voor uitbreidingsinvesteringen worden op basis van

een transparant kostenmodel de noodzakelijke exploitatiemiddelen voorzien. Gezien de vraaggerichtheid leidt elke aanboduitbreiding of -aanpassing in beginsel ook tot een verhoging van de kostendekkingsgraad. We integreren zo het aanbod van het openbaar vervoer met **deelfiets**systemen. Ter hoogte van mobipunten maken we het mogelijk om vandaag te kiezen voor de fiets, morgen voor de bus, en overmorgen voor een (deel)auto en andere deelsystemen. We integreren alvast het **Blue Bike** deelfietsenaanbod in het abonnement van De Lijn. De Lijn wil echter niet de monopolist worden in vervoersdeelsystemen. Private spelers worden, in samenspraak met de vervoerregio's, gefaciliteerd om aan knooppunten allerhande deelsystemen te exploiteren.

Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. We zorgen daarom voor een Masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. We breiden het aantal meer mobiele lijnen gevoelig uit waarbij de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk worden gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking en waarbij proactief wordt samengewerkt met de lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien.

Vlaanderen bewaakt en faciliteert de realisatie van de huidige Vlaamse spoorprioriteiten en bereidt zich voor op de volgende stap. Daarnaast zetten we de gesprekken voort met het oog op de realisatie van de 3RX/IJzeren Rijn en de inherente tweede havenontsluiting.

Personenmobiliteit over water

Jaarlijks zetten de **veren** meer dan 3,8 miljoen passagiers over. Daarnaast toont de Waterbus in Antwerpen ook aan dat er nog meer potentieel is. We optimaliseren de personenmobiliteit over water door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier. Daarnaast bekijken de verschillende vervoerregio's welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in de regio.

Wegcategorisering

Vlaanderen voert een nieuwe wegcategory in. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en met eenvoudige benamingen. De selectiemethodiek volgt hierbij een duidelijke logica en zorgt voor een betere leesbaarheid van elke wegcategory.

Verkeersveiligheid

De afgelopen regeerperiode daalde het aantal verkeersdoden in Vlaanderen sterk. We gaan resoluut op de ingeslagen weg door en houden vast aan Vision 0 tegen 2050 als ultieme doel. Intussen blijven we al het mogelijke doen in functie van een jaarlijkse daling van het aantal verkeersdoden om zo dicht mogelijk te eindigen bij de kortere termijndoelstelling van maximaal 200 verkeersdoden in 2020. We werken daarvoor verder met een Vlaams Verkeersveiligheidsplan op basis van de zgn. 5 E's (Evaluation, Education, Enforcement, Engineering, Engagement).

Inzetten op handhaving blijft dus noodzakelijk. Steden en gemeenten krijgen de mogelijkheid om GAS-boetes voor beperkte snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 uit te vaardigen en te handhaven met eigen infrastructuur. Zo plukken gemeenten de vruchten van investeringen in verkeersveiligheid zonder dat zware overtreeders strafrechtelijke vervolging kunnen ontglippen. Op gewestwegen zet Vlaanderen de installatie van trajectcontroles voort.

We werken de **gevaarlijke punten** in Vlaanderen stelselmatig weg. Daarvoor werken we ten eerste met een dynamische prioriteitenlijst die daarenboven ook extra rekening houdt met de meest kwetsbare weggebruikers. Met gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens krijgen we daarnaast zicht op zogenaamde 'grijze punten': locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie wel structureel onveilig is. Die pakken we preventief in plaats van reactief aan. **Verkeersveiligheid** aan **schoolomgevingen** is cruciaal. Daarom focust Vlaanderen op het verkeersveilig maken van schoolomgevingen aan drukke gewestwegen. Meteen trachten we ook de lokale besturen aan te moedigen om

hetzelfde te doen voor wat betreft schoolomgevingen gelegen aan lokale wegen. Met GPS-operatoren en andere partners werken we een protocol uit waardoor locaties met veel kwetsbare weggebruikers, zoals scholen of sportclubs, maximaal worden vermeden in de routesuggesties.

Tot slot zorgen de lokale besturen voor input inzake onveilige punten en hun aanpak via het GIP.

We investeren verder in onderzoek naar verkeersongevallen en -veiligheid. We maken ook werk van verkeersveiligheidsaudits op het onderliggende wegennet. We geven de investeringen in verkeersveiligheid een extra impuls met de **inkomsten uit verkeersboetes**. We dringen bij de federale overheid aan op een snelle en correcte doorstorting van de bedragen waar Vlaanderen conform de zesde staatshervorming recht op heeft.

De vernieuwde rijopleiding wordt verder uitgerold en geëvalueerd. We finaliseren ook een kader “level playing field” voor alle rij scholen.

“Slimme” mobiliteit / innovatie

Investeringen in slimme infrastructuur bereiden ons voor op de mobiliteit van de toekomst waarbij zelfrijdende voertuigen standaard worden en drones alom circuleren. Vandaag experimenteert De Lijn al met zelfrijdende bussen en shuttles. Vlaanderen staat echter nog maar in de kinderschoenen op vlak van digitalisering, automatisering en innovatie. Op dit vlak schakelen we een versnelling hoger en maken we de regelgeving zgn. ‘futureproof’.

We installeren meer dynamische verkeerslichten en -verkeersborden om verkeer beter te laten doorstromen en de uitstoot te beperken. De centrale verkeerscomputer heeft zijn nut bewezen en wordt verder uitgerold in heel Vlaanderen. Met private partners zetten we sterk in op big data en dynamisch verkeersmanagement om de doorstroming te bevorderen en de beschikbare digitale mobiliteitsinformatie verbinden we aan elkaar.

Logistiek

Efficiënte logistiek is noodzakelijk voor een weerbare sector in een verkeersveilig en leefbaar Vlaanderen. En dus is het vanzelfsprekend ook de bedoeling om zoveel mogelijk de overslag en bundeling van goederen te realiseren van de weg naar het water of het spoor .

Gezien de huidige cijfers en de filezwaarte tijdens de daguren streeft de Vlaamse Regering ernaar om in overleg met de betrokken sector een deel van het vrachtverkeer via een verlaagd tarief van de kilometerheffing te sturen naar uren waarbij de intensiteit van personenwagens kleiner is. Concreet bekijken we dus of, hoe en waar we vrachtverkeer vooral 's nachts kunnen laten rijden in plaats van in de file-uren. We zorgen waar mogelijk voor extra steun in de vorm van beveiligde vrachtwagenparkings langs de autosnelwegen.

We zetten de ondersteuningsmechanismen voor overslag en de combinatie van logistieke modi voort, dit ten bate van de logistieke sector in zijn geheel.

De vraag naar het meer kleinschalige, (voor)stedelijke goederenvervoer zal verder blijven groeien. We willen de omslag naar zowel een groenere, als een efficiëntere en combi-modale kleinschalige bevoorrading stimuleren. We onderzoeken of we de levering van onlinewinkels en andere pakketdiensten kunnen verduurzamen.

Binnenvaart

De binnenvaart heeft in Vlaanderen een groot potentieel: een veilig en bevaarbaar netwerk van meer dan 1.000 km. Daarnaast bevindt meer dan 80% van de ondernemingen zich op maximaal 10 km van zo'n waterweg. Ondernemers staren zich soms blind op de file aan hun voordeur, zonder oog te hebben voor de blauwe boulevard aan de achterdeur.

We stimuleren ondernemingen om voor hun goederenvervoer meer gebruik te maken van het spoorvervoer en de binnenvaart. Ook dit vraagt om een **gericht investeringsbeleid** waarbij we inzetten op een sterke verknoping van de verschillende netwerken, naast een gericht stimuleringsbeleid.

Daarom investeren we verder in uitstekende binnenvaartinfrastructuur. Samen met de havenbesturen werken we een (integrale) visie uit over de binnenvaart van en naar het hinterland. We verhogen de transportcapaciteit op onze binnenwateren, met de voortgezette uitvoering van het Seine-Scheldeproject (incl. rivierherstel), de optimalisatie van het Albertkanaal en het kanaal Brussel-Charleroi, de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met oog op schepen tot 2500 ton. Watergebonden bedrijventerreinen rusten we waar mogelijk uit met kaaimuren, waar de overslag van goederen in bulk, in containers of op paletten kan gebeuren.

Vlaanderen wil inzake binnenvaart een voorloper zijn inzake innovatie en duurzaamheid. We steunen projecten die onbemand varen veilig in de praktijk brengen, zorgen voor performante informatie-uitwisseling, investeren in de automatisering en afstandsbediening van sluzen en stimuleren walstroomgebruik en het gebruik van duurzame brandstoffen. In afwachting van een volledige automatisering, gaan we sowieso uit van zoveel mogelijk flexibiliteit, zondagsregeling en een gegarandeerde dienstverlening. De binnenvaartsector zelf trachten we maximaal te ondersteunen in professionalisering en een versterkte concurrentiepositie ten aanzien van het vrachtvervoer over de weg.

Voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge is estuaire vaart van cruciaal belang. We ijveren daarom - in samenspraak met Nederland - voor de verdere versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust zonder dat dit de veiligheid in het gedrang brengt.

Havens

De Vlaamse havens zijn de motor van de Vlaamse economie. We stimuleren de **samenwerking** tussen de verschillende Vlaamse havens en zorgen voor voldoende groeikansen voor elke haven. We vergroten de slagkracht van de havens van Antwerpen, North Sea Port, Oostende en Zeebrugge. We faciliteren een eengemaakt havenbestuur voor linker- en rechteroever van het Antwerpse havengebied. Vanuit het Vlaams niveau nemen we de verantwoordelijkheid

om ervoor te zorgen dat alle informatica en communicatie technologieplatformen van alle actoren op elkaar worden afgestemd.

We gaan na welke **bestuurlijke vereenvoudigingen** doorgevoerd kunnen worden en evalueren het havendecreet om beter in te spelen op de toekomstige uitdagingen.

De samenwerking met de havens is vastgelegd in een koepelovereenkomst die nu doorvertaald wordt in **individuele overeenkomsten** per haven. Uitgangspunt is dat de havens binnen dit kader zelf verantwoordelijk worden voor hun werking en ook expliciet aangeven welke bijdrage zij zullen leveren aan de noodzakelijke modal shift in het goederenverkeer. De Vlaamse overheid blijft verantwoordelijk voor haar decretaal vastgelegde kerntaken met name de maritieme toegang, sluiscomplexen en de werking van de Havenkapiteinsdienst. De Vlaamse Regering engageert zich tegelijkertijd om verder maximaal bij te dragen aan de strategische investeringen in de havens.

Tijdens deze bestuursperiode wordt de nieuwe sluis in Terneuzen in gebruik genomen en wordt gestart aan de bouw van de **nieuwe sluis in Zeebrugge**. We nemen zo snel mogelijk een robuust voorkeursbesluit voor de realisatie van **extra containercapaciteit** voor de haven van Antwerpen – inclusief het tweede getijdendok – zodat de werken zo spoedig mogelijk kunnen aanvangen.

Pijpleidingen moeten als een volwaardige transportmodus worden ingezet om de modal shift te ondersteunen. We reserveren ruimte voor leidingenzones die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken.

We werken een structurele oplossing uit voor het verzekeren van de continuïteit van de dienstverlening in het kader van de **toegankelijkheid van de Vlaamse havens**. Samen met de loodsen worden de voorwaarden onderzocht waaronder de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen kan evolueren naar een bedrijfsstructuur in eigen beheer van die loodsen.

Het garanderen van de **kustveiligheid** bij een veranderend klimaat blijft absolute prioriteit. In samenwerking met de lokale besturen die hierin ook een verantwoordelijkheid opnemen,

werken we aan klimaatadaptatie door te investeren in kustveiligheid wat ook de Vlaamse havens ten goede komt.

Luchthavens

Vlaanderen heeft een open economie, waarvoor internationale verbindingen essentieel zijn. Luchthavens spelen een belangrijke rol in de connectiviteit van Vlaanderen. De Regering erkent het economisch belang van deze sector als motor voor tewerkstelling. We hebben nood aan een lange termijn visie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart de komende decennia. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Voor het vinden van die juiste balans zijn twee analyses essentieel: de huidige context waarin de Vlaamse luchtvaart opereert en de ontwikkelingen en trends waarmee de luchtvaart in de toekomst te maken krijgt.

Hierbij wordt aandacht besteed aan de knelpunten inzake “general aviation”, vergunningen, de beheersvormen en rolverdeling van de regionale luchthavens, de samenwerking met de nationale luchthaven en de toekomstige ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaartsector.

Inzake de luchthaven in Zaventem streven we naar een oplossing voor de geluidshinder en voor de rechtsonzekerheid die vandaag op de luchthaven weegt. Het uitgangspunt is een **billijke spreiding** van de lasten, zowel binnen de Vlaamse Rand als ten opzichte van het Brussels Gewest. Dit bekomen we via een evenwichtige vliegwet waarin routes worden vastgelegd volgens de principes van het historisch preferentieel baangebruik, van eerlijke spreiding (vermijden van concentratie boven bepaalde gebieden) en op basis van aeronautische principes van tegen de wind, binnen de geldende windnormen, en rechtstreeks vliegen naar bestemming. We verzoenen de **leefbaarheid** van de regio met **nieuwe groeikansen** voor de luchthaven als economische motor voor heel Vlaanderen.