

Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029

Beleidsnota ingediend door mevrouw Annick De Ridder, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
Omgevingsanalyse	6
SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur 11	
OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0	11
OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur	12
OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur	13
OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten	13
SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer	15
OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030	15
OD 2.2 Combimobiliteit	15
OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid	16
SD 3. Versterken het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid	18
OD 3.1. Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen	18
OD 3.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn	18
OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer	20
SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid	22
OD 4.1. Naar een vervoerregioraad 2.0	22
OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten	22
OD 4.3. Actualisatie mobiliteitsvisie	22
SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid	24
OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid	24
OD 5.2 Gerichte controle en handhaving	24
OD 5.3 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag	25
OD 5.4 Streven naar een hogere effectiviteit en klantvriendelijkheid van rijopleiding en technische keuring	26
OD 5.5 Actualisatie verkeersveiligheidsplan	26
SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken	27
OD 6.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa	27
OD 6.2 Een efficiënte nautische keten	28
OD 6.3 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer	29
OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken	31
OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg	31

OD 6.6 Pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel	31
OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid	32
OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten	32
SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid	34
OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen	34
OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart	35
OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit	36
OD 7.4 Gerichte focus op innovatie	36
OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek	37
OD 7.6 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken	37
SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW	39
OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik	39
OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein	41
OD 8.3 Toekomstgerichte regelgeving	42
OD 8.4 Wegen op het Europees beleid	43
Tabel doelstellingen – ISE	44
Regelgevingsagenda	48
Lijst afkortingen	52

Managementsamenvatting

Vandaag concretiseren we de visie en plannen voor de toekomst van mobiliteit en openbare werken in Vlaanderen. De ambitie is klaar en helder: we streven naar een goed werkend mobiliteitssysteem want dat is cruciaal voor onze Vlaamse welvaart.

Onze eerste prioriteit is het verbeteren van de infrastructuur. We zetten versterkt in op het onderhoud van bestaande wegen, bruggen en tunnels om de continuïteit van onze infrastructuur te waarborgen/maximaliseren. Daarnaast investeren we gericht. Daarvoor zullen we keuzes maken in het belang van de economische rol van Vlaanderen en onze Vlaamse welvaart. Die keuzes zullen we onderbouwd maken, gefaciliteerd door een investeringscel binnen het departement MOW, die de regie neemt om de infrastructuurprojecten af te wegen in functie van de verwachte resultaten en meetbare doelstellingen. De focus van de investeringen komt te liggen op projecten die bijdragen tot onze welvaart, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en een antwoord bieden op de onderhoudsnood, waarbij investeringen zo maximaal mogelijk bijdragen tot de modal shift. Op basis van die analyse zullen we tegen midden 2025 een meerjarig legislatuuroverschrijdend investeringsplan opstellen en ter goedkeuring voorleggen. Dit investeringsplan zal afgestemd zijn met de meerjarenraming zodat de budgetten voorzien zullen zijn voor alle projecten die opgenomen worden. We gaan dus zeggen wat we doen én vervolgens ook doen wat we zeggen!

We zetten ook in op het verduurzamen en vlot trekken van het personenvervoer. Essentieel daarbij zijn het vraaggericht versterken van het openbaar vervoer en het verbeteren van de basisbereikbaarheid, maar ook het verleiden van de burger om de overstap te maken naar het openbaar vervoer. In samenwerking met de vervoerregio's, kiezen we voor een mix aan maatregelen op maat van de omgeving. In die mix blijven we fietsen en ander duurzaam verkeersgedrag stimuleren, complementair met het openbaar vervoer en deelmobiliteit. We blijven daarbij ook actief inzetten op combimobiliteit om de vlotte overstap mogelijk te maken van het ene vervoersmiddel naar het andere.

Een vlot en duurzaam goederentransport is essentieel voor de Vlaamse economie. We blijven investeren in onze havens en optimaliseren het gebruik van de binnenvaart om de logistieke keten duurzaam te verzekeren. Slimme logistiek betekent ook inzetten op duurzamer transport over water en langs het spoor, maar eveneens ruimte creëren voor pijpleidingen.

Wie mobiliteit zegt, denkt terecht ook aan verkeersveiligheid. We streven naar nul verkeersslachtoffers en zetten daarop in door een combinatie van kwaliteitsvol rijonderricht, sensibilisering, maatregelen tot effectieve gedragsverandering en slimme infrastructuuringrepen. Die gezamenlijke inspanning van de Vlaamse overheid, lokale besturen en elke weggebruiker geven we vorm via een geactualiseerd Vlaams verkeersveiligheidsplan en een verkeersveiligheidspact met de lokale besturen en andere stakeholders.

We hebben ook oog voor vergroening en innovatie. We versnellen de vergroening van De Lijn, ondersteunen op een hedendaagse manier de transitie naar emissievrije mobiliteit en transport, maar zetten ook gericht in op slim verkeersmanagement om onze mobiliteit te sturen en andere vormen van innovatie.

Centraal doorheen de beleidsnota gaat het over keuzes maken zowel wat betreft investeringsprojecten als waar we de extra middelen voor openbaar vervoer vraaggericht zullen inzetten. Die keuzes zullen we maximaal onderbouwen met de data die binnen het beleidsdomein MOW beschikbaar zijn zoals reizigersdata, gegevens over de staat van de infrastructuur, verkeersdata om verkeersmodellen te voeden of slimme verkeerslichten te laten werken.

De filezwaarte op de Vlaamse snelwegen kende een terugval in het jaar 2020 (door Covid-19) maar klom in 2022 al terug naar het niveau van de voorgaande jaren. In 2023 steeg de gemiddelde omvang van de files op Vlaamse snelwegen op een gemiddelde werkdag (ma t.e.m. vrij, incl. schoolvakanties en feestdagen) zelfs verder naar 845 kilometeruren.

Het aantal voertuigkilometers steeg in 2023 licht verder naar 63.801.175 km. Daarvan werden 11.696.904 kilometers gepresteerd door vrachtwagens, en 52.103.831 kilometers gepresteerd door niet-vrachtwagens.

De laatste jaren werd er werk gemaakt van het aanleggen van Hoppinpunten. Dit zijn vervoersknooppunten en mobipunten. Op een Hoppinpunt zijn verschillende vervoermiddelen op elkaar zijn afgestemd, zoals de trein, tram, bus, een deelsysteem of je eigen fiets. Het eerste Hoppinpunt werd begin 2021 aangelegd, en sindsdien zijn er aan een stevig tempo Hoppinpunten bijgekomen. Eind 2023 waren er zo'n 176 Hoppinpunten, verspreid over het Vlaamse grondgebied.

De Lijn volgt de tevredenheid van hun reizigers jaarlijks op door middel van enquêtes. 'Tevreden' wordt hier gedefinieerd als het aantal reizigers dat De Lijn een score van 7, 8, 9 of 10 op een schaal van 0 tot 10 geeft.

In 2023 gaf 60% van de reizigers aan over het algemeen tevreden te zijn. Dit is een stijging tegenover het jaar 2020, maar een daling tegenover de jaren 2021 en 2022. De reizigers zijn doorgaans het meest tevreden over de chauffeurs (72% gaf in 2023 aan tevreden te zijn), en het minst tevreden over de stiptheid (41% gaf aan hierover tevreden te zijn in 2023). 66% van de reizigers gaf aan tevreden te zijn over de veiligheid. Dit cijfer blijft ongeveer stabiel sinds 2020.

Sinds 2021 houdt De Lijn het aandeel (%) bussen en trams bij die op tijd, te vroeg of te laat aankomen (d.i. maximaal 2 minuten te vroeg of 5 minuten te laat). Deze indicator is gebaseerd op alle doorkomsten, en niet enkel op de laatste (eind) halte. Vanaf 2021 tot 2023 zien we dat er ongeveer drie kwart van de bussen en trams op tijd rijdt. In 2023 reden 6,18% van de bussen en trams te vroeg, en 19,83% te laat.

In 2023 waren 32,3% van de haltes toegankelijk voor mensen met een motorische beperking mits assistentie. Zonder assistentie wordt dit 15%. Voor mensen met een visuele beperking is 7,9% van de haltes toegankelijk. Tussen 2021 en 2022 kende elke categorie een groei van ongeveer 1,5%.

Tegen 2025 is het aandeel van (elektrische) fiets in verplaatsingen minstens 20% en tegen 2040 minstens 30%. In 2022 nam de Vlaming voor gemiddeld 18% van de verplaatsingen de fiets. We zijn dus op de goede weg.

Het personenvervoer over water kent de laatste jaren een stijgende trend. In 2023 zagen De Waterbus en de veren uitgebaat door MDK 4.393.615 passagiers. Dit aantal lag enkel hoger in het jaar 2022, omdat de Sint-Annatunnel (of Voetgangerstunnel) een hele tijd buiten dienst is geweest. Om toch een vlotte verbinding tussen beide Scheldeoevers te kunnen garanderen, heeft MDK gedurende die periode een tweede veer ingezet op deze verbinding.

Het aantal treinreizigers lijkt over de laatste jaren redelijk stabiel te blijven, met uitzondering van 2020 (door Covid-19) en 2021 (niet geteld). In 2023 stapten er op weekdays gemiddeld 426.645 reizigers op in de Vlaamse stations. Op weekenddagen is dat ongeveer de helft.

De drie Vlaamse luchthavens vervoeren niet enkel goederen, maar ook personen. In 2023 passeerden er in de luchthaven van Antwerpen 259.764 passagiers. In de luchthaven van Oostende-Brugge waren dat er 386.387, en in de luchthaven Kortrijk-Wevelgem waren dat er 8.790. Voor zowel Antwerpen als Oostende-Brugge is dat een licht stijgende trend, na het dieptepunt van 2020 en 2021 (door Covid-19). Enkel in Kortrijk-Wevelgem kent het passagiersaantal een licht dalende trend.

In de tabel hieronder nemen we de trends op voor verkeersslachtoffers, evenals de streefwaarden voor 2025 en 2030 uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Tegen 2025 streven we naar een daling van 25% verkeersslachtoffers tegenover 2019. Tegen 2030 is dit een halvering van de waarden van 2019.

	2019	2020	2021	2022	2025	2030
Verkeersdoden	315	253	310	282	237	158
Zwaargewonden	2.473	2.055	2.216	2.389	1.855	1.237
Letselongevallen	23.068	18.663	21.220	23.381	17.301	11.534
Dode en zwaargewonde fietsers	923	972	982	1.109	693	462
Dode en zwaargewonde voetgangers	341	225	255	260	256	171
Doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders	394	283	287	316	296	197

Uit deze cijfers kunnen we opmaken dat er een sterke terugval was in 2020 (door Covid-19), maar dat er sinds weer een stijgende trend waar te nemen is. Enkel het aantal verkeersdoden kent in 2022 weer een terugval.

Het aantal zwaargewonden, het aantal letselongevallen en vooral het aantal dode en zwaargewonde fietsers zit sterk boven de streefcijfers.

We werken ook verder aan de veiligheid van schoolroutes, schoolomgevingen en andere kwetsbare omgevingen. In 2023 vond 41% van de inwoners het voor kinderen veilig om zich alleen naar school te verplaatsen dat is een stijgende trend tegenover de andere meetjaren (2017 en 2020).

Om bij te dragen aan bovenstaande speerpunten, is het belangrijk dat de kwaliteit van onze infrastructuur op peil gehouden wordt.

We hechten belang aan het feit dat fietspaden maximaal conform het fietsvademecum zijn. Op basis van een aantal inrichtingsparameters krijgt elke hectometer fietspad een globale score, waaraan vervolgens een kwaliteitsklasse wordt toegekend. In 2023 was 6% van de fietspaden (ongeacht hun ligging op BFF of lokale netwerk) uitstekend conform aan het vademecum

fietsvoorzieningen. 26% kreeg de classificatie 'goed', 28% kreeg de classificatie 'matig', en 41% kreeg de classificatie 'slecht'.

Dit zegt echter niet alles over de staat van die fietspaden. De inspectie van het fietscomfort van de fietspaden langs Vlaamse gewestwegen gebeurt tweejaarlijks a.d.h.v. gegevens van de fietspadprofilometer en wordt beoordeeld op basis van 'langsvlakheid'. De fietspadprofilometer is een toestel dat het comfort van de fietspaden meet, op basis van trillingen. In 2023 werden 24% van de fietspaden in 'uitstekende' staat bevonden. 40% werd 'behoorlijk' bevonden, 20% werd 'gebrekig' bevonden en 17% werd '(zeer) slecht' bevonden.

Ook de kwaliteit van het wegennet wordt regelmatig gecontroleerd. Er wordt een globale functionele kwaliteitsbeoordeling gemaakt van de autosnelwegen in Vlaanderen op basis van de parameters stroefheid, spoorvorming en scheurvorming en de gecombineerde vlakheidsindex. In 2023 werd de toestand van 8% van de snelwegen bevonden als 'zeer goed'. Dat is 6% meer dan in 2022. 46,7% werd bevonden als 'goed', 27,5% als 'voldoende', 10,5% als 'slecht' en 7,3% als 'zeer slecht'.

Het aantal installaties trajectcontroles op autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen stijgt sterk de laatste jaren. Van 2019 naar 2020 verdubbelde het aantal geïnstalleerde trajectcontroles. In juli 2023 waren er 174 trajectcontroles geïnstalleerd, 96 in voorbereiding en 26 waarvan de installaties lopende was. Er wordt voor dit cijfer geen onderscheid gemaakt tussen installaties in beide richtingen versus installaties over één rijrichting, noch met aantal baanvakken.

Binnen MOW wordt steeds een overzicht van de staat van de kunstwerken bewaard. In 2023 bevond 25,97% van deze kunstwerken zich in een goede staat, 35,99% bevond zich in een aanvaardbare staat, 22,74% bevond zich in een matige staat, 7,47% bevond zich in een slechte staat, 1,44% bevond zich in een zeer slechte staat, en voor 6,39% van deze kunstwerken was de staat niet gekend.

Vlaanderen kent maar liefst 427 beweegbare kunstwerken op de waterwegen, gaande van bruggen en sluizen, tot stuwen en pompstations. Hiervan zou De Vlaamse Waterweg er 330 vanop afstand kunnen bedienen. Eind september kunnen er al 42,12% van deze kunstwerken op afstand bediend worden.

Maritieme Toegang zorgt ervoor dat vanaf de kust tot voorbij Antwerpen, de Schelde altijd vlot bevaarbaar is. Zo wordt er voldoende diepgang gegarandeerd door het permanent uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken. Er wordt op kwartaalbasis gerapporteerd over hoeveel kubieke meter er gebaggerd werd. Zo werd er in het tweede kwartaal van 2024 53.205.917,97m³ gebaggerd. Die hoeveelheid schommelt wat over de afgelopen kwartalen, maar ligt steeds in dezelfde grootteorde. Hierbij is het belangrijk om weten dat meer of minder gebaggerde m³ niet per se beter is. Het uiteindelijke doel van deze baggerwerken is om de diepgang van de maritieme toegangswegen te onderhouden, zodat de havens bereikbaar blijven voor alle schepen. Omwille van een aantal natuurverschijnselen kan het zijn dat er meer of minder gebaggerd moet worden om die diepgang te vrijwaren.

In 2023 werden er 317.923 nieuwe personenwagens ingeschreven. 70.047 (oftewel zo'n 22%) daarvan rijden op elektriciteit, wat meer dan een verdubbeling is tegenover 2022. We zien hier een exponentieel stijgende trend vanaf het jaar 2018. Er werden ook zo'n 75.016 plug-in hybrides ingeschreven in 2023.

De Lijn heeft momenteel 69 elektrische bussen en 324 e-hybride bussen in gebruik. De exploitanten van De Lijn zetten momenteel reeds 226 elektrische bussen in.

De laatste jaren werd er hard gewerkt aan het zetten van laadpunten voor elektrische wagens. Het is dan ook niet verbazend dat het aantal publieke en semi-publieke laadpunten sterk gestegen is. Eind juni 2024 waren er in het Vlaamse Gewest 14.606 publieke laadpunten en 37.126 semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens. Goed voor een totaal van 52.086, en een stijging van bijna 60% tegenover eind 2023.

Van die 14.606 publieke laadpunten voor elektrische wagens zijn er 1.622 snellaadpunten. Daarvan zijn er 1.322 ultrasnellaadpunten.

Een publiek laadpunt is een laadpunt dat 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 en op niet-discriminerende wijze toegankelijk is voor gebruikers, al dan niet op openbaar terrein. Semi-publieke laadpalen bevinden zich op privéterrein, maar zijn ook toegankelijk voor publiek. Ze zijn mogelijk geen 24 op 24 uur bereikbaar voor het publiek, maar wel minstens 10 uur per dag.

Verder wordt er ook ingezet op walstroom. De doelstelling is hier om op elke rust- of overnachtingsplaats en openbare kade minstens 1 walstroominstallatie voor de binnenvaart te voorzien die dagelijks benut wordt tegen 2030. Momenteel is er walstroom voorzien op 783 plaatsen in Vlaanderen.

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vlaanderen heeft een van de dichtste vervoersnetwerken in Europa en kampt met een verouderde infrastructuur. Daardoor lopen we risico's inzake veiligheid, betrouwbaarheid en dus beschikbaarheid, met potentieel een grote economische en maatschappelijke impact op Vlaanderen als economische poort naar Europa.

Daarnaast vereisen bepaalde noden nieuwe infrastructuur of een optimalisering van het mobiliteitsnetwerk.

Deze Vlaamse Regering trekt voor de hele regeerperiode 3,195 miljard euro extra uit voor investeringen. Meer dan de helft van dit totale investeringsbudget - liefst 1,785 miljard euro - gaat naar Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). MOW zal dus echt hét investeringsdepartement zijn van deze regering. Tegen het einde van de regeerperiode zullen we binnen het beleidsdomein structureel bijna een half miljard euro (476 miljoen euro) meer hebben om onze infrastructuur weer op peil te brengen en te verbeteren. Het is onze grootste prioriteit om ervoor te zorgen dat die middelen goed ingezet worden en hiervoor zullen we duidelijke keuzes maken in een uitvoerbaar en budgettair afgedekt meerjarig geïntegreerd investeringsplan (GIP).

OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0

Het geïntegreerd investeringsprogramma is het instrument in het beleidsdomein dat gebruikt zal worden voor de sturing van de keuzes voor investeringen en prioriteiten. Zoals voorzien in het regeerakkoord is de investeringscel bij het departement MOW ondertussen opgericht. Deze linkt investeringskeuzes aan beleidskeuzes en kijkt modusneutraal, vraaggericht en kritisch naar alle voorstellen die binnen het beleidsdomein MOW ingediend worden.

Op basis van die analyse zal de investeringscel van het departement MOW-projecten voorleggen die een maximaal hefboomeffect hebben voor het vraaggericht verbeteren van de mobiliteit en het vervoerssysteem in zijn geheel. Door de uitvoering van het GIP zorgen we ervoor dat de staat van onze infrastructuur er structureel op vooruit gaat.

Dit investeringsplan wordt op geïntegreerde wijze over de vervoersmodi heen opgesteld, met duidelijke keuzes en met een budgettaire doorkijk voor investeringen die een legislatuuroverschrijdende aanpak vergen. Enkel de projecten die in het GIP opgenomen worden, zullen nog uitgevoerd worden. Op deze manier maken we transparant waar de investeringsmiddelen van het beleidsdomein MOW naartoe gaan en hanteren we voor de langere termijn een stabiele investeringskalender zowel voor onze opdrachtgevende besturen maar ook voor publieke en private partners en de burger. We koppelen dit GIP expliciet aan de meerjarenraming waardoor we enkel keuzes maken waarvan we weten dat ze ook budgettair afgedekt zullen zijn en we tegelijk ook een

verantwoording geven voor de investeringskredieten die in de Vlaamse begroting ingeschreven zijn.

Voor de goedkeuring van dit eerste meerjarig investeringsprogramma richten we ons op de goedkeuringscadans van de begrotingsaanpassing 2025. Tijdens dit goedkeuringsproces zullen we zowel binnen de regering als met het Vlaams parlement ook duidelijke afspraken maken over de actualisatie, opvolging en rapportering van het GIP. Het GIP dat bij de begrotingsaanpassing 2025 wordt goedgekeurd bevat alle projecten waaraan gewerkt zal worden door de verschillende entiteiten van het beleidsdomein voor de duurtijd van het GIP.

OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Voor de opmaak van het GIP zullen we alle projecten tegen het licht houden en keuzes moeten maken om tot een uitvoerbaar geheel te komen met duidelijke resultaten overal in Vlaanderen. We zullen daarbij volop inzetten op vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud voor alle modi omdat zo de betrouwbaarheid van onze infrastructuur vergroot.

In het regeerakkoord zijn al een aantal projecten nominatief opgenomen die illustratief zijn voor de doelstellingen die we willen bereiken en omdat ze een hefboomeffect hebben op Vlaams en/of regionaal niveau. Voor watergebonden projecten kijken we naar extra containercapaciteit voor de haven van Antwerpen, de nieuwe sluis in Zeebrugge en de Seine-Scheldeverbinding inclusief kanaal Roeselare-Leie. Op vlak van grote wegenprojecten werken we verder aan de optimalisatie van de Ring rond Brussel en de Ring rond Antwerpen, maar kijken we ook naar projecten zoals de Noord-Zuid-Limburg, GentSpoort, de Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas, knooppunt Mechelen-Noord, een derde rijstrook op de E403 of de heraanleg van de A8 in Halle. Tevens kijken we ook naar de projecten uit de regionale mobiliteitsplannen die door de vervoerregio's zijn goedgekeurd. Bij de opmaak van het GIP zullen we alle projecten kritisch tegen het licht houden met het oog op uitvoerbaarheid, timing en budgettaire inpasbaarheid.

We willen een toekomstbestendige en betrouwbare infrastructuur met een hefboomeffect, maar niet uitsluitend gericht op één doelstelling. Doelstellingen zijn - niet limitatief - het verbeteren van de staat van het patrimonium (structureel onderhoud of vervangingsinvesteringen), bijdragen tot de modal shift in functie van de klimaatdoelstellingen, verhogen verkeersveiligheid, Vlaanderen waterveilig houden en hefboomeffect voor Vlaamse welvaart.

Een goed voorbeeld hiervan is de Oosterweelverbinding. Deze groeide dankzij het Toekomstverbond uit tot De Grote Verbinding en zal komende jaren verder gerealiseerd worden, om de economische motor van Vlaanderen veilig te stellen en Vlaanderen leefbaar te houden. De evenwichtige uitvoering van dit generationeel Toekomstverbond blijft een speerpunt voor de Vlaamse Regering,

waarbij een duurzame modal shift ons door de werken kan leiden en een hefboom vormt voor een bereikbare en leefbare regio.

Het zoeken naar maatschappelijk draagvlak en het verkrijgen van benodigde vergunningen bij investeringsprojecten, leiden vaak tot vertragingen. Ook talrijke regels en procedures verzwaren het traject tot realisatie. Binnen de Vlaamse Regering bekijken we met de minister van Omgeving hoe we procedures kunnen versnellen en vereenvoudigen, maar ook robuuster en rechtszekerder maken, met respect voor het recht op inspraak. Wat betreft flankerende maatregelen richten we ons prioritair op die maatregelen die de mobiliteit ondersteunen.

OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

Goed onderhouden infrastructuur zorgt voor betrouwbare infrastructuur, draagt bij tot een betere doorstroming en zorgt voor meer veiligheid. Daarom zullen we in het GIP grote prioriteit geven aan structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen zodat tegen 2030 de assets in de hoogste risicocategorie van het assetmanagement risicoraamwerk aangepakt zijn of er een ingreep in voorbereiding is. Dit vergt gerichte en prioritaire investeringen in kunstwerken, wegen, waterwegen, tunnels, rollend materieel, vaartuigen, tram- en premetro-infrastructuur, enz.

Naast het structurele onderhoud zorgen we ook voor een goed regulier onderhoud. Binnen het beleidsdomein MOW zullen de bestaande onderhoudsstrategieën geëvalueerd worden en waar nodig bijgestuurd. Regulier onderhoud moet in de eerste plaats gericht zijn op het in stand houden van de infrastructuur en het maximaliseren van de levensduur. Bij nieuwe infrastructuur zorgen we er bij de aanleg voor dat deze zo onderhoudsvriendelijk mogelijk is tegen een zo laag mogelijk kost.

De administratie staat in voor een jaarlijkse rapportering over de actuele toestand van het patrimonium en de voortgang in de uitvoering van de Asset Management Plannen binnen elke entiteit. In afwachting van de geplande ingrepen worden waar nodig mitigerende of risico-beperkende maatregelen (tijdelijk) ingevoerd bij verminderde functionaliteit.

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

De data over de staat van onze mobiliteitsinfrastructuur worden steeds beter. Dit laat toe om de keuzes voor welke infrastructuur eerst aangepakt moet worden in het kader van structureel onderhoud te objectiveren. Dit zal een belangrijke parameter zijn bij de opmaak van het GIP.

Zowel bij nieuwe projecten als in het kader van vervangingsinvesteringen of structureel onderhoud wordt de impact op de verkeersveiligheid steeds bekeken.

We zetten verder in op vergevingsgezinde weginfrastructuur en vergevingsgezind wegmeubilair. Op die manier zorgen we ervoor dat de verkeersveiligheid vooruitgaat bij elke investering.

Bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten zullen we meer inzetten op kwaliteit door bij toewijzing rekening te houden met de economisch meest voordelige inschrijving, met de kostprijs van de totale levensduur van de desbetreffende infrastructuur inclusief de onderhoudsvriendelijkheid en laten we innovatie toe vanuit de private sector, o.a. op het vlak van een duurzaam en circulair gebruik van materialen.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030

We zetten actief in op een ambitieuze modal shift: het aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen. We gebruiken onze ruimte efficiënter en verlagen de druk op leefmilieu, gezondheid en verkeersveiligheid door een sterke koppeling tussen ruimte- en mobiliteitsbeleid. Daarvoor zullen we vraaggericht investeren in zowel onze infrastructuur (zoals fietsinfrastructuur) als in ons openbaar vervoer. Op die manier willen we mensen verleiden en combimobiliteit in de praktijk brengen. We zetten daarbij samen met de vervoerregio's onder andere verder in op deelmobiliteit, een verduurzaming van vrijetijdsverplaatsingen, vlotte overstapmogelijkheden van de ene naar de andere vervoersmodus en onderzoeken hoe we het potentieel van personenvervoer over water maximaal kunnen benutten.

Doorstroming is een belangrijk element in een goede verkeersorganisatie en dus ook voor de modal shift. De Vlaamse Taskforce Doorstroming krijgt de opdracht om een actieprogramma op te stellen om de doorstroming in heel Vlaanderen te verbeteren. We zorgen voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer door in te zetten op meer busbanen, eigen beddingen voor bus en tram en slimme verkeerslichten. De focus hierbij moet liggen op acties die snel resultaat kunnen boeken. We gaan hierover ook in overleg met de vervoerregio's om te kijken hoe de lokale besturen gesensibiliseerd kunnen worden om de doorstromingsmaatregelen op hun wegennet te realiseren.

We zorgen in nauw overleg met de betrokken vervoerregio's voor een extra minderhinderaanbod voor de werken aan de ringwegen rond Antwerpen en Brussel. We kiezen expliciet voor maatregelen die bijdragen tot een duurzame modal shift. Waar het kan, passen we dezelfde werkwijze ook toe bij andere projecten.

OD 2.2 Combimobiliteit

We maken van alle carpoolparkings en P+R-parkings Hoppinpunten en onderzoeken waar we aan verkeersknooppunten en kernen bijkomende parkings kunnen aanleggen om zo de overstap van het ene op het andere vervoersmiddel te faciliteren. Dit doen we in overleg met de vervoerregio's met ondersteuning vanuit de vervoersautoriteit. We streven ernaar om de Hoppinpunten maximaal toegankelijk te maken voor alle gebruikers. Het personenvervoer via het spoor is essentieel voor de modal shift in Vlaanderen want het vormt de ruggengraat van ons openbaar vervoer, zeker voor de lange(re) verplaatsingen. Hierop kunnen we vervolgens de andere vervoerslagen aantakken. We gaan zowel politiek als

ambtelijk als via de Vlaamse vertegenwoordiging in de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel in actief overleg met de federale overheid en de spoorwegbedrijven om te zorgen voor een optimale afstemming tussen de verschillende vervoerslagen om zo te komen tot een versterkt openbaar vervoer in Vlaanderen.

Combimobiliteit kan niet functioneren zonder deelsystemen. Om ervoor te zorgen dat de deelsystemen duurzaam, kwalitatief en maximaal toegankelijk zijn, stellen we in overleg met alle betrokkenen een Vlaams erkenningskader en roadmap op voor autodelen en gedeelde mobiliteitwaarmee de aanbieders van de deelsystemen en de vervoerregio's aan de slag kunnen om deze ambitie waar te maken.

OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid

We mogen en moeten trots zijn op ons fietsbeleid, dat stelselmatig de voet kan zetten naast het fietsbeleid in Nederland en Denemarken. Meer communicatie met betrekking tot de realisaties – en de sterke stijging van het fietsgebruik als gevolg daarvan – kan bijdragen tot een hoger draagvlak bij overheden die nu al sterk investeren in fietsbeleid, maar zal ook inspirerend werken voor overheden die nog een stevige groeimarge hebben op dat vlak

Daarom houden we de fietsambities bij alle infrastructuurbeheerders, overheden en stakeholders hoog en versterken de samenwerking tussen de betrokken actoren verder. We onderbouwen en evalueren ons fietsbeleid met de beschikbare data rond fietsen. Om onze ambitie waar te maken werken we in 2025 een Masterplan Fiets uit met heldere doelstellingen en concrete acties om nog meer mensen aan het fietsen te krijgen zodat tegen 2040 minstens 30% van onze verplaatsingen per fiets gebeurt. Het Masterplan Fiets omvat de maatregelen binnen het fietsbeleid van het beleidsdomein MOW, maar we zullen ook de andere beleidsdomeinen hierbij betrekken om zo te komen tot een gedragen Vlaams fietsbeleid. Fietsen is immers ruimer dan enkel functioneel verplaatsen. Fietsen is ook sport en ontspanning en de Canon van Vlaanderen leert ons dat de wielersport een deel is van onze Vlaamse identiteit.

We zetten het groeipad van investeringen in fietsinfrastructuur verder. Samen met de vervoersregio's bepalen we de prioritaire fietsingrepen en -routes. Nieuwe en heraangelegde fietspaden en -snelwegen leggen we (zo maximaal mogelijk) aan volgens de normen uit het vademecum Fietsvoorzieningen. Het uitgangspunt hierbij is de verbetering van de infrastructuur voor de fietsers. We blijven daarom inzetten op het verbeteren en behouden van de kwaliteit van de bestaande fietspaden via gericht onderhoud en verbeteren zo de kwaliteit en de veiligheid van onze fietsinfrastructuur.

Het toenemende gebruik van de jaagpaden door zowel recreanten alsook binnen het netwerk van de fietssnelwegen maakt dat er meer aandacht moet gaan naar

de veiligheid van alle gebruikers. Een jaagpad is en blijft in eerste instantie een dienstweg die de toegankelijkheid van waterwegen en bedrijventerreinen moet verzekeren. Wij behouden daarom het huidige snelheidsregime van 30 km/u op alle jaagpaden. Op weloverwogen locaties (bijvoorbeeld binnen fietssnelwegennetwerk of binnen een bebouwde kom) zullen wij verlichting plaatsen en zal een winterdienst worden voorzien.

Het Vlaams netwerk van fietspaden en fietssnelwegen wordt vandaag door verschillende actoren beheerd. Voor de fietser maakt het niet uit wie de infrastructuur beheert, maar is het belangrijk dat deze in orde en betrouwbaar is (bvb winterdienst). In het kader van het Masterplan fiets zullen we afspraken maken met alle actoren op Vlaams, provinciaal en lokaal niveau over o.a. een geüniformiseerd beheer van de fietsinfrastructuur en hun bijdrage tot het fietsbeleid. We evalueren het fietsfonds en sturen het bij zodat het beter wordt afgestemd op het investeringsritme van de lokale besturen. De conformiteit met het vademecum fietsinvesteringen is geen uitsluitend criterium voor subsidiëring. Zoals bij alle investeringen zullen we keuzes moeten maken en onderzoeken we in de hervorming van het fietsfonds specifiek hoe we het sterker kunnen richten op de verwachte bijdrage aan de modal shift.

SD 3. Versterken het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid

Tegen 2030 willen we dat 50 % van alle verplaatsingen in Vlaanderen op een duurzame manier gebeuren. Om dit te realiseren willen we zo veel mogelijk mensen verleiden om alternatieve modi te gebruiken. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol te spelen in deze modal shift. Daarom investeren we in een aantrekkelijk, performant en vraaggericht openbaar vervoer en zorgen zo voor een betrouwbare en kwalitatieve dienstverlening waarbij de klant centraal staat.

OD 3.1. Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen

De Lijn biedt een vraaggericht en betrouwbaar aanbod. Door continue meting (o.a. door datacaptatie via telcamera's op de voertuigen of validatie van vervoerbewijzen), analyse en bijsturing kan het netwerk geëvalueerd en geoptimaliseerd worden, zowel naar aanbod voor de klant als naar inzet van middelen. Op basis van die data en met input van de vervoerregio's, evalueren we tegen midden 2025 de nieuwe vervoersplannen die uitgerold zijn in het kader van basisbereikbaarheid. Daarnaast bekijken we op basis van diezelfde data en andere informatie uit de vervoerregio's de bijkomende vragen om het openbaar vervoer te versterken en/of blinde vlekken in bepaalde regio's aan te pakken. Op basis van de analyse van de vervoersautoriteit zal hierover gerapporteerd worden aan de Vlaamse regering in het najaar 2025 met het oog op de toewijzing van de extra exploitatiemiddelen die voorzien zijn deze regeerperiode vanaf 2026.

We werken hiervoor samen met de vervoerregio's een gepast aanbod uit, afgestemd op de reële vervoervraag. Waar de vraag groot is, wordt gezorgd voor frequente verbindingen met hoge capaciteit. Waar de vraag klein is, is er performant vervoer op maat (VOM) zodat de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. We zien openbaar vervoer als een belangrijke hefboom in de strijd tegen vervoersarmoede.

Om de klant zoveel mogelijk te ontzorgen, wordt er actief samengewerkt tussen de vier openbaarvervoermaatschappijen. Bij het uittekenen van het openbaarvervoeraanbod wordt ook maximaal rekening gehouden met het vervoeraanbod van andere duurzame mobiliteitsspelers en worden verschillende vervoerslagen maximaal op elkaar afgestemd. Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken werkt De Lijn aan ticket- en tariefintegratie met de andere aanbieders van openbaar vervoer.

OD 3.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn

Deze regering bevestigt de Lijn in haar rol als de intern operator en dus de spil van het openbaar vervoer in Vlaanderen. De Lijn blijft bevoegd voor het kernnet en samen met de vervoerregio's voor het aanvullende net. Daarom zullen we deze legislatuur met De Lijn een nieuw openbaredienstencontract (ODC) afspreken tot 2035 zodat De Lijn voor de lange termijn én legislatuuroverschrijdend zekerheid krijgt over de middelen waarover men kan beschikken. We starten de voorbereiding hiervoor in de loop van 2025. We starten op dat moment ook het onderzoek naar de valoriatie van de participaties van De Lijn in Cambio en Blue-Bike.

We werken verder aan een aantrekkelijk en betrouwbaar aanbod door onder meer gerichte investeringen, correcte data, doorstromingsmaatregelen en kwaliteitsverhoging van de dienstverlening. Dit moet leiden tot een hogere klantentevredenheid. In combinatie met een goed doordacht tarievenkader zal ook de kostendekkingsgraad verbeteren. De Lijn blijft binnen zijn interne werking inzetten op efficiëntie- en productiviteitsverbeteringen door bussen en trams goed te onderhouden, de personeelsplanning zo efficiënt mogelijk te maken en door alle data die men heeft ook te gebruiken om de processen intern kostenefficiënt te laten verlopen.

Een sterk openbaar vervoer betekent ook een betrouwbaar openbaar vervoer. We geven De Lijn bij het begin van deze regeerperiode een investeringsimpuls van 400 miljoen euro (eenmalig) om bussen en trams versneld te vernieuwen. De Lijn is momenteel bezig om deze bestellingen voor te bereiden binnen de bestaande raamcontracten zodat de bestellingen in de eerste helft van 2025 geplaatst kunnen worden. De Lijn zet verder in op de betrouwbaarheid van haar dienstverlening. Door het stelselmatig vernieuwen van de voertuigvloot verbetert enerzijds het comfort voor reiziger en chauffeur en stijgt anderzijds de betrouwbaarheid, door een hogere beschikbaarheid van de voertuigen. Ook de doorgedreven rekruteringsinspanningen om voldoende chauffeurs en technici aan boord te hebben, dragen hiertoe bij.

De dienstverlening van De Lijn moet ook betrouwbaar zijn. Voor de aanbodsautonomie krijgt De Lijn zoals voorzien in het ODC de vrijheid om operationele bijsturingen te doen aan het openbaarvervoernet, steeds in goed overleg met de vervoerregio's. De modaliteiten van dit aanbodskader zullen voor eind 2024 voorgelegd worden aan de Vlaamse regering zoals afgesproken is in het regeerakkoord. We wijzen de vervoerregio's op hun opdracht om het aanbod van het openbaar vervoer te versterken en de blinde vlekken aan te pakken.

Een vlotte doorstroming voor trams en bussen is van belang om de stiptheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Een stipt aanbod beïnvloedt de reizigerstevredenheid in hoge mate. Ook de lokale besturen ervaren voordeel doordat er met dezelfde inzet van middelen meer en beter openbaar vervoer kan worden aangeboden. Bij investeringsprojecten zal rekening worden gehouden met de impact op de doorstroming van alle modi en zeker ook het openbaar vervoer en wordt ingezet op een goede planning en communicatie om vertragingen te voorkomen. Doorstromingsmaatregelen vereisen een vlotte

samenwerking en engagementen tussen De Lijn, het Vlaamse Gewest en de lokale besturen. Via de vervoerregioraad wordt maximaal afgestemd en gesensibiliseerd tot het nemen van de nodige maatregelen.

De Lijn krijgt zoals afgesproken is in het ODC ook tariefautonomie en we verliezen daarbij de kostendekkingsgraad niet uit het oog. Enkel sociale, inkomensgerelateerde tarieven en de doelgroepen die hiervan gebruik kunnen maken, zullen nog bepaald worden door de Vlaamse Regering. We zullen dit tariefkader nog voor het einde van het jaar goedkeuren zodat De Lijn vanaf 2025 deze tariefautonomie kan toepassen. Hierdoor vergroot ook de slagkracht van de De Lijn, want dit moet toelaten om zowel de eigen inkomsten te verhogen, als nieuwe tariefformules uit te werken die reizigers kunnen verleiden om de stap te zetten naar het openbaar vervoer. Hierbij zorgen we voor ticket- en tariefintegratie met andere openbaarvervoersbedrijven binnen en buiten Vlaanderen. Binnen het tariefkader van De Lijn zorgen we voor een lager tarief voor jongeren.

OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer

De Lijn streeft naar een hoog niveau van veiligheid. Een veilig openbaar vervoer voor reizigers en personeel is een cruciaal aandachtspunt. Dit vergt een combinatie van maatregelen. Agressie tegenover het personeel van De Lijn wordt niet getolereerd. Er is nultolerantie. De Lijn werkt preventief via campagnes, opleidingen en (techno)preventieve maatregelen, maar ook repressieve maatregelen worden meegenomen door bij elk geval van agressie tegen chauffeurs klacht in te dienen. Daarnaast zullen we de lokale besturen actief informeren over de mogelijkheid om een busverbod op te leggen.

Daarnaast zullen de chauffeurs en het veiligheidspersoneel van De Lijn de mogelijkheid krijgen om bodycams te gebruiken om te zorgen voor een verbeterd veiligheidsgevoel en tastbaar bewijs te hebben in gevallen van agressie. We gaan hiervoor in overleg met de federale overheid om dit middel zo snel mogelijk te kunnen inzetten.

De problematiek van overlast en veiligheidsrisico's in de premetrostations pakken we aan door extra personeel in te zetten om de stations te bemannen en reizigers te assisteren, maar ook door een fysieke toegangscontrole te voorzien. De combinatie van deze maatregelen zal leiden tot betere controle, minder zwartrijden en minder overlast.

Zwartrijden is immers asociaal. De Lijn verhoogt de controles op zwartrijden en verbetert de inning van de boetes. We zullen met De Lijn nagaan welke stappen nodig zijn dat wie terecht beboet wordt ook effectief betaalt. Om de pakkans bij zwartrijden te vergroten, zal het takenpakket van de lijncontroleurs geëvalueerd worden zodat voldoende focus op het voeren van reizigerscontroles ligt. Daarnaast zullen er meer lijncontroleurs aangeworven worden. De reizigersdata van De Lijn zal ook gericht ingezet worden om de plaatsen en trajecten te

bepalen waar het grootste vermoeden van zwartrijden is. Deze maatregelen, inclusief de gerichte inzet van lijncontroleurs op fraudegevoelige plaatsen en lijnen, moeten leiden tot meer vervoersopbrengsten voor De Lijn.

OD 3.4. Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers

De Lijn koopt enkel nog toegankelijke voertuigen aan. Daarnaast wordt ook ingezet op toegankelijke reisinformatie, zowel digitaal als analoog. Het masterplan toegankelijkheid wordt tegen midden 2025 geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd. Bedoeling is om samen met de vervoerregio's hier een versnelling hoger te schakelen zodat we sneller en meer toegankelijke haltes hebben. Op die manier zorgen we ervoor dat het reguliere aanbod van De Lijn voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk is. We zullen de data van De Lijn gebruiken om aan te geven welke haltes prioritair aangepakt moeten worden.

Daarnaast werken we verder aan de integratie van de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) in het vervoer op maat als 'VOM flexplus'. We zorgen er hierbij voor dat de vrijwilligerswerking binnen dat flexplusvervoer gecontinueerd kan worden. We gaan hierover ook in overleg met de Vlaamse minister van Welzijn aangezien dit aangepast vervoer zich bevindt op het snijpunt tussen welzijn en MOW.

We werken mee aan de hervorming van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs die door de minister van Onderwijs getrokken wordt.

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid is meer dan louter openbaar vervoer. Het is de verandering naar een vraaggericht mobiliteitsbeleid waar de lokale besturen via de vervoerregio's een partner worden in het Vlaamse mobiliteitsbeleid en dat beleid ook mee van onderuit opbouwen. Deze regeerperiode gaan we verder op die ingeslagen weg, maar sturen ook bij waar nodig.

OD 4.1. Naar een vervoerregioraad 2.0

Sinds de goedkeuring van het decreet basisbereikbaarheid in 2019 zijn de 15 vervoerregio's van start gegaan om op het niveau van de vervoerregio vorm te geven aan een regionaal mobiliteitsbeleid. Elke vervoerregio boekte haar eigen successen door op regionale schaal te komen tot afgeklopte en gedragen vervoersplannen en regionale mobiliteitsplannen.

De voorbije jaren zijn ook werk- en verbeterpunten gedetecteerd. Op basis van een brede evaluatie van de vervoerregiowerking na 5 jaar werking, hun bijdrage aan de modal shift en de principes van het decreet basisbereikbaarheid, bekijken we welke bijstellingen nodig of opportuun zijn aan de werking van de vervoerregioraden.

OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten

De huidige categorisering van het wegennet is nog gebaseerd op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de aannames die daarin gemaakt werden. Sindsdien is er een hele evolutie geweest waardoor een volledige herijking van ons wegennet zich opdringt. Op het einde van de vorige regeerperiode keurde de Vlaamse Regering de nieuwe wegencategorisering principieel goed.

We bekijken onder meer op basis van het advies van de MORA welke aanpassingen nog nodig zijn aan de wegencategorisering. Tezelfdertijd is het de bedoeling om die wegencategorisering in de toekomst ook te gebruiken als een echt beleidsinstrument, zowel op Vlaams als lokaal niveau. Voorafgaand brengen we de gevolgen in kaart onder andere op het vlak van beheer, inrichtingsprincipes, link met ruimtelijk beleid en aangewezen snelheidsregime. Met deze aanvullingen zullen we de wegencategorisering opnieuw voorleggen aan de Vlaamse Regering.

OD 4.3. Actualisatie mobiliteitsvisie

In 2022 stelde de Vlaamse regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 vast. We actualiseren de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 op basis van de prioriteiten uit het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 en de goedgekeurde regionale mobiliteitsplannen. Hierbij hanteren we een thematische aanpak met verduidelijking van het begrippenkader, een scherpe focus en de concretisering van de operationele doelstellingen. Deze mobiliteitsvisie is richtinggevend voor het toekomstgerichte Vlaamse mobiliteitsbeleid.

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Op vlak van verkeersveiligheid blijven we streven naar nul slachtoffers: we zetten hiervoor in op zowel sensibilisering, gedragsveranderingen, de grondoorzaken van verkeersonveiligheid, slimme en snelle ingrepen in de infrastructuur als op handhaving. We hebben hiervoor ook aandacht voor andere evoluties die een impact kunnen hebben op de verkeersveiligheid.

Belangrijk hierbij is dat dit een gedeelde verantwoordelijkheid is van iedereen: Vlaanderen, lokale besturen, maar ook van elke weggebruiker. Daarom vernieuwen we na overleg met alle belanghebbenden het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en gaan we voor gerichte en rechtvaardige acties met het grootste effect richting Vision Zero. We zetten in op het creëren van draagvlak voor deze acties, want dit zorgt voor het opnemen van verantwoordelijkheid en de noodzakelijke mentaliteitswijziging bij alle weggebruikers.

We richten het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid onder andere op het veiliger maken van schoolroutes, schoolomgevingen en andere kwetsbare omgevingen voor actieve weggebruikers en we vereenvoudigen de procedures daarvoor zodat er sneller resultaten zijn op het terrein. We gebruiken de kindnorm als uitgangspunt.

We zetten de werkwijze met betrekking tot het wegwerken van zwarte punten onverminderd voort op basis van een dynamische lijst van zwarte punten. Waar mogelijk voeren we snel kleinere maatregelen uit die de verkeersveiligheid onmiddellijk verhogen. We voeren het actieplan om alle kruispunten met verkeerslichten zo snel mogelijk maximaal conflictvrij te maken verder uit. We blijven daarbij inzetten op slimme verkeerslichten en automatische (fiets)detectiesystemen.

OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

We sluiten een doortastend verkeersveiligheidspact af met de lokale besturen en stakeholders waarbij we hen actief betrekken in de gedeelde doelstelling richting vision zero. Dit pact is een gemeenschappelijk verhaal, waarin iedereen op zijn eigen niveau autonoom beslissingen neemt om de verkeersveiligheid te verbeteren. In onderling overleg bepalen we de vorm van dit pact en de belangrijkste thema's die erin aan bod kunnen komen, zoals zones 30, venstertijden voor vrachtwagens, en de ondersteuning bij de implementatie van GAS-boetes. Ten laatste medio 2026 wordt het pact gesloten.

OD 5.2 Gerichte controle en handhaving

Verkeershandhaving is een sleutelschakel in het verkeersveiligheidsbeleid, maar het is niet de enige en zeker niet de eerste. Daarom zetten we in op een evenwichtige mix van infrastructurele aanpassingen, sensibilisering en educatie en handhaving om tot het gewenste resultaat te komen.

Bij het streven naar nul verkeersslachtoffers, moeten we ook evolueren naar nul verkeersovertreders. Handhaving kan nooit een verdienmodel zijn, het dient de verkeersveiligheid te verhogen. Het principe moet zijn dat de opbrengsten van de handhaving geherinvesteerd worden in verkeersveiligheid.

Handhaving moet als rechtvaardig ervaren worden. Daarom evalueren we deze regeerperiode zowel de wijze van handhaving, als de strafbepalingen van de geregionaliseerde verkeersovertredingen. We onderzoeken waar de knelpunten nog liggen bij de toepassing van GAS-boetes voor snelheid en passen de regels indien nodig aan.

We ontwikkelen een registratiesysteem voor geregionaliseerde verkeersinbreuken waarin we GAS5 integreren. We gaan in overleg met de federale overheid om dit systeem te koppelen met hun systemen met het oog op volledige gegevensuitwisseling in het kader van handhaving van verkeersovertredingen (oa bij de implementatie van het rijbewijs met punten). De koppeling van systemen zal ook toelaten om recidive beter op te volgen.

OD 5.3 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag

We willen de verkeersmentaliteit van de Vlaming positief beïnvloeden. Kennis, vaardigheden, attitude en sociale norm liggen aan de basis van het gedrag in het verkeer. Met sensibiliseringcampagnes verhogen we de kennis over deze specifieke gevaren.

In de grootschalige campagnes ligt de focus op de belangrijkste oorzaken van ongevallen: overdreven en/of onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, afleiding (en vermoeidheid). We werken hierbij met een kalender die we indien nodig, om bijvoorbeeld snel te kunnen inspelen op bepaalde gebeurtenissen, flexibel zullen hanteren. We voeren hierbij pre- en posttests met het oog op effectieve campagnes. We stemmen af met de handhavingskalender van politie en werken samen met de lokale besturen om zo een lokale vertaling te realiseren.

Daarnaast organiseren we voor risicogroepen of over specifieke onderwerpen kleinere doelgerichte campagnes afgestemd op een afgelijnde doelgroep. We hebben hierbij de nodige aandacht voor de veiligheid van motorrijders op de openbare weg.

Met gerichte educatie verhogen we kennis, vaardigheden, inzicht in en bewustzijn over specifieke gevaren in het verkeer. We investeren in zo volledig mogelijk en kwalitatief aanbod verkeers- en mobiliteitseducatie. We willen hierbij komen tot een verticale leerlijn in het onderwijs en aanvullende initiatieven gericht op levenslang leren. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde is hierbij een belangrijke partner.

Ten slotte voeden we door middel van diverse projecten een verkeersveiligheidscultuur, waarin verkeersveiligheid een gedeelde

verantwoordelijkheid is waaraan we allemaal werken. Dit omvat zowel de veiligheidscultuur in het lokaal beleid, in het verenigingsleven als in het bedrijfsleven.

OD 5.4 Streven naar een hogere effectiviteit en klantvriendelijkheid van rijopleiding en technische keuring

Zowel de rijopleiding (oa meldingen van fraude bij examens) als de technische keuring van voertuigen stond vorige regeerperiode regelmatig in het oog van de storm, maar de aanpak was eerder reactief dan structureel. Deze regeerperiode gooien we het roer om en pakken we dit structureel aan in overleg met alle betrokkenen. Op die manier creëren we draagvlak voor de hervormingen en zorgen we ervoor dat de resultaten op het terrein ook zullen volgen.

Onder meer op basis van het decreet Professioneel Rijonderricht dat op het einde van de vorige zittingsperiode door het Vlaams Parlement werd goedgekeurd, werken we deze regeerperiode de uitvoeringsbesluiten uit zodat zowel de kwaliteit van het rijonderricht als het toezicht erop beter kan verlopen. Met de examen centra bekijken we welke maatregelen we nog meer kunnen nemen om fraude tegen te gaan. We blijven de vernieuwde rijopleiding ook monitoren.

We kijken met een holistische bril naar de technische keuring van voertuigen en leggen in 2025 een conceptnota voor aan de Vlaamse Regering met zowel een inhoudelijke als een organisatorische visie op het optimaliseren van de technische keuring in functie van efficiëntie, klantgerichtheid en verkeersveiligheid met garanties voor objectiviteit en onafhankelijkheid van de technische keuring.

OD 5.5 Actualisatie verkeersveiligheidsplan

Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is een vijfjaarlijks actieplan dat richting geeft aan het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Het huidige verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse overheid dateert van juli 2021 en loopt door tot in 2025. We starten de voorbereidingen zodat we tegen 2026 een nieuw verkeersveiligheidsplan kunnen goedkeuren. In dit plan zullen we een duidelijke focus leggen en zorgen voor zo weinig mogelijk planlast: niet de rapportering over het plan, maar de acties en de effecten op het terrein moeten in de schijnwerpers staan. Het is duidelijk dat de aandacht prioritair dient uit te gaan naar het omkeren van volgende trends: stabiliserend aantal letselongevallen en het stijgende aandeel doden en zwaargewonden bij de actieve weggebruikers, zeker bij fietsers.

We zetten in op een verkeersveiligheidsbeleid dat sterk gestuurd en ondersteund wordt door onderzoek. Evaluatie maakt hiervan een belangrijk onderdeel uit,

zodat dit ons in staat kan stellen te evalueren of we de juiste maatregelen nemen en indien nodig bij te sturen. We hebben specifieke aandacht verkeersveilig ontwerpen van infrastructuur en ongevalanalyses, zodat de oorzaken van (zware) ongevallen beter in kaart worden gebracht en gerichte oplossingen kunnen worden uitgewerkt. We blijven hierbij ook inzetten op kleine maatregelen die de verkeersveiligheid snel kunnen verbeteren. Bij grote infrastructuurwerken doen we een verkeersveiligheidsaudit.

We actualiseren het Vademecum Voetangersvoorzieningen. We bundelen de ontwerprichtlijnen uit het bestaande vademecum voetangersvoorzieningen en vademecum toegankelijk publiek domein. Door middel van beknopte en overzichtelijke thematische fiches, onderverdeeld in een heldere structuur, zal het nieuwe vademecum vlot antwoorden bieden bij het uitwerken van nieuwe projecten.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

We blijven verder investeren in onze havens als de belangrijkste motor van onze Vlaamse economie. We doen dat zowel via infrastructuurprojecten als via optimalisaties in de nautische keten. Met de binnenvaartsector gaan we in nauw overleg om ons waterwegennetwerk optimaal te laten renderen.

OD 6.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

We willen de concurrentiekracht en het marktaandeel van onze havens behouden en versterken. Daarom blijven we een vlotte en veilige nautische en maritieme toegang tot de havens verzekeren. We verzekeren daarom het tijdig baggeren van, naar en in de havens. Samen met de havens creëren we bovendien bijkomende capaciteit.

Voor de nieuwe sluis in Zeebrugge (NSZ) keuren we het kaderprojectbesluit goed in 2025 waarna de procedure in het kader van het decreet complexe projecten wordt verdergezet. Ondertussen wordt verder gewerkt aan het technisch ontwerp en wordt het flankerend beleid stap voor stap uitgerold.

Voor het complex project extra containercapaciteit (ECA) wordt het projectbesluit voor de westelijke ontsluitingsweg (WOW) ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering in de eerste helft van 2025. Voor de containercluster Linkeroever (CCL) met onder andere het tweede getijdendok wordt het ontwerpprojectbesluit ook de eerste helft van 2025 verwacht waarna de adviesprocedure kan opgestart worden.

Deze projecten hebben belangrijke links met andere (mobiliteits-)projecten uit de ruime omgeving. Ook verschillende havenwegen zijn in slechte staat en hebben nood aan structureel onderhoud. Bij de opmaak van het GIP bekijken we hoe

deze ingepast kunnen worden in de investeringsplanning, waarbij we in het bijzonder aandacht hebben voor de Tjismanstunnel. Bij de federale overheid ijveren we om de nodige financiering te voorzien voor de spoor aansluiting van het nieuwe tweede getijdendok.

Het 'verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het Ommeland van de haven van Antwerpen, de Polders op Linkerscheldeoever' wordt door de Verbondspartijen nageleefd en uitgevoerd.

Havens worden geconfronteerd met complexe uitdagingen zoals klimaat, digitalisering en veiligheid. Deze uitdagingen vragen om meer innovatieve oplossingen en samenwerking binnen de Vlaamse overheid en erbuiten. We starten daarom het periodiek havenoverleg tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse zeehavens opnieuw op. Zo kunnen we onze zeehavens ondersteunen om te blijven groeien en hun internationale slagkracht en concurrentiepositie te verhogen. De verschillende partners binnen de Vlaamse overheid en de havens slaan de handen in elkaar om deze ambities om te zetten in concrete acties.

We zetten in samenwerking met de Vlaamse havens alle noodzakelijke stappen voor de uitbouw van de ontwikkelbare terreinen op de verschillende havenplatformen. Zo creëren we bijkomende ruimte voor economische activiteit in onze havens.

Digitalisatie is een belangrijke en krachtige hefboom om de uitdagingen uit het regeerakkoord (o.a. veiligheid, samenwerking en efficiëntieverhoging) te realiseren. We bekijken daarom hoe we de bestaande digitale platformen die reeds bestaan binnen de havens en binnen het beleidsdomein MOW kunnen optimaliseren. We onderzoeken de mogelijkheid om één daadkrachtig digitaal platform te realiseren dat gebruikt kan worden door alle havens en partners in het havenlandschap. We bekijken ook hoe we op andere manieren de havens verder kunnen ondersteunen met betrekking tot de steeds groter wordende uitdagingen op het vlak van digitalisering.

OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Aangezien havens een essentiële schakel vormen in de wereldwijde toeleveringsketens, is het ook van groot belang om de verbindingen met het achterland verder te optimaliseren. We onderschrijven hierbij het belang van de estuaire vaart voor de ontsluiting van het havengebied Zeebrugge.

We nemen, in nauw overleg met de havens, samen met Nederland het initiatief om de huidige en toekomstige externe veiligheidssituatie op de Westerschelde in rekening te brengen, inclusief beslist beleid. Hierbij staat het gelijk speelveld tussen de Vlaamse en Nederlandse havens centraal en wordt de studie uit 2011 samen met Nederland geactualiseerd.

Samen met de havens werken we aan de optimalisering van de volledige nautische keten zodat de betrouwbaarheid verhoogt en de vlote en veilige

bereikbaarheid van onze havens verzekerd is. In overleg met alle betrokkenen en met respect voor de geëigende overlegstructuren bekijken we welke maatregelen daarover binnen de Vlaamse overheid genomen kunnen worden waarbij de eigen personeelsleden van de nautische keten betrokken zijn.

De beloodsing van de scheepvaart is een cruciale dienstverlening binnen de hele nautische keten en ruimer binnen de Vlaamse en zelfs Europese economie. Het is van het grootste belang dat de beloodsingsvloot te allen tijde operationeel kan blijven. Eind 2023 werd de opdracht opgestart voor de aankoop van een nieuwe loodsboot voor de kruispost Wandelaar op de Noordzee. We stellen deze regeerperiode een plan op met betrekking tot de vernieuwing van de rest van de beloodsingsvloot en integreren dit in het GIP.

OD 6.3 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer

Hoewel de dalende trafiekcijfers voor de binnenvaart passen in een Europese tendens is het belangrijk om met de sector na te gaan wat de oorzaken hiervan zijn binnen Vlaanderen en hoe hieraan verholpen kan worden. Vlaanderen heeft de afgelopen decennia immers grote investeringen in de binnenvaartinfrastructuur gedaan die te weinig een modal shift van het goedervervoer over de weg naar de binnenvaart heeft kunnen bewerkstelligen.

Vanuit de Vlaamse overheid zetten we verder in op beter onderhouden waterwegen, het vernieuwen van bruggen en sluizen en het digitaliseren van de dienstverlening aan de binnenvaart. Zo verhogen we de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de bevaarbare waterwegen voor de scheepvaart. We focussen op watergebonden regionale industrieparken die goed ontsloten zijn om een verdere modal shift naar de waterweg mogelijk te maken.

In samenspraak met de havens voorzien we aan de zeehaventerminals gereserveerde plaatsen voor de binnenvaart zodat wachttijden voor de afhandeling van de binnenvaart worden teruggedrongen en de binnenvaart zijn plaats versterkt kan opnemen in de logistieke keten.

We willen de vergrijzing in de binnenvaart aanpakken door de instroom te vergroten. We zullen de overstap vanuit de zeevaart gemakkelijker maken, de zijinstroom vanuit andere sectoren bevorderen, en - in overleg met de binnenvaartsector en het onderwijs - de beroepskwalificaties en opleidingen beter organiseren. We werken hiervoor in 2025 de nodige regelgeving uit. Om het binnenvaartonderwijs te ondersteunen, onderzoeken we met alle belanghebbenden hoe we het opleidingsschip Themis2 kunnen vervangen.

Om de binnenvaart competitiever, aantrekkelijker en veiliger maken, werken we samen met de sociale partners en de Europese Commissie aan de invoering van de digitale vaartijdregistratie en nieuwe bemanningsvoorschriften. Hiermee actualiseren we de binnenvaart aan de technologische innovaties op vlak van geautomatiseerd varen en gaan we sociale fraude aanpakken. Er wordt verder

ingezet op het gegevensuitwisselingsplatform voor de binnenvaart via het EuRIS platform.

OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken

Hoewel het zwaartepunt van de bevoegdheden inzake spoorvervoer bij de federale overheid ligt, gebruiken we vanuit Vlaanderen bij de belangrijke schakel- en beslissingsmomenten alle middelen om te wegen op die besluitvorming.

We actualiseren de Vlaamse spoorstrategie uit 2013 en evalueren daarbij de de Vlaamse spoorprioriteiten. Hierbij voeren we het samenwerkingsakkoord spoorinvesteringen verder uit.

We onderzoeken met de federale overheid de mogelijkheden om het goederenvervoer in Vlaanderen per spoor te versterken, waarbij we ook aandacht hebben voor de verdere elektrificatie van de spoorinfrastructuur.

In nauwe samenwerking met de federale overheid zetten we de gesprekken met Nederland, Duitsland en Noordrijn-Westfalen voort met het oog op de realisatie van 3RX. We nemen de draad weer op na het bewindslidenoverleg van juni 2023. We willen verdere stappen zetten door samen met de federale overheid en Nederland, Duitsland en Noordrijn-Westfalen technische studies op te starten en financieringsmogelijkheden voor dit project uit te werken.

OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg

Het stallen van vrachtwagens is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van logistieke spelers zelf, maar los daarvan is er in Vlaanderen nood aan bijkomende parkeerfaciliteit. In gericht overleg met de vervoerregio's kijken we waar extra, goed bereikbare parkings voor vrachtwagens kunnen uitgebouwd worden om de aantrekkelijkheid van economische polen te versterken, maar waarbij we eveneens oog hebben voor verkeersveiligheid en overlast proberen tegen te gaan. We brengen hiervoor op structurele basis de belangrijkste private en publieke stakeholders samen om gedragen, concrete acties uit te werken.

In samenwerking met de minister bevoegd voor Financiën en Begroting en in overleg met de logistieke sector, brengen we de kilometerheffing voor vrachtwagens in overeenstemming met de Europese regelgeving met het oog op implementatie vanaf 1 juli 2026. We onderzoeken hiervoor hoe we – conform de herziene Europese tolrichtlijn - de CO2-uitstoot kunnen integreren in de kilometerheffing en bekijken tegelijk hoe we de kilometerheffing kunnen optimaliseren om bijvoorbeeld nachtlogistiek te stimuleren en een verschuiving van vrachtwagens naar bestelwagens kunnen vermijden. We overleggen hierover ook met de andere gewesten en bekijken hoe we de intergewestelijke samenwerking verderzetten binnen Viapass na het einde van het contract met Satellic.

OD 6.6 Pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel

Om pijpleidingen te kunnen inschakelen als volwaardige transportmodus, is het belangrijk dat het Departement Omgeving de nodige planprocessen (her)opstart. We denken hierbij specifiek aan het GRUP leidingstraat Antwerpen – Ruhr, mits de nodige randvoorwaarden voor een goed procesverloop vervuld zijn. Wij zijn hierbij een betrokken partner en overleggen hierover met de minister van Omgeving

Het Departement MOW speelt ook haar rol als facilitator binnen de Vlaamse overheid om pijpleidingen in het mobiliteitsverhaal verder te ontwikkelen.

OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid

Vanuit de Visienota “Vlaamse regionale luchthavens 2040” die werd goedgekeurd door de vorige regering zullen we masterplannen opmaken om de samenwerking en synergie tussen alle luchthavens in Vlaanderen te versterken. We zorgen ervoor dat de regionale luchthavens een voortrekkersrol kunnen opnemen op vlak van duurzaamheid zoals voorzien in de Visienota “Vlaamse regionale luchthavens 2040”.

De samenwerking tussen de drie Vlaamse regionale luchthavens en Brussels Airport zal hier aan bod komen. Onze regionale luchthavens zijn immers complementair aan de luchthaven van Zaventem. We onderzoeken hoe we de synergie tussen de drie regionale luchthavens en Zaventem kunnen versterken, met meer efficiëntie en minder overheidssteun. In het beleid met betrekking tot de luchthavens, hebben we voldoende aandacht voor de gezondheidsaspecten van de luchtvaart.

De realisatie van een digitaal torencentrum voor de Vlaamse regionale luchthavens zal deel uitmaken van deze masterplannen voor de Vlaamse regionale luchthavens omdat op die manier de luchtverkeersleiding voor al onze luchthavens verzekerd kan worden. We gaan hierover in overleg met de federale overheid om het samenwerkingsakkoord van 1989 te herzien en de modaliteiten vast te leggen voor de realisatie en exploitatie van een digitaal torencentrum.

OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten

Indien we de logistieke sector een duurzaam ontwikkelingsperspectief willen bieden en ervoor zorgen dat de Vlaamse doelstelling voor de modal shift gehaald worden, moet er voldoende ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar zijn en moeten we ervoor zorgen dat bedrijventerrein goed ontsloten zijn. We gaan hierbij in eerste instantie voor meer circulair ruimtegebruik: dat betekent dat we de reeds ingenomen ruimte beter, intensiever en multifunctioneler benutten. We zetten ook actief in op de economische reconversie en het(her)activeren van verlaten en

onderbenutte terreinen en bedrijfsruimtes, alsook op actief beheer. Dit doen we in samenspraak met de minister van Omgeving en de minister van Economie.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

Door de directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen te beperken bij het gebruik van ons patrimonium en bij de (her)aanleg van infrastructuur, geven we vanuit het beleidsdomein MOW zelf het goede voorbeeld. We zetten blijvend in op vergroeningsmaatregelen rond energiegebruik en -efficiëntie, op duurzaam materiaalgebruik bij onderhouds- en investeringsprojecten en op klimaatvriendelijke werfactiviteiten. Daarnaast leggen we beleidsmatig ook sterk de focus innovatie, vergroening en duurzaamheid door in te zetten op een emissievrije mobiliteit (inclusief lucht- en scheepvaart), data te gebruiken om onze mobiliteit te sturen, innovatie gericht te ondersteunen en onze waterbeheersingsmaatregelen op peil te houden.

OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen

We blijven inzetten op de omschakeling naar zero-emissie voertuigen om de klimaatverandering tegen te gaan, luchtverontreiniging te beperken en het gebruik van hernieuwbare energie in transport te verhogen met oog voor haalbaarheid en betaalbaarheid. We gebruiken de Vlaamse bevoegdheden om in combinatie met het federale beleid de total cost of ownership tegen 2029 aantrekkelijk te maken voor nieuwe emissievrije voertuigen ten opzichte van nieuwe voertuigen met een fossiele verbrandingsmotor. . De invoering van de ETS2 en de taksshift, waarbij elektriciteit in vergelijking met fossiele brandstoffen goedkoper wordt, moet daartoe bijdragen. We volgen de Europese tijdlijn om vanaf 2035 geen nieuwe personen- of bestelwagens met fossiele verbrandingsmotoren meer te verkopen

Om de overstap richting zero-emissie voertuigen te faciliteren, blijven we de uitrol van laadinfrastructuur verder faciliteren voor elektrische wagens, bestelwagens en vrachtwagens zodat laden geen drempel vormt en we voldoen aan de Europese doelstellingen uit de Europese verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor transport (AFIR).

We vertrekken van de bestaande Vlaamse Laadstrategie maar leggen deze legislatuur nieuwe klemtonen in functie van de meer mature markt van elektrische voertuigen en laadpalen, waarbij we ook kijken naar digitalisering voor de reservatie en efficiënte benutting van de laadinfrastructuur. We hebben aandacht voor de uitrol in appartementsgebouwen, voor het potentieel van slim laden en voor specifieke doeleinden zoals deelmobiliteit of taxi's. Voor de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor logistieke voertuigen werken we – waar het kan – samen met private partners. Waar het nodig is voorzien we zelf het ontbrekende aanbod. We waken over voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet.

De vandaag gehanteerde aanpak via de mechanismen van 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' botsen op hun limieten, bijvoorbeeld op het vlak van ruimtelijke ordening en bewonersacceptatie. We verleggen de focus naar strategisch

geplaatste slimme laadpleinen op (semi)publieke locaties i.p.v. de huidige versnipperde uitrol.

Daarbij verminderen we het aantal netaansluitingen, versnellen we de uitrol, creëren we meer kansen voor slimme sturing en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen, en verminderen we de druk op de publieke ruimte. We besteden bijzondere aandacht aan het vrijwaren van voet- en fietspaden. We brengen bestaande wetgevende drempels in kaart rond bidirectioneel laden en zetten proefprojecten op

De Lijn draagt bij tot de klimaatambities van de Vlaamse Regering en houdt vast aan de doelstelling om tegen 2035 volledig emissievrij openbaar vervoer aan te bieden. We versnellen daarom de vergroening bij De Lijn door een extra grote investeringsimpuls van 400 miljoen euro bij het begin van deze regeerperiode voor nieuwe elektrische bussen en trams. Zo wordt de vloot van De Lijn versneld vergroend, bovenop het vergroeningstraject dat reeds afgesproken was in het lopende openbare dienstencontract. De vergroeningsinspanning houdt meer in dan louter de vergroening van de voertuigen: een elektrische vloot vereist een aangepaste stelplaats en voldoende laadinfrastructuur. De aanpassingen hiervoor volgen het ritme van de vergroening.

We actualiseren de bestaande CPT-visie 2030 om deze in lijn te brengen met de ambities uit het regeerakkoord en deze beleidsnota.

OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart

Wij betrekken de havenbedrijven actief bij de vertaling van de Europese AFIR - verordening in Vlaamse regelgeving. Bij nieuwe subsidietrajecten waken we erover dat deze op de AFIR-segmenten focussen. Wij verfijnen samen met de havenbedrijven hun rol bij de opvolging en controle van het gebruik van de walstroominstallaties.

De relevante informatie over walstroom in de binnenvaart is toegankelijk via het Vlaams Binnenvaartservices platform. Om de uniformiteit te bevorderen en het gebruikscomfort te maximaliseren, werken wij aan de standaardisatie van de dataprotocolen voor walstroomkasten.

In de binnenvaart in Vlaanderen worden alternatieve brandstoffen en/of elektrische aandrijving nog niet breed toegepast, ondanks hun potentieel om de CO₂-emissiereductie te realiseren. Wij volgen de Europese regelgeving hieromtrent op en bekijken welke rol we best spelen om deze drempels in de binnenvaart weg te nemen. We nemen dit mee in het overleg met de binnenvaartsector.

Voor de schepen van de Vlaamse overheid maken we deze regeerperiode een plan op hoe en op welk tempo we de uitstoot kunnen verlagen.

OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

Ontwikkelingen op het vlak van geconnecteerde en autonoom rijdende vervoersmiddelen bieden mooie kansen voor een veiliger en vlotter verkeer

Met het Mobilidata-programma wordt samen met Imec en de private sector ingezet op innovatieve mobiliteitsoplossingen. Deze oplossingen passen onder de noemer 'dynamisch verkeersmanagement' met aandacht voor real-time, gepersonaliseerde en nauwkeuring verkeersinformatiediensten. We bouwden een robuuste en schaalbare digitale data-infrastructuur op met kwalitatieve databronnen, realiseerden regio-brede C-ITS diensten (waarschuwingen voor ongevallen, filestaart, spookrijder ...). We zetten de komende beleidsperiode verder in op het intelligenter maken van verkeerslichten door technologie te installeren die zowel vervoermiddelen als de infrastructuur met elkaar verbindt:

- We verlenen prioriteit aan nood- en hulpdiensten bij kruispunten, zodat zij veilig en efficiënt kunnen passeren;
- Het openbaar vervoer profiteert hiervan door op maat groen te krijgen, wat de doorstroming verbetert;
- Fietsers krijgen sneller groen licht;
- We kunnen gericht route-advies en gevaarmeldingen aanbieden;
- ...

Dit leidt tot een veiligere wegomgeving en een verbeterde doorstroming voor alle weggebruikers.

We wensen dit Mobilidata platform en ecosysteem verder te verankeren en verruimen gericht op maatschappelijke impact en tegelijk als basis voor de verdere ontwikkeling en uitrol van innovatieve mobiliteitsoplossingen.

Al onze data en de data van andere actoren maken een dynamisch verkeersmanagement mogelijk. We doen dit verder op Vlaams niveau via het Vlaams Verkeerscentrum, maar maken onze data ook beschikbaar voor onze steden en gemeenten. Zij kennen verkeerssituatie in hun stad of gemeente immers het beste en kunnen op die manier ook een lokaal dynamisch verkeersmanagement uitbouwen.

OD 7.4 Gerichte focus op innovatie

Vlaanderen moet als gangmaker voor innovatie volop en gericht inzetten op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken. We screenen hiervoor de regelgeving binnen het beleidsdomein MOW zodat deze innovatie niet hindert en klaar is voor de stijgende voer- en vaartuigautonomie.

Vanuit het beleidsdomein focussen we op autonoom varen en dronetechologie.

In de luchtvaartsector zijn drones een snelgroeiende en snel ontwikkelende tak. We gaan in overleg met onze regionale luchthavens om deze dronetechnologie daar een duidelijke plaats te geven. We onderzoeken ook de potentie van drones in de maritieme sector.

Om onze om onze toonaangevende rol binnen Europa op het vlak van geautomatiseerd varen te borgen, creëren we een duidelijk regelgevend kader inzake geautomatiseerd varen. Vlaanderen nam onder noemer van Smart Shipping de voorbije jaren de lead in innovatie in binnenvaart en waterwegmanagement. We investeren verder in innovatieve en toekomstgerichte logistieke concepten die leiden tot verbeteringen in de efficiëntie van het transport over de binnenwateren en tot het aantrekken van nieuwe ladingstromen over de waterweg.

In het kader van openbare werken wenst Vlaanderen als innovatieleider ook een voorbeeldrol op te nemen op het vlak van duurzame inzet van materialen en het circulair gebruik van grondstoffen.

OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek

De volgende jaren zal de transportsector verder stappen zetten richting vergroening. Verschillende steden en gemeenten hebben ook de ambitie om zero-emissie zones voor stedelijke logistiek in te richten de komende jaren door onder andere belevering over het water, met zero-emissievoertuigen of via fietslogistiek. In uitvoering van de kaderovereenkomst Zero-Emissie Stadslogistiek, reiken we hen vanuit Vlaanderen de nodige handvaten aan. We zullen hiervoor met alle belanghebbenden in overleg gaan. De beslissing over de organisatie van de stedelijke logistiek is aan de lokale besturen. Zij zitten hier aan het stuur omdat zij het best geplaatst zijn om hun lokaal beleid met betrekking stedelijke logistiek te bepalen. Op Vlaams niveau zullen we het proefproject rond fietslogistiek evalueren en op basis hiervan de regelgeving bijsturen.

OD 7.6 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Om een veilige kust te garanderen voeren we het bestaande Masterplan Kustveiligheid verder uit. Daarnaast wordt samen met de minister van Omgeving en de minister van Toerisme verder gewerkt aan het strategisch beleidsplan kustvisie met het oog op verdere besluitvorming door de Vlaamse regering. Dit beleidsplan is een plan voor de lange termijn met maatregelen die bescherming bieden tegen zware stormvloed en de stijgende zeespiegel, maar ook de ontwikkeling van de kustzone verder mogelijk maakt. Zo willen we zowel slachtoffers als economische schade door stormvloed op zee voorkomen en de toegang tot de havens veiligstellen.

Voor de investeringen op de binnenwateren bundelen we de investeringen van de beleidsdomeinen MOW en Omgeving op het vlak van waterbeheersing (o.a. Sigmaplan, Strategisch plan Dendervallei en Weerbare Westhoek) in één domeinoverschrijdend doelgericht investeringsprogramma, gericht op het verhogen van de waterweerbaarheid, waarbij de uitvoering kan rekenen op een vooraf vastgelegd meerjarenbudget.

De investeringen op vlak van waterbeheersing doen we vanuit één coherente visie op het watersysteem in de verschillende bekkens en voor de kustverdediging. We werken met de minister van Omgeving mee aan de Blue Deal.

SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW

OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik

Cruciaal voor een sterk mobiliteitsbeleid is een modusneutrale regisseur. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal deze rol op 3 manieren opnemen:

- Via de investeringscel: het opstellen van het geïntegreerd investeringsprogramma voor heel het beleidsdomein na input van alle entiteiten met het oog op de verdere besluitvorming;
- Via de vervoersautoriteit: het overzicht behouden over de uitvoering van de basisbereikbaarheid en de opvolging van het openbaredienstcontract van De Lijn. Tevens zal de vervoersautoriteit o.a. op basis van de data van De Lijn alle vragen uit de vervoerregio's mbt aanpassing aan de vervoersplannen toetsen aan de principes van basisbereikbaarheid en hierover verslag uitbrengen;
- Als coördinator: zorgen voor een goede samenwerking met en afstemming tussen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein en partners buiten het beleidsdomein (binnen en buiten de Vlaamse overheid). Die coördinatie is nodig op alle niveaus om een vlot mobiliteitssysteem in Vlaanderen te garanderen.

Daardoor kunnen de andere entiteiten van het beleidsdomein zich focussen op hun kerntaken en hun output verhogen. Deze aangepaste rol van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt zo snel mogelijk verankerd in het oprichtingsbesluit van het departement.

In het kader van een minderhideraanpak bij een groot programma van werken kan die coördinatierol uit efficiëntieoverwegingen door het departement toevertrouwd worden aan een andere actor met specifieke opdracht of kennis van de lokale context.

Tot het einde van de Oosterweelwerken zal Lantis deze coördinatie opnemen binnen de vervoerregio Antwerpen. Op deze manier zorgen we ervoor dat er een gemandateerde regisseur met de nodige terreinkennis de minderhideraanpak in de vervoerregio Antwerpen coördineert.

De verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW beschikken over een schat aan data. We zullen deze data actief gebruiken om ons beleid te onderbouwen. Daarnaast nemen we de noodzakelijke stappen om alle data die beschikbaar is binnen het beleidsdomein onderling te delen en ter beschikking te stellen van derden. Op deze manier kunnen die data ook een bijdrage leveren tot een vlottere mobiliteit in Vlaanderen.

OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein

We zetten in op samenwerking met de stakeholders uit de maatschappelijke vijfhoek via de structurele dialoog met de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA).

We onderzoeken de noden en onderzoeksprioriteiten op vlak van mobiliteit(sbeleid) en bepalen in overleg (intern/ extern) hoe hieraan best tegemoet te komen. Ook hier maken we keuzes en investeren enkel in onderzoek die onze beleidsprioriteiten ondersteunen. Waar mogelijk spelen we in op extern gesubsidieerde kanalen, zoals Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's.

Subsidies kunnen heel krachtig instrument zijn om het Vlaamse mobiliteitsbeleid te ondersteunen en te versterken. Hiervoor dienen ze wel een duidelijke link met onze beleidsdoelstellingen te hebben en resultaatgericht te zijn. We houden in het kader daarvan, en de afgesproken budgettaire oefening, alle subsidies van het beleidsdomein tegen het licht. Subsidies die niet het voorziene effect hebben worden bijgestuurd of afgeschaft.

We zetten in op een nauwere samenwerking met VLABEL, onze Vlaamse handhavingspartner voor diverse weggebonden materies. Structureel en pro-actief overleg vormen de basis voor een gezamenlijk gedragen handhavingbeleid. We zetten samen in op doorgedreven digitalisering, een maximale aansluiting met het handavingsregister, de nodige datadoorstroming – en uitwisseling ifv beleidsevaluatie en (EU voorgeschreven) rapporteringen en risicoclassificaties.

Vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn we ons ervan bewust dat onze infrastructuur en de mobiliteit in het algemeen een belangrijke impact hebben op economie, leefmilieu, natuur, klimaat, leefbare buurten en een kwaliteitsvolle ruimtelijke ordening. Vlaanderen streeft ook naar een veilige en vlotte mobiliteit. De normen en procedures die moeten bijdragen aan de realisatie van die omgevingsdoelstellingen hebben dikwijls een belangrijke impact op de kostprijs en de realisatietermijn van mobiliteitsinfrastructuur. Bij de uitvoering van mobiliteitsprojecten geven we voorrang aan de flankerende maatregelen die een effect hebben op de mobiliteit. Met de minister van Omgeving bekijken we hoe we deze werkwijze in de vergunningsprocedure kunnen verankeren.

Externe factoren zoals een saneringsproblematiek of moeizame onteigeningen bemoeilijken een vlotte uitvoering van de investeringen. We bekijken binnen de werkgroep "versnellen onteigeningen" hoe het onteigeningsdecreet kan bijgestuurd worden om verwervingen en onteigeningen te versnellen, inzonderheid voor fietsprojecten. Samen met het Departement Kanselarij en Bestuur zullen we constructieve verbetervoorstellen opmaken. Daarnaast zal het GIP ook voor focus zorgen voor onteigeningen ten behoeve van het beleidsdomein MOW, aangezien enkel nog onteigeningen nodig zullen zijn voor projecten die op het GIP staan.

De PFAS-problematiek heeft – naast het risico voor de volksgezondheid - een grote impact op onze infrastructuurprojecten., zowel naar uitvoering als naar kost. We gaan in overleg met de minister van Omgeving om een gebiedsspecifieke, kostenefficiënte, rechtszekere en technisch haalbare risicogebaseerde aanpak uit te werken, zonder in te boeten op doelstellingen inzake gezondheid. Hiervoor zullen we vanuit het Beleidsdomein MOW nauw samenwerken met het Beleidsdomein Omgeving, VITO en alle betrokken actoren binnen het grondverzet.

Grote infrastructuurprojecten en (onderhouds)baggerwerken in havens, wegen en waterwegen, genereren in de toekomst nog meer afvoer van gronden en specie waarvoor in Vlaanderen thans onvoldoende vergunde afzetmogelijkheden heeft om een stabiele marktwerking te kunnen borgen. Voor herbruikbare gronden zetten we binnen het beleidsdomein MOW in op een geïntegreerde aanpak om vraag en aanbod in tijd en ruimte beter op elkaar af te stemmen en gebruik te maken van (tijdelijke) opslagplaatsen. In Vlaanderen hebben we ook nood aan extra afvoermogelijkheden en definitieve opslagplaatsen om niet-herbruikbare specie en gronden te laten verwerken of storten. Voor deze strategische aanpak werken we samen met de private markt en gaan we ook in overleg met het Beleidsdomein Omgeving om nieuwe strategische locaties te zoeken met oog op exploitatie.

OD 8.3 Toekomstgerichte regelgeving

Bij elk regelgevingsproject binnen het beleidsdomein MOW zorgen we ervoor dat deze toekomstgericht, duidelijk en scherp afgelijnd is.

Om de continuïteit te verzekeren voor de bedrijven die investeerden in een lange zware vrachtwagen (LZV) werd het 2^{de} proefproject verlengd tot 30 juni 2026. We werken tegen dan een kwalitatieve nieuwe regelgeving uit om de LZV's te bestendigen.

Er bestaan wetgevende drempels die de introductie van zero-emissievrachtwagens kunnen belemmeren. Vlaanderen heeft hiervoor al verschillende initiatieven ondernomen door zowel de toegelaten massa als de toegelaten lengte van een voertuig te verhogen voor milieuvriendelijke voertuigen. We onderzoeken welke drempels er nog zijn in de regelgeving en werken die weg.

We screenen onze regelgeving zodat we effectief en op klantvriendelijke wijze kunnen instaan voor het beleid en de uitvoering van onze bevoegdheid op het vlak van vervoersvergunningen (goederen en personen), werkplaatsen LPG, CNG, tachograaf, snelheidsbegrenzers en andere beroepstoegangen.

We passen de regelgeving binnen het beleidsdomein MOW aan om deze klaar te maken voor de toenemende voertuig- en vaartuigautonomie.

OD 8.4 Wegen op het Europees beleid

We volgen vanuit het beleidsdomein MOW de Europese besluitvorming proactief op en zorgen voor een actieve dialoog met de Europese Commissie en andere actoren in de besluitvorming. Zo zullen we in overleg gaan met de Europese Commissie met betrekking haar intentie om een 'Europese havenstrategie' op te stellen met als doel de belangen van onze havens te verdedigen.

We blijven zoeken naar Europese subsidie- en financieringsmogelijkheden voor Vlaamse infrastructuurwerken en mobiliteitsprojecten met het Geïntegreerd Investeringsplan als leidraad.

Tabel doelstellingen – ISE

DOELSTELLING	ISE
SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur	
OD 1.1 naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0	<ul style="list-style-type: none"> • Investerings luchthavens • Investerings gemeenschappelijk vervoer • Strategisch mobiliteitsbeleid • Investerings weginfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur
OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • Investerings luchthavens • Investerings gemeenschappelijk vervoer • Investerings weginfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur
OD 1.3 onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • Onderhoud weginfrastructuur • Exploitatie waterinfrastructuur • Onderhoud waterinfrastructuur
OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten	<ul style="list-style-type: none"> • Investerings luchthavens • Investerings gemeenschappelijk vervoer • Investerings weginfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur
SD 2. zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer	
OD 2.1 naar een modal shift 50/50 tegen 2030	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid gemeenschappelijk vervoer • Algemeen mobiliteitsbeleid • Strategisch mobiliteitsbeleid
OD 2.2 combimobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid gemeenschappelijk vervoer • Investerings gemeenschappelijk vervoer • Exploitatie gemeenschappelijk vervoer • Algemeen mobiliteitsbeleid • Strategisch mobiliteitsbeleid • Weginfrastructuur algemeen • Exploitatie waterinfrastructuur • Investerings weginfrastructuur
OD 2.3 een sterk Vlaams fietsbeleid	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch mobiliteitsbeleid • Investerings weginfrastructuur • Onderhoud weginfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur • Onderhoud waterinfrastructuur
SD 3 versterken van het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid	
OD 3.1 vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid gemeenschappelijk vervoer

OD 3.2 een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn	<ul style="list-style-type: none"> • Investerings gemeenschappelijk vervoer • Exploitatie gemeenschappelijk vervoer
OD 3.3 een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid gemeenschappelijk vervoer • Investerings gemeenschappelijk vervoer • Exploitatie gemeenschappelijk vervoer
OD 3.4 openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid gemeenschappelijk vervoer • Investerings gemeenschappelijk vervoer • Exploitatie gemeenschappelijk vervoer • Investerings weginfrastructuur
SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid	
OD 4.1 naar een vervoerregioraad 2.0	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid gemeenschappelijk vervoer • Strategisch mobiliteitsbeleid
OD 4.2 wegcategorisering op punt zetten	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch mobiliteitsbeleid • Beleid weginfrastructuur
OD 4.3 actualisatie mobiliteitsvisie	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch mobiliteitsbeleid
SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid	
OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid
OD 5.2 gerichte controle en handhaving	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid
OD 5.3 opleiding en sensibilisering voor veiliger verkeersgedrag	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid
OD 5.4 streven naar een hogere effectiviteit van rijopleiding en technische keuring	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid
OD 5.5 actualisatie verkeersveiligheidsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid
SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken	
OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid waterinfrastructuur • Onderhoud waterinfrastructuur • Exploitatie waterinfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur
OD 6.2 een efficiënte nautische keten	<ul style="list-style-type: none"> • Waterinfrastructuur algemeen • Beleid waterinfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur
OD 6.3 Binnenvaart als een duurzame schakel in het goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid waterinfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur •
OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken	<ul style="list-style-type: none"> • Algemeen mobiliteitsbeleid

OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg	<ul style="list-style-type: none"> • Algemeen mobiliteitsbeleid • Strategisch mobiliteitsbeleid • Beleid weginfrastructuur
OD 6.6 pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch mobiliteitsbeleid
OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid luchthavens • Exploitatie luchthavens
OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch mobiliteitsbeleid • Beleid weginfrastructuur • Beleid waterinfrastructuur
SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid	
OD 7.1 transitie naar emissievrije voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> • Algemeen mobiliteitsbeleid
OD 7.2 transitie naar emissievrije vaartuigen	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid waterinfrastructuur • Investerings waterinfrastructuur
OD 7.3 slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch mobiliteitsbeleid • Wetenschappelijk onderzoek en studies
OD 7.4 gerichte focus op innovatie	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisch mobiliteitsbeleid • Wetenschappelijk onderzoek en studies
OD 7.5 naar een emissievrije stedelijke logistiek	<ul style="list-style-type: none"> • Algemeen mobiliteitsbeleid • Strategisch mobiliteitsbeleid • Waterinfrastructuur algemeen
OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken	<ul style="list-style-type: none"> • Investerings waterinfrastructuur • Onderhoud waterinfrastructuur • Exploitatie waterinfrastructuur
SD 8. versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW	
OD 8.1 een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik	<ul style="list-style-type: none"> • Apparaatskredieten
OD 8.2 samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid luchthavens • Beleid gemeenschappelijk vervoer • Algemeen mobiliteitsbeleid • Strategisch mobiliteitsbeleid • Beleid weginfrastructuur • Beleid waterinfrastructuur
OD 8.3 toekomstgerichte regelgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Beleid luchthavens • Beleid gemeenschappelijk vervoer • Algemeen mobiliteitsbeleid • Strategisch mobiliteitsbeleid • Beleid weginfrastructuur • Beleid waterinfrastructuur • Verkeersveiligheid
OD 8.4 wegen op het Europees beleid	<ul style="list-style-type: none"> • Transversaal beleid • Strategisch mobiliteitsbeleid • Beleid weginfrastructuur

	<ul style="list-style-type: none">• Beleid waterinfrastructuur
--	--

Regelgevingsagenda

Aard en titel	Verzameldecreet MOW
Korte omschrijving	Diverse technische aanpassingen aan sectorale wetgeving
Betrokken instanties	DMOW, AWV, MDK, DVW, De Lijn
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering in voorjaar 2025

Aard en titel	Decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013
Korte omschrijving	Dit decreet beoogt de invoering van enerzijds een secundair systeem kilometerheffing en anderzijds een aantal bepalingen op het vlak van gegevensbescherming.
Betrokken instanties	DFB, VLABEL en DMOW
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering begin 2025

Aard en titel	Decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord betreffende de invoering van een routeticket in het kader van de kilometerheffing en tot wijziging van het Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven Interregionaal Samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij samenwerkingsakkoord van 24 april 2015 en bij Samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016
---------------	--

Korte omschrijving	Dit instemmingsdecreet heeft betrekking op samenwerkingsakkoorden betreffende de kilometerheffing, namelijk over de invoering van een secundair systeem en gewijzigde privacy bepalingen.
Betrokken instanties	DFB, VLABEL en DMOW
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering begin 2025

Aard en titel	Decreet over de emissie-monitoring van wegvoertuigen
Korte omschrijving	Dit decreet biedt een decretale basis voor toekomstige meetcampagnes die voor onderzoek worden ingezet om emissie-monitoring en gegevensuitwisseling AVG-conform mogelijk te maken met gebruik van remote sensing toestellen (i.e. toestellen die al de aanwezige pollutanten in de rookpluim van een voertuig meten) die gepaard gaan met een ANPR-camera.
Betrokken instanties	VMM en DMOW
Status	Definitieve goedkeuring door Vlaamse Regering eind 2024

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 decreet 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	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering in voorjaar 2025
--------	--

Aard en titel	Decreet tot wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen
Korte omschrijving	Dit decreet kadert in de omzetting van Richtlijn 2023/2661 van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen
Betrokken instanties	DMOW
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering eind 2024

Aard en titel	Decreet tot wijziging van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
Korte omschrijving	Dit decreet creëert een rechtsgrond voor een retributie voor de inzet van een noordzeesleper. Tevens worden een aantal aanpassingen doorgevoerd in het licht van de herziening van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole
Betrokken instanties	MDK en DMOW
Status	Eerste principiële goedkeuring door Vlaamse Regering in voorjaar 2025

Aard en titel	Decreet houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de
---------------	---

	verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport
Korte omschrijving	Dit decreet beoogt een algemene herwerking van verschillende hoofdstukken, inzonderheid het creëren van bijkomende rechtsgronden betreffende het uitzonderlijk vervoer. Daarnaast voert het decreet een aantal bepalingen in inzake gegevensverwerking.
Betrokken instanties	AWV en DMOW
Status	Eerste principiële goedkeuring door Vlaamse Regering eind 2025

Aard en titel	Decreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten van 13 februari 2004.
Korte omschrijving	Dit decreet beoogt een algemene herwerking van verschillende hoofdstukken om de subsidieregeling in lijn te brengen met (B)VCO, maar o.a. ook om het principe van de unimodaliteit los te laten en de taakstelling van de mobiliteitsverenigingen helderder te definiëren.
Betrokken instanties	DMOW
Status	Eerste principiële goedkeuring door Vlaamse Regering eind 2025

Lijst afkortingen

AFIR	Alternative Fuels Infrastructure
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CCL	Containercluster Linkeroever
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems
CPT	Clean Power for Transport
DAV	Dienst aangepast vervoer
DVW	De Vlaamse Waterweg
DWV	De Werkvennootschap
EBS	Expertise Beton en Staal
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
GAS	Gemeentelijke administratieve sanctie
GIP	Geïntegreerd investeringsplan
GRUP	Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
LZV	Lange zware vrachtwagen
MAV	Mobiliteitscentrale aangepast vervoer
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MORA	Mobiliteitsraad Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NSZ	Nieuwe Sluis Zeebrugge
ODC	Openbaredienstencontract
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
P+R	Park & Ride
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst
VOM	Vervoer op maat
WOW	Westelijke ontsluitingsweg