

Beleids- en Begrotingstoelichting 2020 - 2021

Mobiliteit en Openbare Werken

ingediend door minister Lydia Peeters, Vlaams
minister van Mobiliteit en Openbare Werken

INHOUDSTAFEL

I. INLEIDING	3
II. SAMENVATTING	5
III. HORIZONTALE EN OVERKOEPELENDE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	8
1. SD 1: INVESTEREN IN DE CAPACITEIT EN DE BETROUWBAARHEID VAN ONZE VERVOERSNETWERKEN	8
1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken	8
1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk	8
1.3. Naar een Geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement.....	10
2. SD 2: INZETTEN OP COMBIMOBILITEIT EN BASISBEREIKBAARHEID VOOR PERSONENVERVOER	11
2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk.....	11
2.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer uitbouwen	13
2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren	14
2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke vervoersknooppunten voor combimobiliteit.....	14
2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven.....	15
2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten.....	15
2.7. Personenmobiliteit over het water	16
3. SD 3: NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTIMAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN	16
3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer	16
3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk.....	17
3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus	19
3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen.....	19
4. SD 4: NAAR EEN SLACHTOFFERVRIJ VERVOERSSYSTEEM.....	21
4.1. Verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers.....	22
4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker	23
4.3. Verbeterde controle en handhaving	24
4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan.....	26
5. SD 5: MOTIVEREN EN PRIKKELEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE CULTUUR	27
5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	27
5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen.....	28
6. SD 6: NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR.....	28
6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen.....	28
6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk.....	28
6.3. Een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk.....	29
7. SD 7: AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTIFUNCTIONALITEIT VAN ONS TRANSPORTNETWERK	31
7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken	31

7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik	32
8. SD 8: EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN	35
8.1. Een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's	35
8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten	36
8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten	38
8.4. Samenwerken in quadruple-helix verband	39
8.5. De vinger aan de pols houden	39
8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen	39
8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	41
IV. TRANSVERSALE DOELSTELLINGEN	43
V. SAMENVATTING RELANCEPLAN MOW	44
VI. BELEIDSVELDEN: OVERZICHT TOTALEN PER PROGRAMMA	45
VII. BELEIDSVELDEN EN INHOUDELIJKE STRUCTUURELEMENTEN	47
1. BELEIDSVELD I: REGIONALE LUCHTHAVENS	47
1.1. ISE: Luchthavenbeleid	47
1.2. ISE: Uitbating regionale luchthavens	48
1.3. ISE: Luchthaveninfrastructuur	51
2. BELEIDSVELD II: GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	58
2.1. ISE: Basisbereikbaarheid	58
3. BELEIDSVELD III: ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID	70
3.1. ISE: Algemene beleidsondersteuning	70
3.2. ISE: Modi-overschrijdend mobiliteitsbeleid	76
3.3. Geen inhoudelijke toewijzing	84
4. BELEIDSVELD IV: WEGINFRASTRUCTUUR- EN BELEID	88
4.1. ISE: Verkeersveiligheid	88
4.2. ISE: Verkeersbeleid	96
4.3. ISE: Weginfrastructuur algemeen	102
4.4. ISE: Onderhoud weginfrastructuur	107
4.5. ISE: Investeringen in weginfrastructuur	109
5. BELEIDSVELD V: WATERINFRASTRUCTUUR- EN BELEID	130
5.1. ISE: Haven- en waterbeleid	130
5.2. ISE: Waterinfrastructuur algemeen	132
5.3. ISE: Onderhoud waterinfrastructuur	137
5.4. ISE: Investeringen waterinfrastructuur	142
5.5. ISE: Scheepvaartverkeer	152
5.6. Geen inhoudelijke toewijzing	161
VIII. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD	168
IX. LIJST MET AFKORTINGEN	179
X. REGELGEVINGSAGENDA: REGELGEVINGSINITIATIEVEN IN HET KADER VAN OMZETTINGEN EN IMPLEMENTATIES VAN EUROPESE REGELGEVING	182

I. INLEIDING

Vlaanderen staat vandaag – nog meer dan voorheen – voor grote en acute maatschappelijke en economische uitdagingen. In juli 2020 stelden de experts van het economisch en het maatschappelijk relancecomité hun rapporten voor met aanbevelingen aan de Vlaamse Regering voor het relanceplan 'Vlaamse Veerkracht'. De bevindingen van de experts doen mij alvast kritisch kijken naar mijn mobiliteitsbeleid en naar onze mobiliteit in de toekomst. Want ook wat mobiliteit betreft moeten we in Vlaanderen een stap verder zetten en mogen we niet zomaar terugkeren naar het pre-coronatijdperk.

Het coronavirus heeft onze bewegingsvrijheid beperkt; enkel essentiële verplaatsingen waren toegelaten. Een ware mobiliteitsomwenteling waaraan we ons noodgedwongen maar snel aanpasten. De voorbije maanden kozen we massaal voor de fiets en (her)ontdekten we de voordelen van trappen en stappen.

COVID-19 is een wereldcrisis, maar ook een momentum. Ons denkpatroon rond verplaatsing was grotendeels vastgeroest sinds de jaren '90. Daarom ben ik ervan overtuigd dat deze crisis ook de weg vrijmaakt voor nieuwe mobiliteitskansen, in het voordeel van de fiets en duurzame verplaatsingen.

Veilig, vlot en duurzaam verkeer is een topprioriteit. Ik versterk en versnel in 2021 de investeringen in infrastructuur. Uit alle onderzoeken en cijfers blijkt immers dat slim investeren in infrastructuur en mobiliteit een enorme generator is van meer welvaart en voor een noodzakelijke relance.

Hierbij focus ik op drie essentiële pijlers die iedereen aanbelangen: een vlotte en duurzame mobiliteit, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid.

Een vlotte en duurzame mobiliteit

Ik werk aan de aanpak van de congestie op het wegennet, meer duurzaamheid en een betere levenskwaliteit. Om dit te realiseren, zet ik voor het personenvervoer in op een '*modal én mental shift*' van de auto naar andere, meer duurzame vervoersmiddelen: stappen, trappen ((e-)step, (e-)fiets of speed pedelec), deelsystemen en collectief en openbaar personenvervoer. Ik maak werk van de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem. Basisbereikbaarheid staat daarbij centraal; het is onze visie op een vraaggestuurde mobiliteit en een meer efficiënt vervoerssysteem.

Voor het goederenvervoer investeer ik voluit in vervoer over water: de bruggen over het Albertkanaal worden versneld verhoogd en we leggen extra kaaimuren aan. Verder zorgen we ervoor dat de binnenvaart steeds mogelijk blijft, ook bij droogte. Daarom investeren we in heel wat extra pompen, zoals voorzien in de '*Blue Deal*'.

Mijn ambities rond de *modal shift* dragen bovendien proactief bij aan onze klimaatdoelen. Mobiliteit heeft immers ook een impact op ons leefmilieu. Wat voorheen een deel van het probleem was, wordt vandaag en morgen een deel van de oplossing. We maken werk van de vergroening van de vloot van VVM De Lijn, van de uitrol van laadinfrastructuur in Vlaanderen en van LED-verlichting langs Vlaamse gewestwegen.

Comfortabele en veilige fietsinfrastructuur

Om de *modal shift* te realiseren is het belangrijk zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen én te houden, zodat we van Vlaanderen een echte fietsregio maken.

Voor veel mensen was de fiets tijdens de lockdown hét redmiddel, het enige vervoersmiddel dat echt 'coronaproof' was en ons wat bewegingsvrijheid gaf. Ondanks het feit dat er tijdens de lockdown nauwelijks files waren, bleek dat 1 op

10 werkende automobilisten overstapten op de fiets. De fiets is in Vlaanderen al langer aan een opmars bezig, maar de coronapandemie veroorzaakte een ware fietsrevolutie. Ook na de 'lockdown' bleven we fietsen; dat blijkt bijvoorbeeld uit het 'Fiets DNA' van Fietsberaad Vlaanderen. Met een fietsaandeel van 16% fietsen we in Vlaanderen evenveel als in Denemarken en laten we als Europese regio enkel Nederland voorgaan.

Deze 'fiets-boost' wil ik verder stimuleren. Iedereen moet een fietsreflex krijgen en elke overheid moet een fietsambitie hebben. De fiets heeft immers nog een aanzienlijk groeipotentieel. Er zal nog meer worden gefietst als dit veiliger kan. Verkeersveiligheid en fietsen gaan hand in hand.

Het fietsrapport voor fietspaden langs Vlaamse gewestwegen is slecht. We moeten werk maken van voldoende veilige, ruime en comfortabele fietspaden. Dat vraagt om bijkomende investeringen. Via het relanceplan worden extra investeringen in fietsinfrastructuur mogelijk. In 2021 trekken we de fietsinvesteringen op tot 335 miljoen euro per jaar.

We verbeteren niet alleen de bestaande infrastructuur, maar we werken ook onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk weg en zorgen voor een betere doorstroming. Zwarte punten voor fietsers worden versneld aangepakt en kruispunten worden waar mogelijk conflictvrij gemaakt.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een absolute topprioriteit. Verkeersveiligheid gaat zowel om infrastructuur als om gedrag (educatie, sensibilisering en handhaving).

Sinds 2018 daalt het aantal verkeersdoden in Vlaanderen niet langer. In 2019 telden we in Vlaanderen 315 dodelijke verkeersslachtoffers. Dat is onaanvaardbaar. Elk slachtoffer is er één teveel. Op die manier halen we onze eigen doelstellingen nooit, laat staan de Europese doelstellingen. Hoog tijd voor verandering. Het kan niet dat we ons verzoenen met een 'Vision Zero' perspectief voor het jaar 2050. Voor mij moet dit een dagdagelijkse ambitie zijn: geen slachtoffers in het verkeer. Slachtoffers hebben een naam én een gezicht, ze mogen voor mij geen cijfers blijven. Vragen die we ons hierbij stellen zijn: Wat zijn de grootste risico's in het verkeer? Welke doelgroep is hier het vaakst bij betrokken, en vooral, hoe kunnen we deze doelgroep bereiken?

Om de weginfrastructuur veiliger te maken, pak ik de dynamische lijst van gevaarlijke punten versneld aan. De resterende projecten rond 'historische' gevaarlijke punten worden al in 2021 zo goed als afgerond.

Kwetsbare weggebruikers hebben een stijgend aandeel in de ongevallenstatistieken. Zij krijgen specifieke aandacht bij de uitwerking van verkeersveiligheidsmaatregelen. Denk bijvoorbeeld aan veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur en het maximaal wegwerken van onveilige schakels.

Meer verkeersveiligheid realiseer je niet alleen. Daarom zorg ik voor subsidiëring van lokale besturen voor de inrichting van veiliger schoolomgevingen en schoolroutes.

Wat controle en handhaving betreft, wordt het netwerk van trajectcontroles langs autosnel- en gewestwegen verder uitgebreid. Hierdoor kan het aantal snelheidscontroles toenemen. Via GAS-boetes geef ik lokale besturen de mogelijkheid om ook zelf meer aan handhaving te doen, voornamelijk op plaatsen waar nu minder wordt gecontroleerd, zoals schoolomgevingen of woonwijken.

Tot slot werken we permanent aan communicatie en sensibilisering om de verkeersmentaliteit en het gedrag van de weggebruikers positief te beïnvloeden. Ik blijf ook investeren in de continuïteit en optimalisering van het educatieve aanbod. We evalueren de effecten van de hervormde rijopleiding B en sturen bij waar nodig.

II. SAMENVATTING

Veilig, vlot en duurzaam verkeer is mijn topprioriteit. Daarom wordt in 2021 het **investeringsritme extra** verhoogd. Ik gebruik daarvoor onder meer de stimulans uit het relancebudget. Uit alle onderzoeken en cijfers blijkt immers dat slim investeren in infrastructuur en mobiliteit meer welvaart en noodzakelijke relance genereert. Ik zet hierbij in op grote investeringsprojecten, verbetering van de verkeersveiligheid, professioneel *asset management* en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Ik beoog bovendien een snelle realisatie van deze investeringsprojecten. We nemen daarom de administratieve procedures voor aanbesteding en vergunning onder de loep en zorgen voor een vlottere afwikkeling. Het **geïntegreerd investeringsprogramma** (GIP) wordt verder geprofessionaliseerd; het geldt als enige formele referentie voor investeringen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Ik werk aan de aanpak van de congestie op het wegennet met aandacht voor duurzaamheid en een betere levenskwaliteit. **Basisbereikbaarheid** staat hier centraal. Dat is onze visie op een vraaggestuurde mobiliteit en een efficiënt vervoerssysteem. We gaan voor een '**modal shift**' van de auto naar meer duurzame vervoersmiddelen, zoals stappen, trappen ((e-)step, (e-)fiets of speed pedelec), deelsystemen en collectief en openbaar personenvervoer. We willen daarom burgers actief stimuleren om vervoersmiddelen te combineren. Om deze combimobiliteit te realiseren, bouw ik een multimodaal vervoerssysteem uit. Ik investeer in de uitrol van 1.000 '*Hoppin*' vervoersknooppunten langs gewest- en vooral gemeentewegen, een performant collectief en openbaar vervoer en in fietsvoorzieningen.

De fiets is in Vlaanderen al langer aan een opmars bezig, maar de coronapandemie ontketende een ware fietsrevolutie. Deze 'fiets-boost' wil ik verder stimuleren. Iedereen moet een fietsreflex krijgen en elke overheid moet een fietsambitie hebben. We gaan meer fietsen als dit ook veilig kan. Het fietsrapport voor fietspaden langs Vlaamse gewestwegen¹ is helaas slecht. Daarom werk ik aan **voldoende veilige, ruime en comfortabele fietspaden**. Dat vraagt om forse investeringen. Het relanceplan maakt extra investeringen in fietsinfrastructuur mogelijk. In 2021 trek ik de fietsinvesteringen op tot 335 miljoen euro per jaar. We pakken onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk aan en zorgen voor een betere doorstroming. Zwarte punten voor fietsers worden versneld weggewerkt en kruispunten worden waar mogelijk conflictvrij gemaakt.

Het decreet Basisbereikbaarheid wordt vertaald in uitvoeringsbesluiten. In 2022 starten we met de uitrol van het **collectief en openbaar vervoer** – kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Op basis van de resultaten van een internationale benchmarkstudie, wordt beslist wie de volgende tien jaar de interne operator wordt van het kernnet en het aanvullend net. Ik maak ook verder werk van de deconsolidatie van De Lijn en van een sluitende regeling voor gegarandeerde dienstverlening bij stakingen. Het Masterplan Toegankelijkheid haltes en Hoppinpunten wordt eind 2020 afgewerkt en daarna gerealiseerd op het terrein. Voor de coördinatie van het vervoer op maat richten we een mobiliteitscentrale op.

Ik hecht ook veel belang aan een efficiënte logistiek. Dat is immers noodzakelijk om Vlaanderen weerbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden. Voor het goederenvervoer kies ik voluit voor **de waterweg**. De beschikbare waterwegcapaciteit moet optimaal worden gebruikt. Ik blijf daarom investeren in de aanleg en aanschaf van nieuwe infrastructuur en in het onderhoud van de bestaande infrastructuur. In economisch belangrijke regio's maken we versneld werk van multimodale overslagpunten via een voldoende aanbod van

¹ Rapport AWV 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen 2019'.

watergebonden bedrijventerreinen. De capaciteitsuitbreiding van het Albertkanaal wordt versneld uitgevoerd en we leggen extra kaaimuren aan. We willen de binnenvaart ook bij droogte verzekeren. We investeren daarom in extra pompen, zoals voorzien in de 'Blue Deal'. Met het Vlaams Scheepvaartdecreet creëren we een geactualiseerd regelgevend kader voor de scheepvaart. We werken ook verder aan de professionalisering van de binnenvaartsector, met bijzondere aandacht voor veiligheid. Ten slotte onderzoeken we hoe we de hinderlijke beperkingen voor de estuaire vaart kunnen aanpakken

Onze **zee- en luchthavens** zijn de internationale toegangspoorten tot Vlaanderen. Daarom wil ik de competitiviteit en het marktaandeel van onze havens behouden en versterken. Het Vlaams beleid krijgt vorm via een Vlaamse Havennota, die de krijtlijnen uitzet van een nieuw havenbeleid dat vormgeeft aan nieuwe uitdagingen. Voor de regionale luchthavens werken we aan noodzakelijke infrastructuurwerken, een langetermijnvisie en aan de fusie van de LOM's tot LOM Vlaanderen.

Verkeersveiligheid is een absolute topprioriteit. Verkeersveiligheid gaat zowel om infrastructuur als om gedrag (educatie, sensibilisering en handhaving). Ik wil de weginfrastructuur veiliger maken. Daarom pak ik de dynamische lijst van gevaarlijke punten versneld aan. De projecten voor 'historische' gevaarlijke punten worden zo goed als volledig afgerond. Kwetsbare weggebruikers hebben een stijgend aandeel in de ongevallenstatistieken. Zij krijgen dan ook specifieke aandacht in nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur, veilige schoolomgevingen en -routes en het maximaal wegwerken van onveilige schakels. Verder werk ik aan controle en handhaving, zoals een uitbreiding van trajectcontroles langs autosnel- en gewestwegen. Via het systeem van GAS-boetes geef ik lokale besturen de mogelijkheid om zelf meer aan handhaving te doen. Verder blijven we inzetten op communicatie en sensibilisering en op de continuïteit en optimalisering van het educatieve aanbod. De effecten van de hervormde rijopleiding B worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. We werken ook aan een geactualiseerd Vlaams verkeersveiligheidsplan.

Ik wil Vlaanderen klaar maken voor de mobiliteit van de toekomst; onze infrastructuur en voer- en vaartuigen moeten daarom slimmer en innovatiever worden. **Digitalisering, automatisering en innovatie** zijn de krachtlijnen. We schakelen een versnelling hoger wat betreft autonoom rijden of geconnecteerde mobiliteit. Het Mobilidata-programma geeft hier invulling aan. We blijven verder innoveren via proefprojecten en zetten onder meer in op conflictvrije en slimme verkeerslichten, geconnecteerde en autonome voertuigen, geautomatiseerde en autonome schepen, *Intelligent Transport Systems* (ITS), dynamisch verkeersmanagement, *smart shipping*, innovatieve verlichting langs fietspaden en geautomatiseerde bediening van sluizen, bruggen en stuwen. Er wordt ook een nieuwe robuuste en samenhangende wegcategory ingevoerd.

Verder hecht ik belang aan een **evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk**. We versterken de waterbeleving in Vlaanderen, onder meer door de uitvoering van de stroomgebiedbeheersplannen. In 2021 wordt, in het kader van het geactualiseerde Sigmaphan, verder gewerkt aan verschillende projecten, die Vlaanderen beter beschermen tegen overstromingen en de vallei-natuur activeren. Het 'Actieplan Droogte en Wateroverlast - 2019-2021' en de 'Blue Deal' worden verder uitgevoerd. Ik wil bijdragen aan een beter leefmilieu. We maken daarom werk van de vergroening van de vloot van VVM De Lijn. Verder investeren we zwaar in laadinfrastructuur, zoals publieke laadpalen voor personenwagens en snellaadinfrastructuur, en in LED-verlichting langs Vlaamse gewestwegen. De vergroening van de binnenvaart vind ik eveneens belangrijk.

Ik vind het belangrijk om richting te geven aan de omslag naar anders durven denken en handelen. We zetten daarom veranderingsprocessen uit en brengen verschillende actoren samen. De bevoegdheid voor mobiliteit en logistiek in ons land is verdeeld. **Samenwerking** is dus cruciaal: binnen de Vlaamse Regering,

met de federale overheid, met de andere gewesten en met steden en gemeenten. Binnen het beleidsdomein MOW hechten we eveneens veel waarde aan een nauwe samenwerking met andere entiteiten. We voeren een actief buitenlandbeleid gericht op onze strategische grensoverschrijdende mobiliteitsdossiers en delen onze expertise. Om onze plannen te realiseren is een breed draagvlak bij burgers en in de sector fundamenteel. Daarom onderbouwen we ons beleid met dataverzameling en onderzoek. We zetten hiervoor sterke samenwerkingsverbanden op met de onderzoekswereld en verschillende andere stakeholders.

III. HORIZONTALE EN OVERKOEPELENDE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

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

1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken

Ik hou de tendens van een **hoog investeringsritme** aan en zet verder in op de grote investeringsprojecten, de verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, *asset management* en op de kwaliteit van de fietsinfrastructuur. Ik verhoog dit investeringsritme nog extra met de stimulans uit het relancebudget.

Zo versnel ik het engagement uit het regeerakkoord inzake investeringen in fietsbeleid. Met een goede fietsreflex bij alle Vlamingen en fietsambitie bij alle overheden kunnen we samen die sprong voorwaarts zetten. Oorspronkelijk was een jaarlijkse toename van de investering voor fietsinfrastructuur voorzien om de doelstelling van 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur tegen het einde van de legislatuur te halen. Ik trek deze investeringen in 2021 al vervroegd op tot 335 miljoen euro, onder meer met middelen uit het relanceplan.

Voor de grootste infrastructuurwerken (op de korte en middellange termijn) wordt de meest aangewezen financierings- en aanbestedingswijze onderzocht. Zo bekijken we de haalbaarheid van PPS-projecten en evalueren we de verschillende uitvoeringsvormen voor een concreet publiek investeringsproject.

We herbekijken ook de procedure voor grote infrastructuurwerken, met bijzondere aandacht voor een versnelling van de geïntegreerde aanpak met alle actoren betrokken bij deze processen, zoals dit ook opgenomen is in het relanceplan 'Vlaamse Veerkracht'.

De voorbije jaren werd heel wat ervaring opgedaan met de procedure complexe projecten. De voorkeursbesluiten voor de complexe projecten 'Extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' en 'Nautische toegankelijkheid haven Zeebrugge' werden definitief vastgesteld; de projectbesluiten nog niet. Toch wordt al een eerste evaluatie gemaakt en indien nodig wordt de procedure bijgestuurd. Deze oefening vormt de basis voor de evaluatie van het decreet complexe projecten, zoals aangekondigd in het relanceplan.

Via **snellere administratieve afwikkeling en aanbesteding** beoog ik een versnelde realisatie. Het is immers belangrijk dat de investeringen op peil worden gehouden. Innovatie van administratieve processen en aanbestedingsprocedures, gericht op een kortere doorlooptijd, is een belangrijk instrument in deze realisatiegerichte aanpak. Ook de vergunningsprocedures worden onder de loep genomen. Wat onteigeningsprocedures betreft, werden recent stappen gezet (zie OD 8.6.). Bijkomend moeten we kijken hoe we een versnelling hoger kunnen schakelen voor de uitvoering van tal van geplande werken, zowel grote investeringswerken als *quick wins*, dit in het belang van meer veiligheid, leefbaarheid, meer welvaart en de economische relance.

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

De investeringsambities inzake mobiliteit vertalen zich in de concrete aanduiding van grote investeringsprojecten die zorgen voor meer welvaart en voor een noodzakelijke relance. Het regeerakkoord definieert hierbij een reeks van grote investeringsprojecten.

De projecten voor de R1 en R0 worden verdergezet.

Het **Toekomstverbond** wordt uitgevoerd. De constructieve samenwerking tussen burgerbewegingen, overheden, experts en andere actoren wordt verdergezet. In 2021 start de bouw van de Oosterweeltunnel en de Oosterweelverbinding op Rechteroever. De infrastructuurwerken op Linkeroever waren al eerder gestart. In november 2020 neemt de Vlaamse Regering een beslissing over de omgevingsvergunning voor de Oosterweelverbinding, vertrekkend van de Sint-Annaknoop op Linkeroever tot en met de R1 Noord en R1 Oost. In 2021 breiden de werken zich verder uit van Linkeroever tot de Oosterweelknoop, de kanaalzone en de R1. Parallel worden in 2021 werkzaamheden zoals geluidsbermen, parken en fietsverbindingen uitgevoerd in het belang van de leefbaarheid, minder hinder en de *modal shift* binnen en buiten de projectzone. Ontwerpteam geven in 2021 concreet vorm aan deze leefbaarheidsprojecten.

In het kader van het Haventracé werd in maart 2020 gestart met het voorbereidend studiewerk voor de Tweede Tjismanstunnel. Dit moet leiden naar een definitieve keuze voor een veilige en robuuste verbinding voor het personen- en vrachtvervoer ter hoogte van het Kanaaldok.

In 2021 volgen belangrijke stappen voor een grondige renovatie van de Beverentunnel. Daarnaast zit ook het renovatieproject van de Vierarmentunnel in een studiefase. Er wordt de laatste hand gelegd aan de studie en totaalscope en in 2021 worden de nodige bestekken aanbesteed.

Het programma '**Werken aan de Ring**' zet via een aantal deelprojecten in op de verbetering van de mobiliteit en de leefbaarheid in de omgeving van de Ring rond Brussel (R0). In 2021 gaan we volop verder met de aanleg van fietssnelwegen. Eind 2020 lopen er vier werven. In 2021 gaan er nog een vijftal in uitvoering, zowel rond het noordelijk als het oostelijk deel van de R0. Met de verdere aanleg van de vrije busbanen voor de Ringtrambus en een vijftiental Hoppinpunten, bevorderen we hier de *modal shift*. Daarnaast wordt er verder gewerkt aan de studies en omgevingsvergunningen voor de nieuwe tramlijnen van het Brabantnet: de Luchthaventram en de Sneltram.

Ook de studie van de R0 vordert goed. In 2020 zijn de alternatieven grondig bestudeerd en onderworpen aan onder meer een milieueffectenbeoordeling. In de eerste helft van 2021 informeren we alle stakeholders over dit alternatievenonderzoek, met een tweede scopingnota. Dit alles leidt naar een geoptimaliseerd voorkeursalternatief voor de herinrichting van het noordelijke deel van de Ring (tussen Groot-Bijgaarden en Sint-Stevens-Woluwe). Hiervoor wordt een nieuw Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) vastgesteld.

We werken bovendien verder aan de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers en het multimodale karakter van de regio op de korte termijn. In 2021 wordt doorgewerkt aan de werf aan aansluitingscomplex 6 op de R0 (Vilvoorde-Koningslo). In 2021 starten we ook met de vervanging van de brug van de H. Henneaulaan over de R0 en de heraanleg van dat aansluitingscomplex. Het viaduct van Vilvoorde wordt eveneens aangepakt met onderhouds- en saneringswerken. De studies voor de aansluitingscomplexen op de R0 ter hoogte van de N8 en de A201 lopen door. De aanbestedingsprocedure voor de A201 krijgt in 2021 vorm via een concurrentiegericht dialoog. In 2022 wordt het project via een publiek-private samenwerking uitgevoerd. Ook de grote knooppunten in het oostelijk deel van de ring worden aangepakt. We starten hiertoe geïntegreerde planningsprocessen op, in aanloop naar de vaststelling van GRUPs die de nodige bestemmingswijzigingen verankeren.

Heel wat autosnelwegen en gewestwegen in Vlaanderen hebben nood aan **investeringen in onderhoud**. Dit is in het belang van de verkeersveiligheid, doorstroming en capaciteit. Het wegenpatrimonium en de elektromechanische installaties worden geïnspecteerd en gemonitord, onder meer op basis van meldingen en klachten. Hierdoor worden defecten en incidenten opgespoord, verholpen of hersteld.

In het kader van de Europese verkeersveiligheidseisen wordt er in 2021 geïnvesteerd in de veiligheid en het structureel onderhoud van de TERN-tunnels. Er gaat bijvoorbeeld een afsluitsysteem in dienst voor de Vierarmentunnel, de Kennedytunnel richting Gent en de Craeybeckxtunnel.

Verder wordt werk gemaakt van voldoende – nette en veilige – **dienstzones**, volgens de principes van het Strategisch Netplan Dienstzones. De herinrichting van de dienstzone Boorseme wordt in 2021 aanbesteed. De vernieuwing van de dienstzones Groot-Bijgaarden en Boutersem wordt voorzien tegen begin 2022.

In verband met de transmigratieproblematiek wordt in het najaar van 2020 het contract voor de camerabewaking en bewakingsagenten vernieuwd. In 2021 wordt gewerkt aan de beveiliging van snelwegparkings die gevoelig zijn voor transmigratieproblematiek, onder meer via hekken, een betere toegang voor de politie, middenbermbewaking en camera's.

Bij de (her)aanleg en het onderhoud van weginfrastructuur wordt ook werk gemaakt van **milderende maatregelen**. We vertrekken vanuit een holistische aanpak waarbij de ecologische voetafdruk van de infrastructuur wordt verkleind. Om de leefbaarheid en levenskwaliteit te verhogen van Vlamingen die dicht bij drukke autosnelwegen wonen, wordt geïnvesteerd in geluidswerende maatregelen. Op diverse locaties worden geluidsschermen geïnstalleerd of vernieuwd. In 2021 starten we, in samenwerking met het beleidsdomein Omgeving, met de opmaak van nieuwe geluidskaarten in lijn met de Europese richtlijn. Deze kaarten geven aan wat de geluidsbelasting is in de omgeving van de belangrijkste wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties in Vlaanderen.

Ook maken we gebruik van de aanbevelingen uit het '*Onderzoek naar impact van tunnelmonden en (half)open sleuven op luchtkwaliteit en mogelijke milderende maatregelen*' van het beleidsdomein Omgeving.

1.3. Naar een Geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

Het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) geldt als enige formele referentie inzake investeringen van het beleidsdomein MOW. Het GIP wordt verder geprofessionaliseerd. Daarom wordt het proces voor de opmaak ervan verder verfijnd. Er wordt ook concreet werk gemaakt van een uniforme **planning- en realisatietool** voor het hele beleidsdomein om projecten beter te plannen, af te stemmen en op te volgen. Dit maakt meer zorgvuldige en transparante aanbestedingen mogelijk die goed aansluiten bij het vooropgestelde tijdspad en ramingen. De opvolging wordt maximaal geautomatiseerd via een koppeling aan bestaande systemen zoals '*eDelta*' voor een efficiënte en kwaliteitsvolle organisatie van de rapportering.

Ook betaling (of vereffening) wordt voortaan opgevolgd via een verbinding van het GIP met de interne betalingssystemen.

Bij de begrotingsopmaak 2022 worden de kredieten samengevoegd en toegekend aan de entiteiten op basis van de vooropgestelde doelstellingen en eventueel bijgestuurd na meerdere evaluaties tijdens het jaar.

De infrastructuur binnen het beleidsdomein moet efficiënt en optimaal worden beheerd. Een goed inzicht in de '*total cost of ownership*' leidt tot optimale prestaties van onze assets. Daarom maken we werk van een **professioneel asset management**. De nieuwe toepassing *iASSET* wordt in alle entiteiten van MOW geïmplementeerd voor alle assettypes. In november 2020 wordt de tool in gebruik genomen voor de kunstwerken (bruggen en tunnels) en de sluizen. Andere assettypes volgen.

Aansluitend bij de nota '**Eerst houden, dan bouwen**' uit 2019, werd een nieuwe nota uitgewerkt met enkele scenario's voor de inzet van budgetten. Voor het

geselecteerde scenario wordt een plan van aanpak gemaakt voor een periode van 10 jaar om de onderhoudsachterstand weg te werken en dit voor verschillende assettypes.

Ten slotte ben ik in 2020 gestart met de aanpak van de kunstwerken in de slechtste toestand (categorie IV) die zich bevinden op de lijst van prioritaire kunstwerken. Via het relancebudget (vast te leggen in 2021 en 2022) zal ik dit verder versnellen. Het is bovendien mijn beleidsintentie om deze lijst maximaal af te werken in de loop van deze legislatuur.

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

Veilig en vlot verkeer is een topprioriteit. Ik werk aan de aanpak van de congestie op het wegennet, meer duurzaamheid en een betere levenskwaliteit. We doen dit via een '**modal shift**' van de auto naar andere, meer duurzame vervoersmiddelen: stappen, trappen ((e-)step, (e-)fiets of speed pedelec), deelsystemen en openbaar en collectief personenvervoer. Ik streef naar de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem dat zoveel mogelijk uitgaat van het STOP-principe. **Basisbereikbaarheid** staat hier centraal als onze visie op een vraaggestuurde mobiliteit en een meer efficiënt vervoerssysteem.

Deze ambitie veronderstelt een robuust en stevig netwerk van fietsvoorzieningen. Verder beogen we een performant openbaar en collectief vervoer en ten slotte vervoersknooppunten om vlot te schakelen tussen vervoersmiddelen. Hier maak ik in 2021 dan ook verder werk van.

De coronacrisis stelt ons hier voor bijkomende opportuniteiten en uitdagingen. Zowel uit nationale als buitenlandse cijfers blijkt immers dat sneller wordt teruggegrepen naar de eigen wagen als 'meest coronaveilige vervoersmiddel'. In die context is de uitdaging om het autogebruik terug te dringen dus eens zo groot.

Voor de woon-werk verplaatsingen in het bijzonder, heroriënteer ik de werking van het Pendelfonds. Hiervoor zal op korte termijn samen met de commissie Mobiliteit in het Vlaams parlement een gedachtewisseling georganiseerd worden. Andere partners, zoals werkgeversorganisaties, lokale besturen en fietsactoren, worden hier ook bij betrokken. Waar nodig sturen we bij, vanuit onze ambitie om werknemers nog meer te motiveren om zich te verplaatsen met de fiets op een zo veilig mogelijke manier.

2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk

Fietsen is goed voor onze gezondheid en voor het verbeteren van het klimaat. Het is vaak ook de goedkoopste en snelste oplossing voor onze verplaatsingen. Vlaanderen is, na Nederland, de tweede fietsregio in Europa. Het fietsgebruik steeg in Vlaanderen tussen 2017 en 2019 van 12,5% naar 16,2%. Hoewel de fiets in Vlaanderen aan een opmars bezig is, blijft er een aanzienlijk groeipotentieel. Tijdens de coronacrisis heeft de fiets aan populariteit gewonnen en deze '**fietsboost**' wil ik verder stimuleren. De campagne 'Blijven fietsen' en de Toolbox Duurzame Mobiliteit, die dit jaar werden gelanceerd, sluiten aan bij deze doelstelling. Iedereen moet een fietsreflex krijgen en elke overheid moet een fietsambitie hebben. Er zal meer gefietst worden wanneer dit veilig kan. Verkeersveiligheid en fiets gaan hand in hand.

Er wordt in 2021 een aanzienlijke **stijging in fietsinvesteringen** doorgevoerd, zodat de doelstelling in het regeerakkoord voor de fiets – 300 miljoen euro tegen het einde van de legislatuur – drie jaar vroeger wordt bereikt. In 2021 voorzie ik 335 miljoen euro aan fietsinvesteringen. De procedures worden vereenvoudigd en belemmeringen voor de realisatie van fietspaden worden weggewerkt. Deze

administratieve en procedurele vereenvoudiging moet zo snel mogelijk worden doorgevoerd.

Het projectteam binnen het beleidsdomein MOW wordt gereorganiseerd en garandeert de realisaties, inclusief het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in de fietsverbindingen, op het terrein ('schaalsprong fiets').

De Dienst Vastgoedtransacties, die tot de bevoegdheid behoort van de minister van Financiën en Begroting, wordt hervormd om grondverwerving te versnellen.

De Vlaamse overheid staat in voor de financiering van de aanpassing van de fietspaden langs gewestwegen, de fietsinfrastructuur ter hoogte van jaagpaden, sluizen en spoorovergangen en via het Fietsfonds ook voor de financiering van fietspaden langs lokale wegen. De werking van het Fietsfonds wordt in samenwerking met de provincies versterkt en de procedures worden vereenvoudigd.

Ik zet zowel in op fietspaden langs gewestwegen als op fietssnelwegen, zodat iedereen zich makkelijk en veilig kan verplaatsen.

De fietspaden langs gewestwegen scoren inzake **conformiteit, verkeersveiligheid en comfort** ondermaats. Een recent rapport² over de staat van deze fietspaden leert dat we hier met 4,5/10 niet goed scoren wat betreft conformiteit. Dit wil ik veranderen, zodat wat we aanleggen ook goed wordt onderhouden. Voor de fietsinfrastructuur op fietssnelwegen ligt nog heel wat werk op de plank wat betreft het wegwerken van *missing links*.

Daarom zet ik versneld in op het groeipad fietsinvesteringen met een belangrijke focus op verkeersveiligheid en conformiteit van de fietspaden aan het fietsvademecum. Hierbij schenk ik voldoende aandacht aan woon-werkverkeer (inclusief de toegankelijkheid van bedrijventerreinen) en woon-schoolverkeer, zonder té categorisch te denken.

Fietspaden moeten *future proof* worden met aandacht voor diverse vormen van fietsen en met voldoende capaciteit voor het fietspotentieel. De update van het vademecum fietsvoorzieningen wordt afgerond in 2021. Dit wordt de streefnorm voor de fietsinvesteringen. Ik wil hierop zoveel mogelijk anticiperen bij de fietsprojecten die nu worden uitgevoerd.

De nadruk ligt hierbij niet alleen op de verbetering van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk en op een betere doorstroming. Zwarte punten voor fietsers worden versneld weggewerkt en kruispunten worden waar mogelijk conflictvrij gemaakt. Daarnaast voorzien we ook bijkomend middelen voor het periodieke onderhoud van fietsinfrastructuur langs gewestwegen en op jaagpaden.

De ambitie is om een schaalsprong fietsbeleid te maken. Hiervoor werd een nieuwe netwerkorganisatie uitgewerkt, waarbij de steden en gemeenten, provincies en Vlaamse overheid vanuit een **gezamenlijke fietsagenda** samenwerken om het fietsen in Vlaanderen een 'nieuwe boost' te geven. In het kader van de schaalsprong worden in 2021 'fietsdeals' afgesloten door verschillende overheden en beleidsdomeinen. Een belangrijke mijlpaal binnen dit project is de organisatie van het WK Wielrennen in september 2021.

Voor de realisatie van fietssnelwegen in Brussel en de Vlaamse Rand vindt een driemaandelijks FietsGEN overleg plaats met alle politieke en ambtelijke verantwoordelijken.

De algemene **dataverzameling rond fietspaden**, die we visualiseren in het 'Geoloket Fiets', is eveneens een belangrijk punt (een werkpunt uit het rapport van het Rekenhof in 2017). Deze dataverzameling wordt afgestemd met de

² Rapport AWV 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen 2019'.

fietsbarometer, onder meer voor concrete datamonitoring van de realisaties van fietssnelwegen. In 2021 worden, naast de ligging van het BFF en de conformiteit van de fietssnelwegen, bijkomende lagen aan het Geoloket fiets toegevoegd, zoals fietstellingen en gegevens over fietsongevallen.

Verder werk ik samen met Fietsberaad aan een digitaal platform met informatie over alle bewaakte fietsenstallingen in België.

Tot slot wordt werk gemaakt van een ander **verlichtingsbeleid** voor fietsinfrastructuur via een actualisatie van de lichtvisie voor gewestwegen. Een kader voor de verlichting van fietspaden wordt uitgewerkt. De herziening wordt afgerond begin 2021.

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

In april 2019 werd het decreet Basisbereikbaarheid goedgekeurd door het Vlaams Parlement. De kerndoelstelling van het concept basisbereikbaarheid is een sterk vraaggericht openbaar en collectief vervoer. Daarbij wordt volop de kaart getrokken van de combimobiliteit om burgers actief te stimuleren vervoersmiddelen te combineren.

We verfijnen het decreet Basisbereikbaarheid in uitvoeringsbesluiten. In september 2020 werd het BVR Kwaliteitseisen Kernnet en Aanvullend Net definitief goedgekeurd. Alle vervoerregioraden doorlopen momenteel de procedure voor de vaststelling van het openbaar vervoersplan, waarmee ook het aanvullend net wordt bepaald. Nadien keurt de Vlaamse Regering de OV-plannen goed en bepaalt ze dan ook het kernnet.

De uitrol van het **openbaar vervoer** – kernnet, aanvullend net en vervoer op maat – start vanaf 1 januari 2022. Reizigers kunnen dan gebruik maken van dit volledige netwerk. Er volgt ook een communicatiecampagne en de verdere implementatie van de merkarchitectuur.

We wachten op de resultaten van een internationale **benchmarkstudie** over de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. De uitkomst van deze studie bepaalt mee de toekomst van het openbaar vervoerlandschap in Vlaanderen. De Vlaamse Regering beslist dan immers wie de volgende tien jaar de interne operator wordt van het kernnet en het aanvullend net.

Als De Lijn wordt aangesteld als interne operator wordt een openbaar dienstcontract afgesloten dat ingaat op 1 januari 2022. Dit contract bepaalt de opdrachten en openbare dienstverplichtingen verbonden aan de eigen activiteiten van De Lijn, samen met de modaliteiten voor de berekening en betaling van de financiële compensatie die De Lijn hiervoor ontvangt van het Vlaams Gewest.

Voor de financiering van het e-busprogramma maken we in 2021 verder werk van de **deconsolidatie** van De Lijn, zoals voorzien in het Vlaams Regeerakkoord. Deze deconsolidatie maakt deel uit van het openbare dienstencontract.

In januari 2020 heb ik de Lijn gevraagd om samen met de vakorganisaties een sluitende regeling uit te werken voor de **gegarandeerde dienstverlening** tijdens sociale acties. Hiervoor was een termijn afgesproken van zes maanden. Door de coronacrisis zijn onder meer de sociale verkiezingen verplaatst naar het najaar van 2020. We geven hier dus extra tijd, zoals aangekondigd in het parlement. Als geen akkoord wordt bereikt tegen eind 2020, zal ik overeenkomstig het regeerakkoord een ontwerp van decreet voorleggen aan de Vlaamse Regering.

In het werkjaar 2020-2021 loopt ook het Tevredenheidsonderzoek over De Lijn. Het eindrapport wordt bij de start van 2021 opgeleverd.

Het **Masterplan Toegankelijkheid haltes en Hoppinpunten** wordt eind 2020 afgewerkt. Vervolgens wordt een plan van aanpak opgemaakt voor de uitrol van

dit plan op het terrein, rekening houdend met de haltes op het nieuw uitgetekende kernnet en aanvullend net.

Basisbereikbaarheid impliceert ook een kwaliteitsvol **vervoer op maat**. In de loop van 2020 werd het meerjarentraject tot 2024 uitgetekend op budgettair vlak. Om de verschillende diensten op het terrein optimaal met elkaar te verbinden, is een centrale en modusafhankelijke mobiliteitsregie nodig. Deze rol neemt het Departement MOW op. Dat kan bijvoorbeeld via de oprichting van een vervoersautoriteit. Voor de coördinatie richten we een mobiliteitscentrale op. De voorbereiding van de aanbesteding van deze opdracht werd gestart in 2020. De gunning gebeurt in het voorjaar van 2021. Nadien kan de mobiliteitscentrale stapsgewijs worden geoperationaliseerd.

Voor het **leerlingenvoervoer** werken we samen met het beleidsdomein Onderwijs. De pilootprojecten leerlingenvoervoer in het buitengewoon onderwijs in Roeselare, Leuven en Antwerpen worden verdergezet. Voor deze doelgroep is het belangrijk om lange busritten te vermijden en alternatieven te zoeken.

2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren

De planning van het werfseizoen 2021 is in opmaak. Een optimale planning en coördinatie van wegenwerken en maatregelen met het oog op **minder hinder** zijn hierbij cruciaal. In deze context werd het project 'Synductis' opgestart: infrastructuurwerken van verschillende nutsbedrijven worden op elkaar afgestemd, met het oog op minder hinder en een snellere en goedkopere dienstverlening.

In nauwe samenwerking met politie- en hulpdiensten wordt 7/7 én 24/24 actief de **verkeersveiligheid en doorstroming** op het wegenpatrimonium verzekerd. Dit gebeurt door monitoring, begeleiding en aansturing van verkeersstromen en door detectie, coördinatie en efficiënte afhandeling van incidenten. Het verkeerscentrum verzekert de continuïteit van het verkeersmanagement en werkt aan de verbetering van incidentendetectie. Extra aandacht gaat naar de tunnelveiligheid, zodat de detectie- en reactietijd wordt versneld.

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

Dit is bovendien ook belangrijk als we van het openbaar vervoer een volwaardig alternatief willen maken. Eind 2018 werd hiervoor al een plan van aanpak goedgekeurd, gericht op de verbeterde doorstroming van het openbaar vervoer op lichtengeregelde kruispunten. Aansluitend daarbij worden tramlijnen uitgerust met Korte AfstandsRadio (KAR). Hiervoor werd samen met De Lijn een specifieke opdracht gelanceerd in 2019. Dit jaar wordt het aanbestedingstraject afgerond en vangt de uitvoering aan. De uitrol van KAR is ingepland in 2021.

2.4. Herkenbare en gebruiksvriendelijke vervoersknooppunten voor combimobiliteit

Voorbije zomer lanceerde ik het nieuwe Vlaamse mobiliteitsmerk '**Hoppin**'. Met Hoppin bundelen we in Vlaanderen alle beschikbare mobiliteitsoplossingen onder één noemer, om pendelaars meer flexibiliteit en keuzevrijheid te bieden.

In 2021 werken we, in samenwerking met de vervoerregio's en lokale besturen, aan de uitrol van fysieke **vervoersknooppunten** of overstappunten langs gewest- en vooral gemeentewegen. Vanaf de tweede helft van 2021 worden door de mobiliteitscentrale een website en app ontwikkeld waar pendelaars informatie vinden over uurroosters, vlotte verbindingen en tarieven. Op die manier faciliteren we het gebruik en de vlotte aansluiting van de verschillende vervoermodi en de bedrijfszekerheid van de aanwezige modi en kan de gebruiker zijn traject onbezorgd aanvatten.

Met de Hoppin merkarchitectuur wordt de shift naar basisbereikbaarheid – de nieuwe Vlaamse visie op mobiliteit – zichtbaar in het straatbeeld en herkenbaar voor de gebruiker. Via Hoppin wordt het makkelijker dan ooit om vervoersopties te combineren. Op deze manier bieden we de Vlaming vervoersalternatieven aan – in het bijzonder voor de auto – en bouwen we mee aan de *modal shift*.

De uitrol van de Hoppinpunten op het terrein gaat van start. In september 2020 werd het BVR betreffende mobipunten goedgekeurd. Het voorziet in subsidiëring van lokale besturen voor de aanleg van vervoersknooppunten langs gemeentewegen en gewestwegen en in middelen voor investeringen in stationsomgevingen en op bedrijventerreinen. Deze legislatuur wordt 105 miljoen euro voorzien voor de aanleg van 1.000 vervoersknooppunten. De inrichtingsprincipes worden in 2021 vastgelegd in een handboek/vademecum.

We zetten bovendien een studie in de markt om infrastructurele knelpunten voor combimobiliteit in kaart te brengen en te analyseren. Deze studie wordt de basis voor aansluitende beleidslijnen om infrastructurele knelpunten in de combinatie van wegennetwerken, spoornetwerken en waterwegennetwerken op te lossen en te voorkomen.

2.5. Een sterke impuls aan het mobiliteitsdelen geven

Voor de uitrol van het vervoer op maat wordt een transitieplan voor deelfietssystemen uitgewerkt. Op geïdentificeerde locaties binnen de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's kunnen deelfietssystemen nu al worden geïnstalleerd.

In 2021 worden de subsidies voor de derdebetalersregeling van *Blue Bike* verdergezet en wordt bekeken of en hoe dit overgaat in het generieke deelfietssysteem. We integreren alvast het *Blue Bike* deelfietsenaanbod in het abonnement van De Lijn. Op termijn zal De Lijn echter niet de monopolist worden in vervoersdeelsystemen. Er zal in het kader van de invulling van Vervoer op Maat ook met andere spelers een gelijkaardige samenwerking worden aangegaan.

Ten slotte worden in 2021 de bestekken voor de deelsystemen en de flex- en flexplussystemen gefinaliseerd en in de markt gezet (op vraag van de vervoerregio's). We voorzien ook middelen om Vlaamse projecten op te zetten voor de ontwikkeling van diverse deelsystemen op verschillende locaties in Vlaanderen en in samenspraak met de gemeenten en de vervoerregio's.

2.6. Stimuleren van prioritaire Vlaamse spoorprojecten

Samen met de NMBS en Infrabel maken we werk van de uitvoering van de prioritaire spoorprojecten opgenomen in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten. Hiervoor worden in het komende jaar een aantal studies uitgevoerd in gezamenlijk overleg.

In juni 2021 zal onder meer een nieuwe dienstregeling van start gaan omdat spoorlijn 19 tot in Hamont volledig geëlektrificeerd zal zijn.

Ik neem contact op met mijn nieuwe federale collega, bevoegd voor mobiliteit en spoorwegen, om een verdere goede samenwerking met het federale niveau te verzekeren. We blijven inzetten op de verdere realisatie van de 11 Vlaamse spoorprioriteiten, om zo de verbetering van het Vlaamse spoorwegennet te realiseren, dit met het oog op de *modal shift* in personenvervoer en goederenvervoer.

2.7. Personenmobiliteit over het water

De exploitatie van de Waterbus komt volledig in handen van de Vlaamse overheid en is toegewezen aan MDK.

We blijven ook inzetten op de veiligheid van veerdiensten. Verder wordt bekeken of bijkomende haltes/aanlegsteigers voor de Antwerpse Waterbus nodig zijn.

Andere vragen inzake mobiliteit over water volgen we eveneens op vanuit Vlaanderen.

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

3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer

Voor een efficiënte organisatie van de logistiek zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de ondernemingen/verladers toe om goederen te vervoeren, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit.

De realisatie van een **modal shift in het goederenvervoer** naar de binnenvaart en het spoor is voor Vlaanderen een prioriteit. De verkeerscongestie, in het bijzonder op de weg, hindert immers de bereikbaarheid van onze logistieke poorten. Het aandeel van spoor en binnenvaart in de modale verdeling moet daarom tegen 2030 toenemen tot 30%. Om deze shift te realiseren, is het belangrijk om verder in te zetten op een fijnmazig netwerk van multimodaal ontsloten knooppunten. Bedrijven kiezen voor het meest geschikte transportmiddel of voor een combinatie van transportmodi. Dit moet leiden tot efficiëntieverhogingen.

Om deze doelstelling te bereiken, wordt gewerkt aan een programma van maatregelen steunend op:

- een verhoging van de kwaliteit van het aanbod van de binnenvaart en het spoor zodat dit minimaal gelijkwaardig wordt met het wegvervoer;
- een versterking van de samenwerking tussen de verschillende actoren in de transportketen, om oplossingen via de binnenvaart en het spoor te optimaliseren.

Hiervoor wordt een visienota en actieplan '*modal shift*' opgesteld. We mikken daarbij op concrete initiatieven die de kwaliteit van het intermodale containervervoer op relatief korte termijn kunnen verbeteren, met een geografische scope gericht op de transportcorridors van en naar de Vlaamse havens (Albertkanaal, Zeekanaal, Kanaal Gent-Terneuzen en hinterland en eventueel Zuid-Nederland). De belangrijkste spoorcorridors in België (Montzenroute en spoorverbinding met spoorterminal Athus) kunnen hierin mee opgenomen worden.

Waar mogelijk moet het waterwegennetwerk worden ingeschakeld voor de bevoorrading en beleving van steden. Dit veronderstelt dat in steden wordt geïnvesteerd in duurzame stadsdistributie en -bevoorrading over het water. Daarnaast moet de uitbouw van watergebonden distributiecentra worden onderzocht. Een eerste concrete realisatie is het project '*Blue Gate Antwerp*'. In Gent wordt '*Tech Lane*' uitgebouwd. Ook in andere steden (waaronder Mechelen, Brugge en Kortrijk) moet dit potentieel worden onderzocht.

In economisch belangrijke regio's wordt versneld ingezet op multimodale overslagpunten via een voldoende aanbod van watergebonden bedrijventerreinen. Die zijn cruciaal om een verdere *modal shift* naar de waterweg mogelijk te maken. De voormalige Ford-site aan het Albertkanaal in Genk is een goed voorbeeld. Zij

werken aan een trimodaal bedrijventerrein. In 2021 start de inrichting en de bouw van de kade. Verder wordt in 2021 een openbare kade gebouwd in Dilsen-Stokkem. De werkzaamheden rond het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) worden geïntensifieerd.

In 2018 ging het tweede proefproject rond **LZV's** (Langere en Zwaardere Vrachtwagens) van start. De voorwaarden zijn ondertussen versoepeld, dus verwachten we meer deelnemende bedrijven dan in het eerste proefproject. In het najaar van 2020 werd een eerste evaluatie gemaakt, op basis waarvan we het project in 2021 zullen verfijnen. In juni 2023 volgt de definitieve evaluatie.

Met de beslissing van de Vlaamse Regering van 3 april 2020 over de aanduiding van de verantwoordelijke entiteiten voor het Vlaams Energie en Klimaatplan (VEKP) werd het Departement MOW aangeduid als verantwoordelijke entiteit voor het **CPT-beleid**. De huidige CPT-visie en het CPT-actieplan lopen eind 2020 af. In de Vlaamse klimaat-, energie- en luchtbeleidsplannen 2030 wordt de opmaak van een CPT-visie met bijhorend actieplan 2021-2025 aangekondigd om de ambities te vertalen in concrete doelstellingen en beleidsmaatregelen. Dit vormt de basis voor de komende 10 jaar en beschrijft de toekomst van personenvervoer, vrachtvervoer, licht elektrische voertuigen en het laadpalenbeleid. De stedelijke logistiek, het vrachtvervoer, de binnen- en zeevaart en het openbaar vervoer worden ook mee opgenomen.

Specifiek rond de stedelijke logistiek zet ik in 2021 stappen richting een emissievrije distributie in 2025. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar de centrumsteden.

3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk

Het ontwerp van **Vlaams Scheepvaartdecreet** verankert de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen en biedt een algemeen regelgevend kader voor het beheer en gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart op de Vlaamse binnenwateren. Het coördineert en codificeert de bestaande regelgeving op dit vlak, conform het internationale wetgevende kader. Verouderde regelgeving wordt geactualiseerd en lacunes in de huidige regelgeving worden, waar nodig, opgevuld. Het gaat onder meer om de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (uitgezonderd radioactieve, ontplofbare en dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking) en de regels inzake de veiligheid van binnenschepen. Verder wordt de invoering van de verplichte elektronische melding door binnenvaartschepen decretaal verankerd. We voorzien ook adequate handhavingsmodaliteiten, zoals de mogelijkheid om administratieve boetes op te leggen.

De Vlaamse Regering zorgt voor de nodige uitvoeringsmodaliteiten zodat de elektronische meldplicht uiterlijk 1 december 2021 wordt ingevoerd. De Vlaamse Waterweg zorgt voor de implementatie van het handhavingsbeleid op en langs de Vlaamse waterwegen, om een veilig scheepvaartverkeer te waarborgen. Dit is mogelijk door onder meer voor het Scheepvaartdecreet en het Decreet aanvaringen op zee te voorzien in de implementatie van het Kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving.

In samenwerking met relevante stakeholders wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een globale visie op de opwaardering van **kleine waterwegen**. Zij kunnen een belangrijke schakel vormen in de shift van de weg naar de binnenwateren en spelen een belangrijke rol in het kleinschalig (stedelijk) goederenvervoer over water.

De Vlaamse Waterweg staat in voor het **onderhoud van de waterwegen**. Dit omvat de recurrente opdrachten voor het reguliere onderhoud van het patrimonium en de dringende interventies. Verder omvat dit ook het recurrente

onderhoud van de diepgang van de vaarweg in preferentiële aanslibbingszone. Dit gebeurt via slibslepen, onderhoudsbaggerwerken en speciebehandeling op locaties volgens de prioriteiten op het terrein. De baggerspecie uit de slibverwerking wordt, waar mogelijk, gestort in zee (vaargeul kust) of in de Schelde. Het slib afkomstig van baggerwerken in de haven van Antwerpen wordt verwerkt door AMORAS.

Verder wordt gewerkt aan de verwijdering van alle obstakels die de maritieme toegang belemmeren.

De transportcapaciteit op onze binnenwateren wordt verhoogd. De twee voornaamste projecten zijn Seine-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal. De capaciteitsuitbreiding van het Albertkanaal wordt versneld uitgevoerd, mee dankzij extra investeringen uit het relanceplan. De middelen voor de afwerking van dit project worden in 2021-2022 vrijgemaakt. De *modal shift* naar het water is immers pas mogelijk als alle bruggen (62) worden verhoogd.

Om het gebruik van de waterwegen en de intermodaliteit te stimuleren, moeten voldoende goed uitgeruste en doordacht ingeplante kaaimuren voor overslag beschikbaar zijn. Via het PPS-kaaimurenprogramma zet de Vlaamse Regering al sinds 1998 in op het stimuleren van de bouw van kaaimuren. Het budget voor dit programma wordt verdubbeld. Zo realiseren we een positief, dalend effect van het wegverkeer en kunnen we de verwachte stijging van het goederentransport beperken, zoals ook voorzien in het Klimaatbeleidsplan.

De realisatie van het Sigmapijn is belangrijk inzake **wateroverlast en watersnood**, in het bijzonder het luik Rivierherstel Leie binnen Seine-Schelde (zie OD 7.3.). In het relancebeleid gaat ook aandacht uit naar de verdere ontwikkeling van de Dender.

Verder wordt geïnvesteerd in geautomatiseerde bediening van sluizen, bruggen en stuwen. We streven hiervoor naar drie centra (Evergem, Willebroek en Hasselt) van waaruit alle beweegbare kunstwerken worden bediend tegen 2032.

Voor de **estuaire vaart** bestaan momenteel nog hinderlijke beperkingen zoals de nood aan technische aanpassingen rond brandvereisten en persoonlijke reddingsmiddelen en de juridische onmogelijkheid om internationale reizen te maken met estuaire schepen. We bekijken, in overleg met de federale overheid, hoe we deze kunnen aanpakken. De Vlaamse Waterweg beoogt een vervolgtijtraject voor estuaire vaart, onder meer door een onderzoek naar estuaire schepen bestemd voor Ro-Ro. Op basis van het onderzoek wordt een mogelijk vervolgtijtraject beslist.

Ook in de scheepvaart is **verkeersveiligheid** een topprioriteit. Ik streef naar nul ongevallen in de binnenvaart. Als we op Europese schaal op dezelfde manier ongevallen registreren en categoriseren, leren we optimaal uit de ongevallen die zich voordoen. Dit geeft een beter inzicht in de oorzaken (technisch of menselijk) en gevolgen (schade aan schip, infrastructuur, reisweg). Via een Europees kader voor ongevallenregistratie kunnen we zwarte punten in kaart brengen en betere veiligheidsmaatregelen nemen waardoor de binnenvaart nog veiliger wordt.

De omzetting van de Europese richtlijn (EU) 2017/2397 betreffende beroepskwalificaties in de binnenvaart waarborgt de veiligheid van de scheepvaart en de bescherming van mensenlevens en het milieu. De nodige competenties met bijhorende kennis en vaardigheden worden binnen de EU op dezelfde manier aangeleerd en geëvalueerd. De richtlijn zorgt voor een automatische wederzijdse erkenning van vaarbewijzen die binnen de EU worden afgeleverd. Er komen eveneens uniforme Europese modellen voor dienstboekjes, logboeken en kwalificatiecertificaten. De verouderde federale wetgeving met betrekking tot de beroepskwalificaties wordt vanaf 17 januari 2022 vervangen door een BVR.

Samen met de Europese lidstaten, de vertegenwoordigers van de sociale partners en de riviercommissies moderniseren we ook de bemanningsvoorschriften voor binnenvaartpersoneel. Op deze manier sluiten we beter aan bij nieuwe

technologische ontwikkelingen (digitalisering en automatisering). Het personeel kan meer flexibel worden ingezet zonder dat dit de veiligheid of werkgelegenheid negatief beïnvloedt. Het voorstel tot modernisering van de bemanningsvoorschriften wordt eind 2021 overgemaakt aan de Europese Commissie, die hierrond een wetgevend initiatief wil nemen.

We werken mee met de Rijnsoeverstaten aan de herziening van het Reglement voor Scheepvaartpersoneel op de Rijn en de dienstinstructies zodat deze conform zijn met de nieuwe richtlijn voor beroepscompetenties. We denken toekomstgericht en nemen onder meer geautomatiseerd varen, vergroening en digitalisering op in de nieuwe reglementen.

Voor de **professionalisering van de binnenvaartsector** maken we samen met de havens geld vrij voor de werking van het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (KBV). We verwachten dat ze hiermee hun interne werking verder professionaliseren, met onder meer een communicatiestrategie en een slim ledensysteem. Daarnaast werkt KBV een toekomstvisie uit voor belangrijke binnenvaartdossiers zoals innovatie, digitalisering, vergroening, ondernemerschap en het aantrekkelijk maken van het beroep.

We investeren in een gemeenschappelijk beheersplatform voor binnenvaartservices in Nederland en Vlaanderen, waarbij alle voorzieningen (walstroom, water, afval) in de havens en langs de waterwegen op dezelfde wijze worden aangeboden aan de binnenvaart (en bij uitbreiding zee- en pleziervaart). Op 1 januari 2021 is dit gezamenlijk platform operationeel.

3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus

Samen met het beleidsdomein Omgeving werken we een visie uit op de inschakeling van pijpleidingen als volwaardige transportmodus om de *modal shift* te ondersteunen en de connectiviteit tussen de knooppunten te verbeteren. Een grensoverschrijdend perspectief is daarbij cruciaal. Dit past binnen de beleidsvisie rond goederenvervoer in Vlaanderen en de *'Europese Green Deal'*.

De pijpleidingenvisie, die in 2021 wordt gefinaliseerd, beschrijft hoe we deze modus sterker aan het mobiliteitsbeleid kunnen koppelen en welke scenario's haalbaar zijn. Het gebruik van waterstof en het benutten van reststromen zijn daarbij van belang. We werken verder op eerdere studies van het Departement Omgeving over het potentieel van Leidingstraten en we zetten een eigen studie in de markt. Op basis van deze bestaande en nieuwe inzichten formuleren we beleidsvoorstellen.

3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen

Onze zee- en luchthavens zijn de internationale toegangspoorten tot Vlaanderen. Het zijn motoren van onze economie. Daarom wil ik de competitiviteit en het marktaandeel van onze havens behouden en versterken. Ik wil de voor- en achterdeur van de Vlaamse havens open houden en de kwaliteit van de transportketens verbeteren. We creëren daarom samen met de havenbesturen bijkomende capaciteit waar nodig, door een betere ontsluiting van het hinterland.

Zeehavens

Binnen de nieuwe **havenstrategie** werken we nauw en gestructureerd samen met de havenbesturen aan de aanpak van diverse nieuwe uitdagingen. Het uitgangspunt is dat beide partijen verantwoordelijkheid nemen in projecten met een gemeenschappelijk belang, bij voorkeur zonder transfer van financiële middelen. De Vlaamse overheid en de Vlaamse havenbedrijven hebben hiertoe op 24 juli 2019 principes voor samenwerking inzake havenbeleid vastgelegd in een koepelovereenkomst. De afspraken in de koepelovereenkomst worden

geconcretiseerd in individuele overeenkomsten per haven, met concrete doelstellingen, acties en projecten.

Verder krijgt het beleid van de Vlaamse overheid vorm via een Vlaamse **Havennota**. Deze nota schetst de belangrijkste trends en evoluties rond havens en zet de krijtlijnen uit van een nieuw havenbeleid, dat breder gaat dan de realisatie van infrastructuurprojecten en de verzekering van de nautische toegankelijkheid. Het geeft vorm aan nieuwe uitdagingen voor onze havens, zoals zorgvuldig ruimtegebruik, digitalisering, energietransitie, schaalvergroting, hinterlandconnectie / *modal shift*, klimaatadaptatie, luchtkwaliteit en internationale positionering. Het Departement MOW werkt samen met de beleidsdomeinen Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI) en Omgeving, experts, academici en stakeholders een gedragen visie uit. Aansluitend wordt in overleg met de havenbesturen de aanpassingen van de *governance* structuur van de havenbedrijven onderzocht, zoals nieuwe samenwerkingsverbanden tussen havenbedrijven.

We versterken de subsidiestroom in het kader van de hinterlandstrategie voor duurzaam vervoer.

In de eerste helft van 2021 worden twee reeksen van aanpassingen aan het Havendecreet voorgesteld: enerzijds om het Havendecreet in lijn te brengen met de Europese havenverordening, anderzijds om het decreet beter te laten aansluiten bij de huidige praktijk.

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te behouden, is een optimale toegankelijkheid van belang. We nemen de regie van de nautische keten in handen en verzekeren de continuïteit van de dienstverlening om schepen vlot en veilig van en naar de Vlaamse havens te **loodsen** en beloodsen, aan een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

Voor de vrijwaring van de maritieme toegangsmogelijkheden tot alle Vlaamse havens wordt jaarlijks meer dan 20 miljoen m³ baggerspecie verplaatst vanuit de vaarpassen naar zorgvuldig gekozen stortlocaties. Dit storten wordt eens om de vijf, zeven of tien jaar vergund, afhankelijk van waar de vergunning wordt verleend - België, Nederland, Vlaanderen. In de periode 2021-2026 plannen we meerdere nieuwe vergunningen waarvoor uit onderzoek en monitoring in de periode 2009-2018 blijkt dat een aanpassing van de stortstrategie is vereist.

Het **Complex Project ECA** bevindt zich in de uitwerkingsfase tot eind 2022. De uitwerkingsfase start met de voorbereiding en opstelling van één of meerdere projectonderzoeksnota's. De uitwerking van een detailontwerp van de extra containerbehandelingscapaciteit is een onderdeel van dit onderzoek. Zodra dit detailontwerp bekend is, wordt een kostenraming opgemaakt. Naarmate het ontwerp verfijnd wordt, zal ook de kostenraming in detail uitgewerkt worden. Een eerste indicatie van de kosten wordt verwacht eind 2020. Daarna start de uitvoeringsfase van het complex project. De bouwwerken vangen aan vanaf 2023.

Voor het **Complex Project nieuwe sluis Zeebrugge** (CP NSZ) wordt net na de zomer 2021 een voorontwerp projectbesluit verwacht. In november 2021 volgt het ontwerp projectbesluit. Een definitief projectbesluit wordt genomen in mei-juni 2022. Het voorkeursbesluit omvat niet alleen de keuze van de locatie van de nieuwe sluis maar ook een programma met diverse acties en maatregelen die inspelen op de leefbaarheid en de bezorgdheden van de bewoners. Verder wordt de financiering onderzocht. In de uitwerkingsfase wordt het project in detail uitgewerkt en wordt de totale investeringskost (m.i.v. de kostprijs voor de flankerende maatregelen) berekend.

Parallel hiermee zijn de nodige middelen voorzien voor het onteigenen van woningen en voor de herlocatie van bedrijven. We beogen hierover in 2021 akkoorden te sluiten voor het merendeel van de bedrijven.

Veilig en vlot scheepvaartverkeer is een essentieel onderdeel van elke haven. Om dat te blijven garanderen en voortdurend te verbeteren, is transparante scheepvaartcoördinatie en een degelijke samenwerking tussen alle partners van de nautische keten nodig.

Een belangrijk deel van de haven- en logistieke sector is gericht op fysieke productie (laden, lossen, opslaan, transporteren en verdelen van goederen, productie van chemische moleculen, (wind)energie, staal en auto's). Om de haven economie een nieuwe impuls te geven, worden incubatietrajecten ondersteund langs de dienstzijde die de activiteitenmix van de Vlaamse havens verbreden.

Luchthavens

Naast de nationale luchthaven in Zaventem, telt Vlaanderen met de luchthavens van Antwerpen, Oostende en Kortrijk-Wevelgem ook drie regionale luchthavens. Voor deze luchthavens werken we aan noodzakelijke infrastructuurwerken, een langetermijnvisie en aan de fusie van de LOMs.

Het regeerakkoord beoogt een **visienota** over de ontwikkeling van de luchtvaart in de komende decennia. Er wordt een globale en gedragen visie over de luchtvaart in Vlaanderen uitgewerkt. Hierbij is het de uitdaging om balans te brengen in de maatschappelijke behoefte aan luchtvaart, duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, innovatie en een vitale economie. Er wordt onderzocht welke rol de Vlaamse regionale luchthavens in de toekomst spelen en op welke manier de noden van de recreatieve luchtvaart en de trainingsscholen worden ingevuld. Er komt eerst een contourennota; nadien volgt een MKBA om vervolgens te eindigen in een visienota. De visienota zal de basis vormen voor de voorbereiding van de nieuwe milieuvergunningen in 2024.

Voor elke Vlaamse regionale luchthaven wordt in nauw overleg met de luchthavenexploitanten een masterplan (inclusief investeringen) opgemaakt met tijdshorizon 2040.

Het regeerakkoord vermeldt ook de fusie van de LOM Antwerpen met de LOM Oostende-Brugge. Deze fusie wordt gerealiseerd via een overname van de LOM Oostende-Brugge door de LOM Antwerpen. Samen worden zij de **LOM Vlaanderen**. Het decreet tot wijziging van het LOM-LEM decreet, dat deze fusie mogelijk maakt, werd op 2 oktober 2020 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. We zetten de nodige stappen om deze fusie te realiseren.

De uitbaters van de regionale luchthavens (LEM Antwerpen, LEM Oostende-Brugge en NV ILKW) ontvangen werkings- en investeringssubsidies vanwege het Vlaams Gewest. De **subsidieovereenkomst** met een looptijd van 5 jaar is inmiddels verstreken. Er wordt een nieuwe subsidieovereenkomst uitgewerkt.

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

De NV Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem finaliseerde in 2020 de renovatie van de luchthaveninfrastructuur zodat deze infrastructuur volledig voldoet aan de regelgeving.

4. SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem

Naast investeringen in fietsbeleid, is verkeersveiligheid een absolute topprioriteit. Beide gaan hand in hand. Verkeersveiligheid gaat zowel om infrastructuur als om gedrag (educatie, sensibilisering en handhaving).

Sinds 2018 daalt het aantal **verkeersdoden** in Vlaanderen niet meer. In 2019 telden we in Vlaanderen 315 dodelijke verkeersslachtoffers. Dit is onaanvaardbaar. Ook het aantal verkeersongevallen met gewonden daalt onvoldoende en te langzaam. In 2019 raakten 2.473 mensen zwaargewond en 26.259 mensen lichtgewond in het verkeer (bron: Statistiek Vlaanderen). Elk slachtoffer is er één teveel. Op die manier halen we onze eigen doelstellingen nooit, laat staan de Europese doelstellingen. Hoog tijd voor verandering. Het kan niet dat we ons verzoenen met een *Vision Zero* perspectief voor het jaar 2050. Voor mij moet dit een dagdagelijkse ambitie zijn: geen slachtoffers in het verkeer. Slachtoffers hebben een naam én een gezicht, ze mogen voor mij geen cijfers blijven.

Een nieuwe aanpak betekent een strategische heroriëntatie. Verkeersveiligheid moet op een andere manier worden benaderd. We onderzoeken welke aspecten niet of te weinig aan bod komen en op welke manier de kernelementen van het verkeersveiligheidsbeleid kunnen worden bijgestuurd om wél succesvol te zijn.

Vragen die we ons hierbij stellen zijn: Wat zijn de grootste risico's in het verkeer? Welke doelgroep is hier het vaakst bij betrokken, en vooral, hoe kunnen we deze doelgroep bereiken?

4.1. Verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers

We werken permanent aan **communicatie en sensibilisering** om de verkeersmentaliteit en het gedrag van de weggebruikers positief te beïnvloeden. Bestaande initiatieven worden kritisch geëvalueerd en onderzocht op mogelijke verbeterpunten. Initiatieven die de normen niet halen, worden geschrapt.

De informatie via diverse websites wordt geoptimaliseerd. We gaan versnippering tegen. We bekijken ook hoe sommige doelgroepen nog beter worden bereikt. Het wekelijkse verkeersmagazine '*Kijk Uit*' zal ook online verschijnen, in een aangepast formaat.

Verder organiseren we grootschalige **campagnes** met aandacht voor de belangrijkste oorzaken van ongevallen, zoals afleiding, vermoeidheid, alcohol of drugs en onaangepaste snelheid. Met kleinere doelgroepgerichte campagnes bereiken we specifieke risico- of leeftijdsgroepen, zoals jonge bestuurders of motorrijders. Verder wil ik de campagnes doeltreffender maken door de verschillende partners beter te laten samenwerken.

Bij grootschalige campagnes werken we opnieuw met een pre- en posttest. Zoals steeds zorgen we voor afstemming met de handhavingskalender van politie en terreinactiviteiten. We beogen ook meer samenwerking met de lokale besturen om een lokale vertaling te realiseren.

We werken aan extra flexibele invulling van de campagnes zodat we snel kunnen inspelen op actuele wendingen. Tot slot helpen specifieke projecten ons bij de realisatie van een **verkeersveiligheidscultuur**, waarbij veilig verkeer een gedeelde verantwoordelijkheid is van iedere verkeersdeelnemer. We maken een specifiek reglement zodat elk project kans maakt op een projectsubsidie.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde en andere stakeholders werken aan levenslang leren via hun bestaande aanbod met eventuele uitbreidingen en via investering in extra opleiding voor de meest kwetsbare doelgroepen.

Ik blijf investeren in de continuïteit en optimalisering van het **educatieve aanbod**. Mijn collega-minister van Onderwijs maakt, net zoals bij de eindtermen secundair onderwijs, werk van een verticale leerlijn in het basisonderwijs. Hiermee wordt de leerlijn verkeerseducatie volledig uitgerold. Verder blijf ik aanvullende initiatieven en projecten in het maatschappelijk middenveld ondersteunen.

In 2021 evalueren we de effecten van de hervormde **rijopleiding B** en sturen we bij waar nodig. Parallel wordt onderzocht of en hoe rijtaak-ondersteunende

systemen (ADAS, *Advanced Driver Assistance Systems*) een plaats krijgen in de rijopleiding en/of het rijexamen.

We werken verder aan de digitalisering van de rijopleiding en vakbekwaamheid.

We onderzoeken op welke wijze er tegemoet gekomen kan worden aan de vernietiging door de Raad van State van het besluit van de Vlaamse Regering van 9 juni 2017 dat de scholingsvoorwaarden voor het verkrijgen van een rijbewijs bepaalt.

Voor rijlesgevers wordt een traject uitgewerkt met directe toegang voor de brevetten V en VI (BE).

Het wordt mogelijk om het theoretisch rijexamen af te leggen met behulp van een audiotolk (Frans, Engels, Duits) in plaats van een beëdigd tolk. De vrijstelling van scholing voor houders van een niet-erkend buitenlands rijbewijs wordt afgeschaft. Verder maken we een reglement voor de examencentra van GOCA Vlaanderen waarin onder meer de vaststelling van fraude wordt geregeld.

We zorgen ook voor de professionalisering van de opleiding en examinering van ADR-veiligheidsadviseurs - bij het transport van **gevaarlijk goederen**.

De werking en financiering van het rijgeschiktheidscentrum **CARA** wordt doorgelicht, met het oog op een prestatiegerichte financiering in de toekomst.

De werkgroep **Wegcode en Plaatsingsvoorwaarden** herbekijkt de huidige plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens en stemt af met de wegbeheerders en een ruimere klankbordgroep.

Daarnaast is er een BVR tot wijziging van de Wegcode in voorbereiding dat onder meer betrekking heeft op 'vierkant groen'.

AWV voert verkeersveiligheidsaudits uit, conform de Europese richtlijn, op alle infrastructuurprojecten op het TEN-T netwerk en autosnelwegen. Deze gebeuren door erkende verkeersveiligheidsauditoren in de verschillende fasen van het project. Sinds de update van de EU-richtlijn wordt het toepassingsgebied van de verkeersveiligheidsaudits uitgebreid naar alle primaire wegen. De aanpassing van de Vlaamse wetgeving wordt voorbereid.

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

In het kader van de *modal* en *mental shift* is het belangrijk om zoveel mogelijk mensen te stimuleren om te stappen en te trappen. De statistieken leren echter dat het aantal ongevallen bij de kwetsbare weggebruikers onrustwekkend stijgt.

Ik werk de huidige lijst van gevaarlijke punten af en zorg ervoor dat verkeerslichtengeregelde kruispunten, schoolomgevingen en schoolroutes **maximaal conflictvrij** worden gemaakt. Met het relancebudget kan dit in 2021 versneld starten. Aan de administratie werd een realisatiegericht plan van aanpak gevraagd.

Kwetsbare weggebruikers hebben een stijgend aandeel in de ongevallenstatistieken. Zij krijgen specifieke aandacht bij de uitwerking van verkeersveiligheidsmaatregelen. Denk bijvoorbeeld aan veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur en het maximaal wegwerken van onveilige schakels.

Gevaarlijke punten blijven we identificeren via een jaarlijkse update van de dynamische lijst voor gevaarlijke punten, telkens op basis van de ongevallengegevens van de meest recente drie jaar. Dit impliceert dat deze lijst nooit volledig wordt weggewerkt. Verkeersveiligheid blijft immers ook in de toekomst een prioritaire doelstelling. Omdat **zwakke weggebruikers** extra aandacht verdienen, wordt een hoger gewicht toegekend aan ongevallen met fietsers en voetgangers.

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

In 2020 staan er 296 gevaarlijke punten op de dynamische lijst, waarvan 97 nieuwe. Van de 296 locaties zijn er 85 (29%) aangepakt. Voor 28 locaties zijn er kleine ingrepen gepland in 2020 en voor 53 locaties is een meer uitgebreide oplossing gepland of zijn de werken momenteel in uitvoering. Voor de overblijvende 119 locaties wordt op de korte termijn bekeken of maatregelen mogelijk zijn. Hierbij streef ik zo spoedig mogelijk naar een duidelijk plan van aanpak met een tijdpad voor de uitvoering. Langer talmen is immers onaanvaardbaar. Daarom maakt de Vlaamse Regering bijkomend middelen vrij om dergelijke gevaarlijke punten aan te pakken. Het budget wordt opgetrokken van 30 miljoen euro tot 80 miljoen euro in 2021.

De nog resterende projecten van 'historische' gevaarlijke punten worden in 2021 quasi volledig afgerond. Dat er op deze lijst, die dateert van 2002, nog steeds 32 punten staan is immers totaal onaanvaardbaar en stuit – terecht – op zeer veel onbegrip bij de publieke opinie.

Ook de aanpak van de optimalisering van verkeerslichtenregelingen wordt versneld, met een aanzienlijke budgetverhoging. Dit is mogelijk via het relancebudget.

Meer verkeersveiligheid realiseer je niet alleen. Daarom zorg ik voor subsidiëring van lokale besturen voor de inrichting van **veiliger schoolomgevingen**, met optimalisatie van de modaliteiten in de regelgeving. Het wordt voor lokale besturen ook mogelijk om vanaf 2021, naast een subsidie voor veilige schoolomgevingen, een subsidie voor veilige **schoolroutes** aan te vragen zodat het volledige woon-schooltraject veiliger wordt. We maken hiervoor in 2020 een nieuw BVR op dat vanaf 2021 wordt uitgevoerd.

Ik ga na hoe we ons huidige **monitoringssysteem** voor verkeersveiligheid kunnen optimaliseren en uitbreiden. De uitvoering van structurele ongeval-analyses, met jaarrapportering van de recentste verkeersongevallencijfers en identificatie van de gevaarlijke wegsegmenten op het hoofdwegennet, wordt verdergezet. De ontsluiting en verdere ontwikkeling (toevoeging van extra gegevensbronnen) van de verkeersveiligheidsmonitor blijft een belangrijk aandachtspunt, zodat de progressie van streefcijfers uit het verkeersveiligheidsplan vanuit verschillende indicatoren en invalshoeken snel en actief wordt opgevolgd.

De 'zwarte punten' willen we niet langer reactief maar proactief aanpakken. We traceren daarom '**grijze punten**' voor ze 'zwart' worden. Grijze punten zijn locaties waar (nog) geen of niet veel slachtoffers vallen maar waar de situatie wel structureel onveilig is. De ontwikkelingen in het Mobilidata-programma en de historische data die in het kader van dit programma worden opgeslagen, vormen een opportuniteit. Dit wordt nauw opgevolgd.

4.3. Verbeterde controle en handhaving

Het netwerk van **trajectcontroles** langs autosnel- en gewestwegen wordt verder uitgebreid waardoor het aantal snelheidscontroles kan aangroeien. Niet enkel autosnelwegen, maar ook gewestwegen krijgen versterkt aandacht. Jaarlijks wordt een analyse opgemaakt van ongevallen- en snelheidsgegevens om potentiële locaties voor trajectcontroles in kaart te brengen. Op basis daarvan worden trajectcontroles gerealiseerd op 20 locaties op gewestwegen en op enkele locaties

op autosnelwegen. Lokale besturen en politiezones kunnen nu ook een aanvraag indienen om op bijkomende locaties handhavings-installaties (RLC, SNC, TC) door de Vlaamse overheid te laten plaatsen. Op federaal niveau blijven we aandringen op een snelle operationalisering van de trajectcontroles. Naast trajectcontroles zal ook worden ingezet op het plaatsen van snelheidscamera's en roodlichtcamera's en wordt verder ingezet op digitalisering.

De combinatie van vaste trajectcontroles, mobiele trajectcontroles, het gebruik van het federale ANPR-netwerk en snelheidscamera's maken doorlopende snelheidscontroles mogelijk. We rekenen hiervoor wel op een snelle inwerkingstelling van het AMS, de federale databank voor politionele doeleinden.

Er bestaat een performant en uniform afhandelings- en verwerkingsstelsel voor strafrechtelijke inbreuken. Met betrekking tot de administratieve inningen onderzoeken we samen met de betrokken partners de mogelijkheden om deze eenvoudiger en vlotter te laten verlopen.

Op een door de Vlaamse Regering te bepalen inwerkingtredingsdatum zal het mogelijk worden voor steden en gemeenten om via een **Gemeentelijke Administratieve Sanctie (GAS)** beperkte snelheidsovertredingen (tot 20 km/u te snel) te handhaven op wegen waar 30 km/u of 50 km/u de maximumsnelheid is. Dit kan indien aan de in het decreet gestelde voorwaarden is voldaan. Zo moet onder meer de overtreding worden vastgesteld door een automatische camera volledig gefinancierd door de lokale overheid zelf. Momenteel wordt een checklist voor steden en gemeenten uitgewerkt met alle stappen, zodat lokale besturen zelf kunnen nagaan in welke mate ze klaar zijn voor de overstap naar GAS. Op basis van signalen die ik van de lokale besturen ontvang, doe ik een voorstel voor datum van inwerkingtreding.

Via de GAS-boetes geef ik lokale besturen de mogelijkheid om zelf meer aan handhaving te doen, voornamelijk op plaatsen waar minder gecontroleerd wordt, zoals schoolomgevingen of woonwijken. Meer handhaving verhoogt de pakkans van overdreven snelheid en zorgt voor een verkeersveiligere omgeving voor elke weggebruiker. Op deze manier hoop ik ook bij te dragen tot de mentaliteits- en gedragswijziging bij bestuurders.

De nieuwe kaderverordening (EU) 2018/858 met bijhorende uitvoeringsverordeningen wordt geïmplementeerd in de **homologatieprocessen**. Er wordt ook verder gewerkt aan de digitalisering van de homologatieprocessen. In 2020 werd de nieuwe toepassing *Fastlane* ontwikkeld. In 2021 wordt werk gemaakt van de integratie van nieuwe verplichtingen conform met Europese regelgeving. De oude toepassingen worden stopgezet. De nieuwe mogelijkheden rond markttoezicht (na uitklaring van de bevoegdheidskwestie) en '*in-service conformity*' vormen in het kader van de nieuwe Europese regelgeving de belangrijkste hefboom om te garanderen dat fabrikanten voertuigen op de markt brengen die bij normaal gebruik op onze wegen geen overmatige emissies veroorzaken. Samen met mijn collega-ministers in de andere gewesten en de federale overheid werk ik een effectief programma uit dat een nieuwe dieselgate in de toekomst moet vermijden.

De Europese richtlijn 2014/47/EU legt controle langs de weg op. Jaarlijks wordt een specifiek aantal bedrijfsvoertuigen op de weg gecontroleerd. Dit aantal moet minstens 5% bedragen van het aantal ingeschreven voertuigen in het Vlaamse gewest. Het gaat om een initiële controle, uitgevoerd door AWW, en een nadere controle (technische controle) voor rekening van een derde partij (uitbesteding). Er wordt verder werk gemaakt van controle langs de weg, ondersteund door *remote sensing*. Hierover wordt verder overlegd met Omgeving. Deze controles langs de weg laten ook toe om fraude door voertuigeigenaars met *ad-blue* of roetfilters op te sporen. Om dit te kunnen uitbreiden naar personenwagens en bestelwagens, onderzoek ik de haalbaarheid van een uitbreiding van het toepassingsgebied.

Verder zijn de technische keuring van motorfietsen en de aanpak van **roetfilterfraude** belangrijke dossiers.

De periodieke technische keuring van motorfietsen met daarin diverse mogelijke scenario's, voorzien in de richtlijn 2014/45/EU, wordt met de betrokken partijen verder afgestemd en voorbereid. Dit gebeurt tevens in overleg met de andere gewesten om te komen tot een zo uniform mogelijke regelgeving.

De studie over de roetfilterfraude leverde een kandidaat-oplossing (PN-meter) en hiervoor zet ik verdere stappen. Enerzijds zijn er bijkomende vragen aan de Europese Commissie gesteld rond het gebruik van de PN-meter tijdens een periodieke keuring als meettoestel naast de bestaande verplichte opaciteitsmeter, of ter vervanging van de opaciteitsmeter. Op basis van de nieuwe informatie zal er meer duidelijkheid komen over de toepassing van de PN-meter binnen de technische keuring. Anderzijds zitten ondertussen de drie gewesten samen om een concreet stappenplan vorm te geven voor de aanpak van de roetfilterfraude. Er komt een werkgroep (met deelnemers uit de respectieve kabinetten en administraties van de drie gewesten), waarbij de uitrol van de meetapparatuur en de aanbesteding en homologatie ervan verder bekeken en geconcretiseerd worden. Ik koppel hierover ook terug met het beleidsdomein Omgeving om de milieukennis maximaal mee te nemen.

Daarnaast bekijk ik samen met mijn collega-minister van Omgeving ook de mogelijkheden voor controle tijdens de periodieke keuring van de goede werking van emissiecontrolesystemen om overmatige NOX-uitstoot te voorkomen.

Verder maken we werk van een verbeterde controle en handhaving voor **zwaar/vrachtvervoer**, zoals controle op tussenafstanden en inhaalverbod voor vrachtwagens (zowel in droge omstandigheden als bij regenweer), controle op overlading door middel van *weigh in motion* (WIM) en vaste aswegers en controle op emissiefraude. Wat dit laatste betreft, loopt er momenteel een proefproject vanuit het beleidsdomein Omgeving. Er is een grote vraag bij de gebruikers (wegeninspectie, federale wegpolitie) om extra sites voor WIM (en vaste aswegers) te realiseren. We maken daarom een nieuw contract waarin deze functionaliteiten worden uitgebreid. Ook onderzoeken we de toepassing van WIM voor automatische handhaving in Vlaanderen.

Tijdens de coronacrisis besliste GOCA Vlaanderen om de keuringstations gedurende een periode te sluiten. Om een weerslag hiervan op de logistieke sector te vermijden, waren noodingrepen nodig. Onder mijn impuls zijn we overgestapt via een gefaseerde opening naar volledige operationaliteit, maar moet nog een achterstand worden ingehaald tegen eind 2020.

4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan

We werken, conform het decreet Basisbereikbaarheid, samen met onze partners binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid aan een geactualiseerd Vlaams verkeersveiligheidsplan met nieuwe accenten en aandachtspunten. Dit plan moet voorjaar 2021 worden afgerond. Hiermee wil ik nieuwe stappen zetten naar meer verkeersveiligheid in Vlaanderen. Het nieuwe verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt de leidraad. De huidige streefcijfers worden, waar nodig, bijgesteld en/of verfijnd.

Tijdens deze oefening wordt ook onderzocht hoe de structuur en aansturing van het **Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid** doeltreffender kan worden. De bestaande muren tussen de verschillende werkkamers (educatie, handhaving, evaluatie en infrastructuur) moeten worden gesloopt. Er zal eerder projectmatig worden gewerkt op basis van KPI's (kritieke prestatie indicatoren).

Er wordt een doorlichting doorgevoerd door de Inspectie van Financiën van de verkeersveiligheidspartners.

Ook de werking van en samenwerking met de VSV wordt geëvalueerd. De bestaande samenwerkingsovereenkomst werd opgezegd en de onderhandelingen om tot een nieuwe overeenkomst te komen, werden intussen opgestart. Samenwerking is en blijft een must. Ook de samenwerking met de lokale besturen is belangrijk om op de gemeentewegen meer verkeersveiligheidswinst te boeken.

Verder laten we de prioritaire verkeersveiligheidsonderzoeken uitvoeren uit de onderzoeksagenda van het Vlaams Huis Verkeersveiligheid. Dit onderzoek levert de best mogelijke informatie op om snel de juiste beleidskeuzes te maken.

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

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

De *modal shift* van de weg naar het spoor en het water gaat hand in hand met een *mental shift*. Vlaanderen beschikt dan wel over meer dan 1.000 km waterwegen en een dicht spoorwegennet, maar onbekend blijft te vaak onbemand. De omslag naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur vergt tijd en aanpassingsvermogen. Hiervoor werd binnen het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL) het platform 'Multimodaal.Vlaanderen' in het leven geroepen, zodat bedrijven kunnen actief gestimuleerd worden over te schakelen op **duurzaam goederentransport** (*modal shift* en efficiëntieverbeteringen via hogere belading en minder lege kilometers).

Het relanceplan voorziet bijkomende investeringen in waterinfrastructuur (Albertkanaal, Dender) en financiële ondersteuning van maatregelen die de *modal shift* versterken, zoals bijkomende kaaimuren.

Vlaanderen ondersteunt ook op tal van andere manieren duurzaam en innovatief goederentransport. In het regeerakkoord heeft de Vlaamse Regering een onderzoek aangekondigd naar de mogelijke omvorming van de **kilometerheffing** voor vrachtwagens van een belasting naar een retributie. De doelstelling is een optimalisatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens, waardoor extra investeringsmiddelen worden aangewend. Er zullen de nodige initiatieven genomen worden om dit traject tot een goed einde te brengen.

De opbrengsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens werden grotendeels geïnvesteerd in de Vlaamse weginfrastructuur. Dit budget wordt ingezet voor de uitvoering of studie van de ombouw of herinrichting van snelwegen, de aanleg van spitsstroken, de (her)aanleg van knooppunten, de aanpak van dienstenzones en tunnelingrepen in het kader van tunnelveiligheid. Daarnaast gaat een belangrijk deel van de opbrengsten naar het flankerend beleid van de kilometerheffing voor de vrachtwagens. Het subsidiemechanisme (2017-2019) 'ecologisch en veilig transport' vormde het belangrijkste onderdeel van het flankerend beleid. Dit subsidiemechanisme wordt verfijnd en afgestemd op de evolutie in de markt.

Met de 'Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek' ondersteunt Vlaanderen bedrijven die acties ondernemen om stedelijke logistiek te vergroenen, bijvoorbeeld door bundeling van **goederenstromen**. Innovaties zoals het proefproject 'Langere en Zwaardere Vrachtwagens' (LZV's) kunnen eveneens bijdragen tot een nieuwe mobiliteitscultuur in het goederenvervoer. Twee LZV's vervangen drie gewone combinaties, wat zowel economische als ecologische voordelen heeft.

We maken, in het kader van de stijging van meer kleinschalige (voor)stedelijke goederenvervoer, werk van de omslag naar zowel een groenere, als een efficiëntere en combimodale kleinschalige bevoorrading in stedelijke context.

5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen

Via het project 'Gepersonaliseerde producten' wil De Lijn in 2021-2022 de omschakeling maken van individuele tariefproducten, zoals tickets, 10-rittenkaarten en abonnementen, naar langetermijnovereenkomsten met reizigers. De start van een traject met een collectief of gedeeld vervoermiddel moet laagdrempelig zijn voor de reiziger en hem beter begeleiden bij verplaatsingen. Reizigers kunnen nog steeds individuele tariefproducten aankopen, maar ook voor onbepaalde duur aansluiten bij een **pack formule** om gebruik te maken van de vervoersdiensten van De Lijn. Vanaf 2022 krijgen reizigers bovendien toegang tot **maatwerk**; dit zijn formules die nauwer aansluiten bij hun eigen behoeftes, zoals deeltijdswerken, thuiswerk of een *tailor made* combinatie met fietsverplaatsingen.

6. SD 6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur

Investerings in 'slimme' infrastructuur bereiden ons voor op de mobiliteit van de toekomst. Vlaanderen zet als gangmaker voor innovatie volop in op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken. We blijven nieuwe ontwikkelingen en technologieën op de voet opvolgen.

6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen

Het strategisch multimodaal ITS-actieplan wordt verder uitgewerkt. Met het ITS-actieplan maken we het vervoer van morgen intelligent, duurzaam, efficiënt en veilig door het gebruik van de meest geschikte data en innovatieve technologieën. Daarnaast is ITS een horizontaal thema dat zowel voor personenvervoer als goederenvervoer kan bijdragen tot de mobiliteits- en transportdoelstellingen. We slaan hiervoor de handen in elkaar met constructeurs, data-operatoren en -leveranciers, onderzoeksinstellingen, vervoersoperatoren en andere overheden.

6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk

We schakelen een versnelling hoger wat betreft autonoom rijden of geconnecteerde mobiliteit. Met de lessen die we uit afgelopen proefprojecten hebben geleerd maken we een uitrol. Vlaanderen zet in op **geconnecteerde coöperatieve autonome mobiliteit**; dit betekent dat voertuigen communiceren met andere verkeersdeelnemers en wegkantssystemen. Dit bevordert de verkeersveiligheid, de doorstroming en vermindering van de uitstoot gerelateerd aan verkeer.

Het **Mobilidata-programma** (dat loopt van 2019 t.e.m. 2023) geeft hier invulling aan. Dit is een programma voor Coöperatieve Intelligente Transportsystemen (C-ITS) die het mogelijk maken om via applicaties verkeersgerelateerde informatie door te geven, zoals een waarschuwing voor wegenwerken of de tijd die je nog hebt voor het verkeerslicht op groen springt. Zo komt *realtime* verkeersinformatie sneller bij de weggebruiker.

In 2021 testen we de eerste componenten van het Mobilidata-ecosysteem. Verder krijgen we de resultaten van het onderzoeks- en ontwikkelingsluik van het Mobilidata-programma, waarbij men focust op de actieve weggebruiker en een *demonstrator* voor een *truck guidance systeem* in en rond de haven van Antwerpen.

Met het relancebudget wordt versneld geïnvesteerd in verkeerslichtenregelingen op de kruispunten van de dynamische lijst gevaarlijke punten. AWV brengt momenteel in kaart welke kruispunten worden aangepakt, conform de uitgewerkte visie: uitgebreide detectie ('nooit voor niets voor rood') en een maximaal conflictvrije lichtenregeling.

Binnen het Mobilidata-programma worden ook de eerste intelligente verkeersregelinstallaties (IVRI) uitgerold. Dat zijn installaties die niet enkel communiceren met de weggebruikers maar ook onderling. Zo worden kruispunten beter afgestemd op elkaar en op de *realtime* verkeerssituatie, in het belang van verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid. In het najaar van 2020 en begin 2021 worden de raamcontracten aanbesteed. De gefaseerde uitrol op het terrein start in 2021 en loopt tot 2023.

De werking van de verkeerscomputer Antwerpen wordt verder uitgebreid door bijkomende kruispunten aan te sluiten. Het project werd met drie jaar verlengd en loopt nu tot 2025.

In 2021 is de pilootfase voor de **autonome shuttle** tussen Zaventem en Brucargo aflopen en starten De Lijn en *Brussels Airlines Cargo* de volgende fase op. Die fase omvat de uitbouw van de eerste reizigersverbinding. De doelstelling is om de volgende jaren deze eerste verbinding in gebruik te nemen en de passagiers in zelfrijdende voertuigen te vervoeren tussen terminal en cargo zone.

Op 10 april 2020 werd door de Vlaamse Regering een projectsubsidie aan de Limburgse Reconversie Maatschappij in het kader van het project 'Slimme Mobiliteit Terhills' toegekend. Het toepassen van en de interactie tussen verschillende vervoerssystemen in een *realtime* omgeving vormt de hoofdpdracht van het project. Binnen deze verschillende vervoerssystemen vormt een zelfrijdende shuttle het zwaartepunt. Het project heeft een looptijd van drie jaar. Deze zelfrijdende shuttle wordt nadien verder geëvalueerd.

Om te blijven innoveren zetten we verder in op proefprojecten. Zo nemen we samen met Vlaamse onderzoeksinstituten en bedrijven deel aan een internationaal onderzoeksproject '5G-Blueprint'. Dit project analyseert de technologie, organisatie en business case(s) van 'op afstand bewaakt rijden' (*Tele-operated Driving*) in logistiek en transport, op basis van 5G connectiviteit. Het project is gestart vanaf 1 september 2020 en loopt over een periode van drie jaar. Vlaanderen blijft verder betrokken in een aantal Europese proefprojecten die worden afgerond in 2021, zoals 'C-Roads pilot' en 'Concorda / Smart Highway'.

Vlaanderen voert een **nieuwe robuuste en samenhangende wegategorisering** in. Het verzameldecreet stelde het juridische kader vast; de doelstellingen worden verder concreet uitgewerkt. Voor de Europese en Vlaamse hoofdwegen werd een ontwerpkaart opgemaakt. Deze worden nog verder afgestemd binnen de vervoerregioraden (VVR). In de regionale mobiliteitsplannen wordt het dragende netwerk geselecteerd, met inbegrip van regionale en interlokale wegen. Bij die selectie gaat ook aandacht naar verbindingen met regionale logistieke knooppunten en aanpassingen aan het vrachtroutenetwerk. Er wordt met alle partijen verder gewerkt aan de bepaling en goedkeuring van de inrichtingsprincipes voor de verschillende wegcategorieën. Er is gedurende het hele proces aandacht voor multimodaliteit. Verder doen we de nodige aanpassingen aan allerlei vademeca, handboeken en dienstorders naar de nieuwe wegategorisering. We onderzoeken in welke mate de principes voor een milieuvriendelijke weginrichting hierin kunnen opgenomen worden. Het Rooilijnendecreet wordt herzien, dit wordt eveneens afgestemd met de nieuwe wegategorisering.

6.3. Een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk

Vlaanderen staat nog maar in de kinderschoenen wat betreft digitalisering, automatisering en innovatie. Er wordt daarom geïnvesteerd in projecten rond slimme mobiliteit. Tevens worden de technologische mogelijkheden van autonoom varen onderzocht, inclusief de opzet van aangepaste verwerkingsstromen voor hydrografische opnames. In 2021 wordt eveneens een strategische visie ontwikkeld op toekomstige *drone*-toepassingen binnen de maritieme dienstverlening.

We zorgen ervoor dat Vlaanderen koploper blijft in **smart shipping**. Om vervoer over de waterweg als aantrekkelijk alternatief voor vervoer over de weg aan te bieden, blijven we ook hier innoveren. Met de verdere uitrol van het 'Smart Shipping' programma kunnen de binnenvaart en de estuaire vaart volop gebruik maken van de voordelen van automatisering en digitalisatie. De focus ligt op vier pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving. Om slimme infrastructuur te garanderen, maken we verder werk van de automatisatie van kunstwerken, zoals sluizen en bruggen.

De **waterweginfrastructuur** wordt verder ontwikkeld voor geautomatiseerde en autonome schepen. De Vlaamse Waterweg test sinds 2019 onbemande vaartuigen uit. Het eerste lopend proefproject met een autonoom schip dat vaart tussen Diksmuide en Oostende, is meteen een Europese primeur en wordt in 2021 geëvalueerd. Om de vooruitgang inzake automatisering te blijven ondersteunen, wordt gewerkt aan een aangepaste wet- en regelgeving die ook commerciële vaart toelaat in bepaalde omstandigheden. Met het project AUTOSHIP dat loopt tot 2023, worden alle socio-economische en milieueffecten van *smart shipping* in kaart gebracht, samen met de risico's. De veiligheid van de waterweg staat altijd voorop. Met de informatie uit 'AUTOSHIP' en andere lopende proefprojecten, gaat Vlaanderen aan de slag om het verkeer op de waterwegen efficiënter, veiliger en innovatiever te maken.

Naast *smart shipping* zijn er twee andere pijlers opgericht om de actuele uitdagingen in de binnenvaart aan te gaan: '*smart logistics*' en '*smart docs*'. *Smart logistics* heeft betrekking op het aanbieden van betrouwbare synchro-modale binnenvaartdiensten ter ondersteuning van de logistieke keten, via een geoptimaliseerd verkeersmanagement en een *Single Window for Inland Navigation* (SWING-platform). Aansluitend wordt VisuRIS verder ontwikkeld en uitgebreid als toegangspoort tot binnenvaartinformatiediensten voor binnenvaartondernemers. *Smart docs* verwijst naar de digitalisering van operationele, financiële en technische documenten. In 2021 worden verdere stappen gezet richting een multimodale vrachtbrief en kunnen verschillende vaarrechten *online* worden afgehandeld.

We optimaliseren en innoveren de nautische dienstverlening, onder meer via de modernisering en vernieuwing van de vaartuigen. Verder blijven we innovatieve en alternatieve beloodsingstechnieken en -middelen onderzoeken, we optimaliseren de operationele IT-infrastructuur, data-uitwisseling en informatieverstrekking en we investeren in innovatieve elektronische hulpmiddelen voor de loodsen.

De Vlaamse Hydrografie van het agentschap MDK investeert in het onderhoud van haar bestaande hoogtechnologische hydrografische en meteorologische infrastructuur. Na het MDK-project autonoom varen wordt een investeringstraject voorgesteld om deze supplementaire technologie te introduceren. Om te voldoen aan de verwachtingen van gebruikers wordt het meteorologisch netwerk waar mogelijk verder uitgebreid aan de west- en oostkust. In 2021 wordt gestart met het onderzoek naar de rol van meetpalen op zee als onderdeel van het Meetnet Vlaamse Banken.

6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk

Via optimale dataverzameling en -uitwisseling zet ik in op een zo sterk mogelijk **innovatief fietsnetwerk**. Dat doe ik onder meer door ongevalanalyses te koppelen aan bestaande fietstrajecten om de infrastructuur verkeersveiliger te maken.

Nieuwe fietspaden worden ook toekomstbestendig gemaakt d.w.z. voldoende breed om de hele fietsfamilie op te vangen en ook de cargofietsen; die worden immers steeds meer gebruikt voor levering in emissievrije stadskernen.

Met 'slimmere' verkeerslichten die dynamischer en flexibeler inspelen op de actuele verkeerssituatie op een kruispunt, wordt de verkeersveiligheid voor de fietsers innovatief verbeterd.

Innovatieve technologieën worden verder gebruikt voor meer fietscomfort, zoals innovatieve verlichting langs fietspaden, veilige en innovatieve fietslockers, fietsdeelsystemen aan 'Hoppin' punten en laadpunten voor elektrische fietsen.

Ook de lessen uit het Mobilidata-programma zetten we in om het fietsnetwerk te blijven innoveren.

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

7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken

We versterken de **waterbeleving** in Vlaanderen, onder meer door de uitvoering van het maatregelenprogramma van de stroomgebiedbeheersplannen. Binnen het overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen wordt samen met de waterrecreatiesector vormgegeven aan de uitwisseling van kennis, de nodige afspraken over lokale en algemene maatregelen en een draagvlak voor divers recreatief-sportief-toeristisch gebruik. We investeren in multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte langs de kust en in de kustjachthavens: naast beveiliging tegen overstromingen vanuit zee wordt ook aandacht besteed aan waterrecreatie, natuur, aantrekkelijkheid en economische activiteiten. Voor het duurzaam beheer van de stranden in het kader van de verhoogde kustveiligheid en versterkte ecosysteemdiensten, worden samen met de gemeentes de mogelijkheden tot natuurlijke of aangeplante duinontwikkeling van de strandzones onderzocht. Deze vergroening levert ook een bijdrage aan de beperking van de zandoverlast langsheen de kust bij stormen.

De aangelegde recreatieve infrastructuur in het kader van het Sigmaplan omvat voorzieningen zoals wandel- en fietspaden in en rond de gebieden, vlonderpaden, natuurpleinen, leerpaden, infoborden, zitbanken, picknickplaatsen, randparkings, vogelkijkhutten, uitkijkpunten of uitkijkheuvels en nieuwe hengelvijvers.

In 2021 wordt, in het kader van het geactualiseerde Sigmaplan, verder gewerkt aan volgende projecten: GOG Vlassenbroek, GOG Wal-Zwijn en de ontpoldering van de Nederlandse Hedwigepolder (uitvoering tot minstens 2024-2025). Ook de werken aan de Demermeander kaderen in het Sigmaplan. Met dat plan wil De Vlaamse Waterweg Vlaanderen beter beschermen tegen overstromingen en de vallei-natuur een boost geven. In een uitgestrekt projectgebied van 2500 hectare tussen Werchter en Diest worden de komende jaren tientallen oude Demermeanders opnieuw met de rivier verbonden.

De aanleg van natuurvriendelijke oevers en de (her)aankoppeling van de oude meanders gebeurt geïntegreerd met de kalibrering van het rivierpand. Medio 2021 wordt hiermee gestart op het traject tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve. De aanleg van de vispassages in Harelbeke en St-Baafs-Vijve zit vervat in de sluisprojecten. Harelbeke is gerealiseerd, voor de vispassages in Merelbeke en Menen lopen de ontwerpstudies en wordt de omgevingsvergunningaanvraag ingediend in 2021. Er wordt ook gestart met de bouw van twee fietsbruggen over de Leie, de fietsbrug Wielsbeke - Waregem en een fietsbrug in Zulte, ter hoogte van de Limnanderdreef.

Het onderdeel **natte natuur** van rivierherstel Leie behoort tot het takenpakket van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB). Ze worden ondersteund door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) voor de verwerving van de nodige gronden. Uit de LER-rapporten blijkt dat de impact van de voorgenomen natuurontwikkeling op de landbouwsector substantieel is. De uitvoering van het projectonderdeel natte natuur op het terrein blijkt niet evident. De grondverwerving vormt het grootste struikelblok. In het kader van de door VLM beheerde grondenbank kon tussen 2012

en 2019 nog maar een oppervlakte van ca. 35 ha worden aangekocht – zowel binnen de projectgebieden als ruilgrond. In totaal moet dus nog steeds ca. 365 ha aan gronden worden verworven.

Jaagpaden vervullen een specifieke rol in de beheers- en economische functie van waterwegen. Verder is op heel wat plaatsen recreatief medegebruik mogelijk. De Vlaamse Waterweg blijft investeren in de screening en opvolging van de staat van het jaagpad, zodat het maximaal gebruiksvriendelijk is. De Vlaamse Waterweg trekt 11 miljoen euro per jaar uit voor de jaagpaden die ook in recreatief medegebruik zijn. Hierbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met alle aspecten uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, waaronder het luik rond fietsen op jaagpaden.

De visie van de waterwegbeheerder op **zwemmen en duiken** op de bevaarbare waterwegen is dat deze uit veiligheidsoverwegingen geen geschikte omgeving vormen om individueel te zwemmen. Zwemmen in bevaarbare waterwegen is dus strikt verboden. Uitzonderlijk wordt zwemmen in waterwegen toch toegelaten, als het kadert in een specifiek evenement waarvoor de initiatiefnemer een vergunning kreeg vanwege De Vlaamse Waterweg of als het gebeurt in een afgebakende zone indien het betrokken lokaal bestuur hiervoor toestemming kreeg van De Vlaamse Waterweg. Deze laatste mogelijkheid is nieuw sinds de zomer van 2020, en werd uitgewerkt vanuit het perspectief dat meer mensen hun vakantie in eigen land willen doorbrengen als gevolg van de coronapandemie

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

Met gerichte acties werken we verder aan de elektrificatie van het wagenpark. Om de verkoop van elektrische wagens te stimuleren, moeten we ambitieuzer zijn wat betreft de verdere uitrol van **publieke laadpalen** voor personenwagens. Ik streef naar 30.000 extra laadpunten tijdens deze legislatuur of 6.000 laadpunten (CPE's – *Charge Point Equivalents*) per jaar. Laadinfrastructuur kan vele vormen aannemen. Meestal wordt er op het werk en thuis geladen. Het publieke laden is een aanvulling, maar wel erg belangrijk wanneer privaat laden moeilijk of niet voldoende is. Elke EV-rijder combineert de verschillende mogelijkheden. De uitrol van de publieke laadinfrastructuur wordt dus verder uitgewerkt. Op de grote verkeersassen willen we na elke 25 km laadinfrastructuur voorzien. Daarom ondersteunen we de plaatsing van snelladers op geschikte locaties. Vanuit het relancebudget zal ik hier een extra stimulans geven.

Op de korte termijn worden de strategische *hubs* en grote verkeersassen, zoals de snelwegparkings langs Vlaamse autosnelwegen, eveneens voorzien van snellaadinfrastructuur. Daarnaast wordt het infrastructuurnetwerk van (semi-) publieke laders verder ontwikkeld.

Hybride bussen zijn een tussenstap in de vergroening van het openbaar vervoer. Ze leveren een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de Vlaamse luchtkwaliteit en de klimaatdoelstellingen. Ze zijn bovendien niet enkel veel milieuvriendelijker; ze rijden ook beduidend stiller. De Lijn bestelde in 2019 een recordaantal groene bussen, namelijk 200 hybrides. Tussen 2020 en 2022 worden in totaal 400 nieuwe hybride bussen verwacht. Bijna één op de drie bussen van De Lijn zal dan groen zijn. Hiermee schakelt de Vlaamse vervoermaatschappij bewust een versnelling hoger om haar wagenpark te vergroenen en te verjongen. De Lijn zal ook haar onderaannemers de mogelijkheid bieden om, zodra het contract rond is, groene bussen te bestellen. Het vergoedingssysteem wordt hertekend zodat het aansluit bij de veranderende investering en onderhoud van de omschakeling van de klassieke dieselbus naar een elektrische bus. We hebben immers de ambitie om tegen 2035 overall emissievrij te rijden. Om dit te realiseren, wordt er verder ingezet op de **deconsolidatie** van De Lijn zodat deze inspanning, die ook een budgettaire repercussie heeft, realiseerbaar is.

De samenwerking in het BENEFIC-project met Nederland en Brussel wordt verlengd; daarmee blijven we investeringen in infrastructuur voor schone brandstoffen ondersteunen. Om het voor de e-rijder eenvoudig te maken, werken we in Benelux en Europees verband verder aan de harmonisatie en toegankelijkheid van laadpunten in Vlaanderen en in de EU.

Samen met mijn collega-minister van Omgeving blijf ik onverminderd inzetten op **ecologische ontsnippering**. We voorzien deze legislatuur samen 50 miljoen euro voor vijftien prioritaire knelpunten, opgenomen in het rollend Vlaams Actieplan voor Ecologische Ontsnippering (VAPEO). Zo worden een eco-recreaduct op de N75 (Dilsen-Stokkem), een ecoduct op de N71 (Mol-Lommel) en ecorecreaduct R0/E19 t.h.v. Hallerbos (Halle) aangelegd als ontsnipperingsmaatregel.

Verder blijft AWV **natuurgerichte maatregelen** inplannen tijdens lopende wegenwerken. Het gaat dan om ecologisch bermbeheer, hakhoutbeheer en kleine ontsnipperingsmaatregelen; de biodiversiteit in de bermen en het leveren van ecosysteemdiensten staan hier centraal. In het najaar 2020 wordt bijvoorbeeld een ecopassage aangelegd aan de Hertenaan te Hoeilaart. De bestaande tunnel onder de R0 ter hoogte van de Hertenaan is een belangrijke doorgang voor zoogdieren (vossen, dassen, andere marterachtigen en kleine zoogdieren) en amfibieën. AWV maakt de tunnel geschikt als faunapassage en versterkt tegelijkertijd de recreatieve functie voor fietsers, wandelaars en ruiters. Dit project kadert in 'OZON' (Ontsnippering van het Zoniënwoud), een Europees *Life+*-project. Het project gaat de versnippering van het Zoniënwoud tegen en verbindt verschillende leefgebieden met elkaar. Verder onderzoeken we ook in hoeverre het vergunningssysteem eenvoudiger kan.

We starten met de opmaak van het vademecum natuurtechniek dat technische richtlijnen voor faunapassages, berminrichting, bufferbekkens e.a. zal omvatten. Hiertoe wordt een zeer brede samenwerking opgezet, zowel intern als extern, met betrokken partners zoals ANB, Natuurpunt, de provincies, Rijkswaterstaat Nederland en het Departement omgeving. Dit vademecum is zeer belangrijk om **ontsnipperingsmaatregelen** onder de aandacht te brengen.

De Rijnsoeverstaten hebben zich geëngageerd om de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart te verbeteren. De broeikasgassen moeten tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 worden teruggedrongen om tegen 2050 een nuluitstoot in de binnenvaart te bereiken. Er moet nauwkeurig worden bepaald hoe de sector best wordt gesensibiliseerd, overtuigd en ondersteund om de gepaste investeringen te doen.

Voor de **vergroening van de binnenvaart** en de vermindering van de milieudruk, nemen we deel aan het Europese *CLINSH*-project (*Clean Inland Shipping*). Dit project loopt tot november 2021 en werkt aan een betere emissie-inventarisatie en de doorrekening van vergroeningsscenario's. Dit leidt tot beleidsaanbevelingen voor de periode 2022–2030. We zetten ook verder in op walstroom, zowel voor binnenvaart als zeevaart.

AWV verlicht haar patrimonium conform de principes opgenomen in de **lichtvisie** voor snelwegen en gewestwegen. Door lichtverstrooiing wordt de hinder verminderd. Hierbij wordt systematisch gekozen voor LED-verlichting. De verouderde NaLP (natrium lage druk) lampen langsheen autosnelwegen en gewestwegen worden stapsgewijs vervangen door LED-lampen. Ten laatste bij de start van 2023 zijn al de verouderde NaLP-lampen langs autosnelwegen vervangen. Verder wordt werk gemaakt van een plan van aanpak voor de verouderde (NaLP) verlichting langs gewestwegen. We zetten de relancemiddelen in om de verleding van de gewestwegen versneld te realiseren.

7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico

Vlaanderen is door zijn laaggelegen ligging overstromingsgevoelig. De risico's op wateroverlast worden echter versterkt door de effecten van klimaatverandering, meer neerslag in de winter en extreme neerslag in de zomer. Ook periodes van droogte en waterschaarste, zoals we deze de voorbije jaren meemaken, zullen in de toekomst door de klimaatverandering frequenter voorkomen. Ook periodes met een extreem neerslagtekort zullen toenemen.

Het Vlaams Gewest staat in voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, stormvloed en overstromingen. Een degelijk onderhoud van de bestaande assets is de enige manier om de veiligheid van de bevolking en het patrimonium te verzekeren. Dit onderhoud wordt door MDK uitgevoerd; de infrastructuur wordt daarbij gebruikt als schakel in recreatieve netwerken.

Via frequente veiligheidstoetsing en onderhoudswerken zoals strandsuppleties wordt het veiligheidsniveau langs de kust na felle stormen op peil gehouden. In het **Complex Project Kustvisie** worden mogelijke oplossingen onderzocht voor een zeespiegelstijging op de langere termijn onder invloed van de klimaatverandering. Een eerste onderdeel is de bescherming van onze kust tegen overstromingen door een versnelde aanpak van zandopspuitingen. De bescherming van het achterland tegen overstromingen vanuit de zee via de Vlaamse kusthavens wordt verder aangepakt via de uitvoering van harde maatregelen uit het Masterplan Kustveiligheid. Hiermee realiseren we de doelstelling om de risico's op overstromingen duurzaam te minimaliseren en beveiligen we onze kust tegen een 1.000-jarige stormvloed. We zorgen voor de noodzakelijke zandsuppleties, het herstel en beheer van zeeverende duinen, de renovatie en verhoging van zeedijken en de beveiliging van de kusthavens. Bij de realisatie van deze investeringswerken versterken we het multifunctioneel karakter van de kust en de kustjachthavens, met aandacht voor een kwalitatieve exploitatie van de watersport en een maximale toeristisch-recreatieve beleving.

In het kader van de realisatie van de zeekering wordt ook het project 'Overstromingsmaatregelen achterhaven Oostende' verder gezet. Om de meest zwakke plek langs de kustlijn te beschermen, is het nodig om overstromingsmaatregelen te nemen in de achterhaven van Oostende ter hoogte van sas Slijkens en de Spuikom. Het ontwerp en de bouw van een stormvloedkering en overige bescherminfrastructuur worden verdergezet, rekening houdend met de functies van de haven.

We onderzoeken ook bijkomende maatregelen in het kader van het **Masterplan Kustveiligheid**, om de Vlaamse kustzone voor te bereiden op de gevolgen van een hogere zeespiegel.

In april 2020 keurde de Vlaamse Regering het ontwerp van de **Waterbeleidsnota 2020-2025** goed. Dit is een visiedocument dat richting geeft aan de stroomgebiedbeheersplannen en andere initiatieven via prioriteiten voor het integraal waterbeleid. Deze beleidsaccenten worden maximaal vertaald naar de 3^{de} generatie stroomgebiedbeheersplannen. Hierin worden een nieuwe visie en nieuwe overstromingsrisicobeheersplannen op lange termijn uitgewerkt voor de kust, het hele Schelde-estuarium en de Maas.

Bovendien worden het Actieplan Droogte en Wateroverlast – 2019-2021 en de 'Blue Deal' verder uitgevoerd. Deze maatregelen vormen de basis van het hoofdstuk 'Risico's op watertekort en wateroverlast minimaliseren' van het Vlaams Klimaat Adaptatieplan 2021-2030.

Het Sigmaplan biedt, met het vooropgestelde rivierherstel van de Zeeschelde en haar bijrivieren, op verschillende manieren een antwoord op de klimaatverandering. Door gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's) in te richten als natuurgebied en een aantal gebieden te ontpolderen, wordt de

waardevolle riviernatuur (slikken en schorren) ondersteund. Overstromingsgebieden worden in de eerste plaats aangelegd om de veiligheid te verhogen. Tegelijk zorgen ze ervoor dat natuurliefhebbers wandelend, fietsend, joggend kunnen genieten van de nieuwe natuur langs de Schelde.

In het Zeescheldebekken traden in het eerste kwartaal van 2020 de verschillende overstromingsgebieden in totaal 136 keer in werking. Sinds eind maart hoefden de overstromingsgebieden niet meer in werking te treden. Het nut van de overstromingsgebieden in het Zeescheldebekken is ondertussen al vaak bewezen. Dat geldt ook voor de verdere uitvoering van het Sigma-plan, de uitvoering van het dijkenprogramma en de stabilisatie en renovatie van de Scheldekaaien in Antwerpen. De indienstneming van bijkomende GOG's, zoals voorzien in het geactualiseerde Sigma-plan, is erg nodig om Vlaanderen in de toekomst adequaat te blijven beschermen tegen overstromingen.

Om het overstromingsrisico in de Dendervallei te verminderen, wordt een 'Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei' opgemaakt, samen met De Vlaamse Waterweg, het Departement Omgeving en de provincie Oost-Vlaanderen. In 2021 worden planalternatieven onderzocht in een strategisch milieueffecten rapport (MER). Een eerste reeks maatregelen is gericht op de vernieuwing van de stuwen op de Dender. In 2021 wordt de realisatie van de werken in Geraardsbergen en Aalst verdergezet. De werken in Idegem, Pollare, Denderleeuw en Teralfene worden verder voorbereid. Hiervoor worden ook extra middelen voorzien in het relanceplan.

Het beleidsdomein MOW werkt actief mee aan het integraal waterbeleid via diverse EU-fora en grensoverschrijdende fora, zoals de Internationale Scheldecommissie, de Internationale Maascommissie, de *Common Implementation Strategy* en SedNet.

Vlaanderen wordt de laatste jaren steeds meer geconfronteerd met de gevolgen van droogte. Van alle OESO-landen scoort Vlaanderen op drie na het slechtst op het vlak van waterbeschikbaarheid. Daarom besliste de Vlaamse Regering om zich te engageren voor de 'Blue Deal' met meer dan 70 concrete acties. Met de 'Blue Deal' pakken we de droogteproblematiek en de waterschaarste krachtadig aan. Voor MOW zullen vooral maatregelen worden genomen om waterverbruik te vermijden via vaste en mobiele pompen, bijvoorbeeld om lekken aan sluizen te herstellen. Watergebonden natuur komt ook ten goede aan de hoeveelheid water in de waterlopen. Dit is cruciaal want de economische impact van droogte laat zich sterk voelen in de (binnen)scheepvaart, bijvoorbeeld door diepgangbeperkingen en het gegroepeerd schutten in de afgelopen zomers. Dat brengt de betrouwbaarheid van de binnenvaart, als duurzame modus, in het gedrang en het is niet goed voor de concurrentiekracht van onze bedrijven.

8. SD 8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

We geven mee richting aan de omslag naar anders durven denken en handelen door de nodige veranderingsprocessen aan te jagen en de verschillende spelers samen te brengen.

Samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten, maar ook met steden en gemeenten, is meer dan ooit nodig gelet op de bevoegdheidsverdeling van mobiliteit en logistiek.

8.1. Een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's

We werken aan een gebiedsgerichte samenwerking binnen en tussen de vervoerregio's. Intussen zijn de vijftien vervoerregioraden actief. De vervoerregioraad, de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio, staat in voor de opmaak van een **geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan** tegen medio

2022, met ondersteuning van het Departement MOW. De openbare vervoersplannen zitten al in een afwerkingsfase. Nadien worden de regionale mobiliteitsplannen zelf afgerond. Het regionaal mobiliteitsplan pakt de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio aan, tekent het openbaar en collectief vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor tot verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, het fietsbeleid en de verbetering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het transport. Zo bouwen we een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem uit en ondersteunen we innovatie in mobiliteit en logistiek. Om de druk vanwege mobiliteit op de omgeving zo laag mogelijk te houden, wordt in een vroege fase gezocht naar mogelijke oplossingen om beide op elkaar af te stemmen. Hiertoe is een structurele samenwerking opgezet tussen de beleidsdomeinen Omgeving en Mobiliteit.

Lokale mobiliteitsplannen vormen het laagste planningsniveau in het mobiliteitsbeleid. Binnen het nieuwe concept basisbereikbaarheid worden de verantwoordelijkheden van het gewest en de gemeenten immers samen ingevuld op regionaal niveau, in het regionaal mobiliteitsplan. De verplichting om tot een 6-jarige herziening te komen van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt verlaten en niet langer gesubsidieerd. Gemeenten die het herzieningsproces reeds hadden opgestart of bij de invoering van basisbereikbaarheid nog niet over een geldig mobiliteitsplan beschikken, zoals de nieuwe gemeenten, kunnen wel nog éénmalig een subsidiebedrag aanvragen. We ramen hiervoor een budget van 200.000 euro per jaar.

Op basis van een analyse van diverse toekomstscenario's, via een ruim stakeholderoverleg (waarbij ook de MORA nauw wordt betrokken), een nauwe dialoog met lokale besturen en vervoerregio's en een breed opgezet burgerparticipatietraject via het digitaal platform '*CitizenLab*', wordt een ontwerp **mobiliteitsvisie 2040** opgemaakt. Na toetsing met relevante stakeholders wordt de ontwerpvisie finaal op punt gesteld en gezocht naar een draagvlak voor realisatie op het terrein.

Het **provinciaal mobiliteitscharter** verduidelijkt de rol en taakstelling van de provincies bij de realisatie van bepaalde aspecten van het Vlaams mobiliteitsbeleid en concretiseert de operationele afspraken die noodzakelijk zijn voor de uitvoering ervan. Deze afspraken zijn van toepassing op basisbereikbaarheid, fietsbeleid en het Pendelfonds. Hierover ga ik in overleg met de provincies.

8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten

De mobiliteitsuitdagingen stoppen niet aan onze grenzen. We willen onze betrokkenheid op internationale fora dan ook vergroten. Krachtenbundeling en kennisuitwisseling staan hierbij centraal. We dringen aan op een actieve en intense samenwerking voor EU-transportdossiers om een efficiënte en snelle coördinatie van deze dossiers te bevorderen en de Belgische stem op het Europese niveau te versterken. We voeren een actief buitenlandbeleid om onze **strategische grensoverschrijdende mobiliteitsdossiers**, zoals pijpleidingen, 3RX, Brexit, Seine Schelde en Nieuwe Sluis Terneuzen, optimaal te verdedigen en onze expertise internationaal in te zetten.

Voor de EU-financiering van MOW-gerelateerde investeringsbehoeften bouwen we verder op de jarenlange ervaring met het '*Connecting Europe Facility*' (CEF) programma zodat we in het nieuwe Meerjarig Financieel kader 2021-2027 zoveel mogelijk EU-middelen naar Vlaanderen halen. We hebben de ambitie om onze expertise in andere financieringsinstrumenten, bijvoorbeeld *Horizon Europe*, LIFE, SRSP en *Innovation Fund*, te verdiepen en een kwaliteitsvolle dienstverlening aan te bieden met een positieve impact op de financiële return. Het Geïntegreerd Investeringsplan (GIP) blijft hierbij de leidraad.

We versterken de grensoverschrijdende transportcorridors en stimuleren het grensoverschrijdend goederen- en personenvervoer. We ondersteunen de verdere

integratie van **North Sea Port** en de uitbouw van het *North Sea Port District*. Zo bouwen we vandaag samen met Nederland de Nieuwe Sluis Terneuzen en werkt De Werkvennootschap in het project R4WO aan de ombouw van de R4 West en Oost. We werken ook constructief samen met de verschillende partners binnen de binationale werkgroep Rail Gent Terneuzen. In de beide Limburgen verbeteren we het grensoverschrijdend openbaar vervoer met onder meer de realisatie van het **Spartacusproject** en de elektrificatie van de spoorlijn 19 Mol-Hamont-Weert. Vlaanderen werkt bovendien constructief verder in de internationale werkgroep 3RX om een **spoorweglijn** tussen de Noordzeehavens en het Rijn-Ruhrgebied in Duitsland mogelijk te maken.

Binnen de havenovereenkomsten bekijken we samen met het Departement Omgeving en de Vlaamse havens de verdere ontwikkelingen van **pijpleidingen** (o.a. voor *Carbon Capture and Storage*) interportuair en over de landsgrenzen heen. We werken ook actief mee aan de reservatie van leidingstraten. Pijpleidingen kunnen op lange termijn de energietransitie en een daarmee samenhangende duurzame economische transitie ondersteunen.

We volgen alle Europese wetgevende initiatieven met een impact op mobiliteit en infrastructuur nauw op, met bijzondere aandacht voor de strategische dossiers van de Commissie Von der Leyen, waaronder de implementatie van de Europese *Green Deal* (2019) en de Europese Strategie voor Slimme en Duurzame Mobiliteit (2020). Beide geven invulling aan het voornemen van de Europese Commissie om Europa tegen 2050 het eerste klimaatneutrale continent ter wereld te maken. Daarnaast volgen we de aangekondigde wetgevende transportinitiatieven op uit het Werkprogramma van de Europese Commissie voor 2021. We werken aan de herziening van de TEN-T verordening en de herziening van de richtlijn betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID).

De Europese Commissie vraagt meer en meer gegevensuitwisseling via *services* en beveiligde netwerken. Voor de Controle langs de weg (CLW) moeten de controlerapporten via het RSI-systeem worden verzonden. De cel Technische keuring bereidt zich daarom voor op een optimale digitalisering van haar werking.

Ontwikkelingen op EU-niveau worden ook actief gevolgd. We zijn betrokken bij het de **benchmarking van verkeersveiligheid** op Europees niveau via een beperkte set *key performance indicators*. We maken ook werk van de omzetting van de Europese Richtlijn (EU) 2019/1936 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur in Vlaamse regelgeving. Hiertoe wordt ook het nodige overleg gevoerd met de andere gewesten en op EU-niveau in verschillende werkgroepen.

Het decreet houdende omzetting van richtlijn (EU) 2019/520 van het Europese Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (Omzettingsdecreet EETS-richtlijn), bepaalt de omzetting van (EU) richtlijn 2019/520. Om tegenstrijdigheden tussen de verschillende gewesten in de omzettingsregelgeving te vermijden, wordt erover gewaakt dat de nieuwe verplichtingen die door de richtlijn worden voorgeschreven op eenzelfde manier in de regionale regelgeving worden opgenomen. Er wordt nog bekeken of hiervoor IT-aanpassingen moeten worden doorgevoerd, bijvoorbeeld voor de uitwisseling van gegevens met betrekking tot voertuigen en houders van het voertuig tussen lidstaten in het geval van niet-betaling van wegentol.

We maken verder werk van de optimalisering van onze EU-werking door het uitbouwen en verfijnen van de digitale tool voor de processen EU-standpuntbepaling en omzetting van EU-regelgeving. In het licht van het Belgisch voorzitterschap in 2024 versterken we intra-Belgisch de coördinatie van EU-dossiers binnen de transportfilère. Op die manier onderstrepen we het MOW-engagement als een betrouwbare en solide bondgenoot voor EU-samenwerking.

We gaan strategische partnerschappen aan met stakeholders, zoals het bedrijfsleven, universiteiten en steden, om het buitenlandbeleid vorm te geven. We faciliteren een netwerk door hen structureel te consulteren in het kader van internationale trends en EU-ontwikkelingen. In 2021 blijven onze buurlanden daarin traditioneel belangrijke partners. Naast grensoverschrijdende projecten zoals 3RX, CUST, Rail Ghent Terneuzen en estuaire vaart zullen COVID-19 en de post-Brexit context een bijzonder belang kennen. In onze bilaterale samenwerking binnen Europa zetten we – in lijn met het regeerakkoord en het belang van de regio in de MOW-buitenlandstrategie – met alle Vlaamse vertegenwoordigers in het buitenland een wisselwerking op rond specifieke actuele mobiliteitsthema's.

We blijven buiten Europa ook onze goede bilaterale contacten behartigen. Dit doen we in Zuidoost-Azië door verder te bouwen op de inzet van Vlaamse expertise in watergebonden materies. In 2021 staat ook de hernieuwing van onze *'Letter of Intent'* met Colombia op de planning. Onze multilaterale samenwerking wordt verder verbreed met organisaties zoals ITF en UNECE, die de grootste meerwaarde vormen voor ons beleid. Samen met onze partners schalen we als ontwikkelingspartner van de Mekong Riviercommissie onze invloed en samenwerking in Zuidoost-Azië op naar een regionaal niveau.

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

De IMC is de voorbije jaren wat in onbruik geraakt. Recente adviezen van de Raad van State vermelden dat het verplichte overleg tussen overheden inzake mobiliteit formeel moet worden gevoerd via overlegcomité of IMC. Het is daarom aangewezen om opnieuw samenkomsten van een IMC mogelijk te maken.

Voor de Brussels-Vlaamse mobiliteitsdossiers, Werken aan de Ring, fietsGEN, Brabantnet, aanleggen van randparkings en fietssnelwegen, helpen we in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mee aan de uitwerking van een model voor structurele intergewestelijke samenwerking en besluitvorming. Daartoe werden/worden voor verschillende dossiers de principes van samenwerking tussen beide gewesten vastgelegd in samenwerkingsovereenkomsten. Overkoepelend wordt er met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een MOU (*memorandum of understanding*) onderhandeld. Hierbij hou ik mijn collega-minister bevoegd voor Brussel op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen rond mobiliteit in Brussel.

De ITS-stuurgroep die in 2014 via een samenwerkingsovereenkomst met de federale overheid, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd opgericht, geeft uitvoering aan de verplichting om een Nationaal Toegangspunt voor *realtime* verkeersinformatiediensten en een Nationaal Toegangspunt voor veiligheidsgereleerde verkeersinformatiediensten op te richten, naast het reeds bestaande Nationaal Toegangspunt voor multimodale reisinformatiediensten (NAP MMTIS) en het Nationaal Toegangspunt voor vrachtwagenparkings.

In uitvoering van de bepalingen van het Samenwerkingsakkoord betreffende de waterwegen tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt jaarlijks een plenair overleg gehouden tussen de drie gewesten betreffende het beheer van de grensoverschrijdende waterwegen. Naast het plenaire overleg bestaat het IOW ook nog uit thematische overlegcommissies die uitvoering geven aan de beslissingen van het plenair overleg. Verder is er geregeld overleg over de Europese binnenvaarddossiers en de rol die we erin kunnen spelen.

We voeren een studie uit inzake het goederenvervoer via spoor in en tussen havens. Deze studie onderzoekt welbepaalde spoorverbindingen en *bottlenecks* binnen havens die een belemmering vormen voor de optimale verbinding tussen havens. Vlaanderen werkt samen met alle betrokken actoren in de binationale werkgroep Rail Gent Terneuzen en de internationale werkgroep 3RX voor de verbetering van spoorverbindingen voor personen en goederen.

8.4. Samenwerken in quadruple-helix verband

Enkel door samen te werken kunnen we de mobiliteitsknoop ontwarren en de mobiliteitsuitdagingen aanpakken.

Het is daarom cruciaal om de verschillende stakeholders, zoals de private sector, de academische/onderzoekswereld, maatschappelijke actoren en overheden, samen te brengen rond projecten en ambities in 2021, en zo nieuwe (mobiliteits)ontwikkelingen op de voet te volgen.

8.5. De vinger aan de pols houden

Onze beleidsdoelstellingen worden nauwgezet opgevolgd via een goede monitoring en evaluatie, om beter onderbouwde (op data gebaseerde) beleidsmaatregelen te nemen. We doen aan dataverzameling door op een gestructureerde manier indicatoren op te volgen en vast te leggen, met als doelstelling om **evidence based** te werken. Om onderzoeksvragen op een gestructureerde en samenhangende manier te beantwoorden, wordt samengewerkt met onderzoeksinstellingen, de bedrijfswereld en het middenveld. Verder werken we samen met stakeholders en belangengroeperingen, al dan niet op formele basis.

De resultaten van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag OVG 5.5 worden gepubliceerd in het najaar 2020. De data verzameld van januari 2015 tot januari 2020 worden geanalyseerd om na te gaan of we tot betrouwbare **kencijfers** komen **per vervoerregio**. Het veldwerk van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 6 (OVG 6) wordt in het najaar 2020 opgestart. Het OVG 6 verloopt voor het eerst in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Verder wordt een grotere steekproef bevestigd om de betrouwbaarheid van de statische data te verhogen en een beter zicht te krijgen op het verloop in de tijd van een aantal parameters, zoals modale verdeling woon-werkverkeer, modale verdeling woon-schoolverkeer en modale verdeling naar afstand.

AWV verzamelt en verwerkt verkeers- en infrastructuurdata om het gebruik en de performantie van haar wegennet in kaart te brengen, te evalueren en te optimaliseren.

Ik geef ook prioriteit aan een verbetering van data over verkeersintensiteiten op gewestwegen. Hiertoe zet ik extra in op tellingen in 2021 op het onderliggend wegennet en zoek ik een permanente oplossing voor het wegvallen van de tellingen in 2017. Ik neem ook contact op met mijn federale collega om gebruik te kunnen maken van de ANPR-data. Een accurate monitoring van het verkeer op de weg is cruciaal voor het mobiliteitsbeleid en bepaalt ook mee de internationaal gerapporteerde klimaat- en luchtdata.

Ten slotte bieden we ondersteuning aan het middenveld volgens het Decreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten. We evalueren dit decreet, zoals voorzien in het regeerakkoord, met de intentie om tegen de zomer van 2021 een geactualiseerd ontwerpdecreet principieel voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

We leggen linkjes met andere Vlaamse beleidsdomeinen.

We dragen bij tot de invulling van de prioriteit 'Gezonde en leefbare buurten' in het **Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2020-2024**. Zo zorgen we voor voldoende aandacht voor de vervoersvraag van kinderen en jongeren bij de uitrol van basisbereikbaarheid en dragen we bij tot een verkeersveilige fietsinfrastructuur. We maken ook duidelijke keuzes over het verkeersveiliger maken van schoolroutes en veilige fietspaden en oversteekplaatsen voor kinderen

en jongeren. Om onze communicatie inzake mobiliteit en verkeersveiligheid te versterken naar jongeren toe, werken we, in overleg met mijn collega-minister bevoegd voor Jeugd, samen met WAT WAT. Verder steunen we via het driejarig actieprogramma 2020-2022 een belevingsonderzoek bij 16-18-jarigen waaruit aanbevelingen en instrumenten worden afgeleid waarmee lokale besturen aan de slag kunnen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid op maat van kinderen en jongeren. Het actieprogramma wordt uitgevoerd door Bataljong vzw, i.s.m. Kind en Samenleving en het Instituut Duurzame Mobiliteit van UGent.

Verder werken we ook samen met het Beleidsdomein **Onderwijs**. Zo worden de pilootprojecten leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs in Roeselare, Leuven en Antwerpen verdergezet. De doelstelling is om een nieuw wettelijk kader uit te werken voor leerlingenvervoer. In schooljaar 2021-2022 komt de organisatie van het leerlingenvervoer in handen van het Departement MOW.

Mobiliteit en omgeving worden van bij de start goed afgestemd. De doelstellingen van het Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 worden meegenomen in de werking van de vervoerregio's en bij het opstellen van de regionale mobiliteitsplannen. MOW werkt hiervoor samen met het beleidsdomein Omgeving. Zowel lucht als klimaat zijn door de Vlaamse Regering aangeduid als transversale beleidsthema's en in dat kader wordt verder werk gemaakt van de integratie ervan in de werking van MOW, waaronder het GIP. Verder wordt onderzocht hoe de 'ecologische voetafdruk' van infrastructuur kan verkleinen in samenhang met de verhoging van belevingswaarde, klimaatadaptatie en innovatie.

Heel wat acties uit het Luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 worden als gevolg van eerdere afstemming via de reguliere werking uitgevoerd. Daarnaast zullen ook bijkomende inspanningen nodig zijn, niet alleen om het beleid *climate proof* te maken, maar ook met oog op het terugdringen van stikstofdepositie uit verkeer.

Binnen Vlaanderen, meer bepaald binnen het Departement Omgeving, wordt gewerkt aan een 'programmatische aanpak stikstof' (PAS). De uitdaging bestaat erin om de Natura2000-gebieden te beschermen tegen te hoge stikstofdeposities, rekening houdende met de socio-economische impact, bijvoorbeeld op de vergunning van (aanpassingen aan) weginfrastructuur.

Het Vlaams Binnenvaartservicesplatform (VBSP) coördineert acties rond het gebruik, de implementatie en de uitbreiding van het walstroomnetwerk voor de binnenvaart. De realisatie van walstroomprojecten draagt bij tot de doelstellingen van het klimaat en luchtbeleid vermits de overschakeling op walstroom een ingrijpend effect heeft op de uitstoot van NOx, PM10, SO2 en CO2. In het kader van het Klimaatfonds worden de financiële mogelijkheden onderzocht om walstroominfrastructuur te steunen.

Met het Europees *Life project 'Clean INland SHipping'* (CLINSH) nemen we deel aan een sensibiliseringscampagne rond het gebruik van walstroom in Vlaanderen. De campagne wil binnenvaartondernemingen overtuigen om deel te nemen aan de energiescan/walstroom en het gebruik van walstroom door de binnenvaart promoten op basis van geconsolideerde aanbevelingen en inzichten uit diverse energiescans. Er wordt verder werk gemaakt van de uitbouw van walstroominstallaties in Vlaanderen. Zo worden in het kader van BENEFIC momenteel op het Albertkanaal in Wijnegem tien extra kaden voorzien. Naast publieke kades voor de binnenvaart waar walstroom wordt voorzien, zijn er ook kades die in concessie aan bedrijven zijn gegeven.

Verscheidene studies werden ondertussen uitgevoerd en in de praktijk blijkt dat overgaan tot realisatie van walstroomprojecten voor zeeschepen nog op een aantal hindernissen stuit. Samen met de havenbedrijven zullen we alle beschikbare informatie samenbrengen en evalueren op welke manier we via flankerend beleid de hindernissen kunnen wegwerken.

Naast de inspanningen die MOW levert voor het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen en luchtvervuiling door verkeer, wordt ook de infrastructuur zelf onder de loep genomen, zoals vergroening van de vloot (cf. CPT) en materiaalgebruik, maar ook afstromend hemelwater, ontsnipperingsmaatregelen, bermbeheer, energieverbruik en zwerfvuil (zie OD 7.2). Om samen met de relevante entiteiten en beleidsdomeinen de ecologische voetafdruk van infrastructuur te verkleinen, starten we in 2020 een probleemanalyse en inventaris van mogelijke acties. Deze inventaris wordt vertaald in een concreet actieplan en strategie, die in nauw verband staat met bestaande initiatieven binnen MOW, zoals het Vlaams Actieplan voor Ecologische Ontsnippering (VAPEO), het Klimaatplan en het Luchtbeleidsplan.

De procedures inzake grondverwerving en **onteigening** worden geëvalueerd en verbeterd om projecten sneller te realiseren. Zo wil ik ervoor zorgen dat broodnodige investeringen in mobiliteit, veiligheid en fietsinfrastructuur effectief gerealiseerd kunnen worden.

Met het decreet van 16 oktober 2020 wordt een vooraf bepaalde minnelijke onderhandelingstermijn ingeschreven in het onteigeningsdecreet. Voortaan zal een onteigenende instantie vooraf de duur van een minnelijke onderhandelingstermijn ramen en deze geraamde duur inschrijven in het voorlopig onteigeningsbesluit. Deze termijn wordt meegedeeld aan de betrokken eigenaars. Tijdens deze termijn kan er worden onderhandeld over de minnelijke verwerving. Na afloop van deze geraamde termijn, die maximaal één jaar duurt, kan de onteigenende instantie overgaan tot de gerechtelijke onteigeningsprocedure. Dankzij dit decreet wordt duidelijk dat gesprekken over minnelijke verwervingen niet eindeloos kunnen blijven aanslepen en dat het akkoord of niet-akkoord duidelijk moet worden binnen de geraamde termijn. Op basis van gemiddelde doorlooptijden van courante dossiers werd de maximale duur van één jaar ingeschreven. Maar het decreet biedt veel souplesse. Wanneer er nog zicht is op een akkoord kan de onteigenaar nog wat extra-time aan de geraamde onderhandelingstermijn toevoegen. Het decreet legt immers geen verplichting op om meteen naar de gerechtelijke fase te gaan. Voor complexe of grote projecten zal een termijn van één jaar misschien wat krap zijn; de onteigenaar heeft dan wat marge. Omgekeerd kan er ook sneller worden geschakeld naar de gerechtelijke fase als onderhandelingen duidelijk zinloos blijken. Deze decreetswijziging moet ertoe leiden dat noodzakelijke onteigeningen vlotter kunnen verlopen. De betrokken entiteiten van MOW maken de nodige afspraken met de afdeling Vastgoedtransacties om hieraan uitvoering te geven.

Er wordt een digitaal uitwisselingsplatform voor onteigeningen opgericht. Op dit 'Digitaal Platform Onteigenen' (DPO) kan het volledige digitale onteigeningsdossier, met inbegrip van alle stukken en proceduregegevens, worden opgestart, elektronisch geraadpleegd en uitgewisseld. Verder wordt onderzocht of het mogelijk is om via dit platform bezwaren digitaal in te dienen. Begin 2021 wordt de uitbouw van het DPO opgestart met de bedoeling tegen eind 2021 operationeel te zijn.

8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

We investeren in een overkoepelend duurzaam en efficiënt mobiliteitsbeleid en een investeringsbeleid dat gericht is op combimobiliteit. Een helder onderscheid tussen regie en uitvoering is daarbij cruciaal om een gestroomlijnde dienstverlening te organiseren met een betere bundeling van expertise en knowhow. Het Departement MOW wordt daarom versterkt, zodat het zijn regierol kan ontwikkelen, bijvoorbeeld als een vervoersautoriteit. De agentschappen leggen zich toe op hun uitvoerende rol. Dit moet leiden tot een meer coherent beleid en een versnelde uitvoering van infrastructuurwerken.

Vlaanderen kent heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. Het Beleidsdomein MOW zoekt naar totaaloplossingen hiervoor. Daar wordt samen aan gewerkt, met alle zeven entiteiten binnen het beleidsdomein MOW. We kijken over de entiteitsgrenzen heen en werken nauwer samen, in echte netwerken.

Het managementcomité van het beleidsdomein MOW (MCB) – samengesteld uit de leidende ambtenaren van de zeven entiteiten – fungeert als de strategische eindverantwoordelijke voor dit initiatief. De samenwerking tussen entiteiten kan op twee manieren vorm krijgen, d.m.v. kenniscellen (permanente samenwerkingsverbanden met oog op visievorming op (middel)lange termijn) en MCB-projecten (tijdelijke, resultaatgerichte samenwerkingsverbanden met oog op de realisatie van een duidelijke opdracht/doelstelling). In dit initiatief houdt het Departement MOW de regierol.

In de ondernemingsplannen van de verschillende entiteiten worden strikte KPI's geformuleerd voor de realisatie van het relanceplan. Verder worden in de ondernemingsplannen gerichte eisen gesteld aan samenwerking (bijvoorbeeld rond IT) en de concrete invulling van de regierol van het Departement MOW.

We waken over het correct en veilig gebruik van de verkeersinfrastructuur, via controles in het kader van het Aslastendecreet en het Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Hiertoe werken we actief mee aan de fusie met de mobiele patrouilles van Vlabel die gerealiseerd wordt in 2021. In het kader van deze transitie werken we aan een optimalisatie van de regelgeving met als doel de werking te verbeteren via digitalisering.

IV. TRANSVERSALE DOELSTELLINGEN

Deze Vlaamse Regering duidde klimaat en energie en lucht aan als transversale beleidsthema's. Ook het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is gevat door het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) en het Luchtbeleidsplan (LBP) (zie OD 7.2. en 8.6.). Voor meer details verwijzen we daarom naar de toelichting bij de verschillende OD's.

Voor de opvolging van het VEKP en het LBP lever ik de indicatoren en de tellingen aan die onder mijn bevoegdheid vallen. Ik rapporteer hierover jaarlijks via de sjablonen voor het VEKP en het LBP die samen met de BBT worden opgesteld. Deze vormen belangrijke informatie voor de opvolging van de realisaties van zowel het VEKP als LBP en worden ook gebruikt voor de internationale rapportering over deze plannen.

Een uitdaging is de *modal shift* naar milieuvriendelijker vervoersmiddelen en de reductie van voertuigkilometers. Door nog sterker in te zetten op de fiets kunnen heel wat voertuigkilometers worden vermeden. Ook initiatieven die de efficiëntie van het goederverkeer verhogen, zoals een *shift* naar de binnenvaart en het spoor of een omschakeling naar alternatieve brandstoffen en aandrijvingen (actieplan '*Clean power for transport*'), dragen hiertoe bij.

Verder zijn er verschillende andere initiatieven die genomen (zullen) worden rond Mobiliteit en Openbare Werken om mee het klimaat-, energie- en luchtbeleid uit te voeren. Het geheel maakt deel uit van de rapportering die in dat verband moet gebeuren.

Ik verwijs in dit verband naar de volgende niet-exhaustieve lijst van passages die opgenomen zijn in de voorliggende BBT:

- Het realiseren van een *modal shift*;
- '*Clean Power for Transport*', opmaak van een visie met bijhorend actieplan 2021-2025;
- de uitrol van laadpalen, zowel publieke laadpalen voor personenwagens als snellaadinfrastructuur;
- de vergroening van de vloot van VVM De Lijn;
- geluidswerende maatregelen aan autosnelwegen;
- de aanpak van emissiefraude, zowel bij de periodieke technische controle als via controle langs de weg (bv. *remote sensing*);
- een lichtvisie voor autosnelwegen en gewestwegen met het versneld uitrollen van de LED-verlichting langs gewestwegen;
- inzetten op ecologische ontsnipperingsmaatregelen (VAPEO);
- vergroening van de binnenvaart en inzet op de uitrol van walstroomprojecten;
- '*Blue Deal*' en de aanpak van droogte door het uitrollen van extra pompen.

V. SAMENVATTING RELANCEPLAN MOW

We zetten het relancebudget voor MOW in op drie grote pijlers: fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Dit is naast de bestaande investeringsmiddelen.

Voor investeringen in **fietsinfrastructuur** voorzien we **250** miljoen euro bovenop het reeds voorziene groeipad. Hierdoor kunnen we al in 2021 voor 335 miljoen euro aan nieuwe initiatieven voor fietsinfrastructuur lanceren.

Voor **verkeersveiligheid** voorzien we **200 miljoen** euro extra. Dit wordt aangewend voor de verbetering van de verkeersveiligheid op schoolroutes (30 miljoen), voor de aanpak van bijkomende gevaarlijke punten (50 miljoen euro) en voor de installatie van dynamische verkeerslichten (30 miljoen euro). Hiermee streven we naar een verhoogde veiligheid van kruispunten en bovendien verbeteren we de doorstroming en wordt de uitstoot beperkt. Verder willen we onze bestaande infrastructuur in goede en veilige staat houden. Daarom wordt 100 miljoen euro vrijgemaakt voor de aanpak van de kunstwerken (bruggen) die zich in de slechtste staat bevinden (categorie IV).

Ook wat mobiliteit betreft is inzetten op **duurzaamheid** van groot belang. Daarom wordt hiervoor **385** miljoen relancebudget ingezet. Hiermee willen we LED-verlichting aanleggen op onze gewestwegen (90 miljoen euro) en voldoende laadinfrastructuur voorzien voor elektrische voertuigen op ons wegennet (30 miljoen euro). We investeren ook bijkomend in vrachtvervoer over water: we versnellen de verhoging van de bruggen boven het Albertkanaal zodat grotere schepen kunnen worden ingezet (96 miljoen euro), we werken aan een opwaardering van de Dender (21 miljoen euro) en we versterken het kaaimurenprogramma (20 miljoen euro). We zetten 93 miljoen euro in voor de verdere vergroening van de vloot van De Lijn. Voor de 'Blue Deal' worden op de Vlaamse waterlopen pompen ingezet om onnodig waterverbruik te vermijden (35 miljoen euro).

Ten slotte maken we binnen het relanceplan ook budget vrij voor de nodige grondverwervingen in het kader van de bouw van de Nieuwe Sluis Zeebrugge (27 miljoen euro) en de aanpak van de PFOS-vervuiling die werd aangetroffen bij de aanleg van Oosterweel (23 miljoen euro).

<u>Economisch Relanceplan MOW</u>	885
Fiets	250
Investeringen fietswegen	250
Verkeersveiligheid	200
Gevaarlijke punten	50
Verkeerslichten	20
Schoolroutes	30
Asset management (vervanging kunstwerken cat. IV)	100
Duurzaamheid	385
LED- gewestwegen	90
Laadpalen	30
Modal shift naar water - Alberkanaal	96
Modal shift naar water - Kaaimuren	20
Modal shift naar water - Opstart Dender	21
Blue deal	35
Vervanging bussen De Lijn	93
Andere	50

VI. BELEIDSVELDEN: OVERZICHT TOTALEN PER PROGRAMMA

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

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	238.974	35.009	0	3.176.826	3.144.058
Bijstelling BO 2021	54.629	2.286	0	706.059	133.191
BO 2021	293.603	37.295	0	3.882.885	3.277.249

PROGRAMMA MD – REGIONALE LUCHTHAVENS

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	14	0	0	16.423	21.645
Bijstelling BO 2021	0	0	0	85	- 3.253
BO 2021	14	0	0	16.508	18.392

PROGRAMMA ME – GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	0	0	0	1.085.209	1.076.262
Bijstelling BO 2021	0	0	0	8.463	50.045
BO 2021	0	0	0	1.093.672	1.126.307

PROGRAMMA MF – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	2.466	0	0	787.229	787.749
Bijstelling BO 2021	132	0	0	42.491	44.150
BO 2021	2.598	0	0	829.720	831.899

PROGRAMMA MH – WEGINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	198.844	35.009	0	425.324	383.638
Bijstelling BO 2021	19.796	2.286	0	720.894	112.803
BO 2021	218.640	37.295	0	1.146.218	496.441

PROGRAMMA MI – WATERINFRASTRUCTUUR EN -BELEID

	(duizend euro)				
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	37.650	0	0	862.641	874.764
Bijstelling BO 2021	34.701	0	0	- 65.874	- 70.554
BO 2021	72.351	0	0	796.767	804.210

VII. BELEIDSVELDEN EN INHOUDELIJKE STRUCTUURELEMENTEN

1. Beleidsveld I: Regionale luchthavens

1.1. ISE: Luchthavenbeleid

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

Gerelateerde operationele doelstelling:

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

LUCHTHAVENBELEID, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolucie	BO 2021	BA 2020	evolucie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	100	0	100	289	11	300
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	100	0	100	289	11	300
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

Het regeerakkoord voorziet in de opmaak van een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Om voldoende VEK budget hiervoor te voorzien wordt een bijstelling van 11 keuro doorgevoerd. De extra vastleggingskredieten ten belope van 500 keuro worden voorzien uit de begrotingsruiter van de luchthavens en worden tijdens het jaar herverdeeld.

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

Uitgavenartikelen

MB0-1MDH2BA-WT – LUCHTHAVENBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	100	289
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	100	289
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	11
BO 2021	100	300
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
VEK bijstelling ikv opmaak masterplan (toekomstvisie regionale luchthavens)	0	11
TOTAAL	0	11

Het regeerakkoord voorziet in de opmaak van een langetermijnvisie inzake de ontwikkeling van de luchtvaart. Voor elke regionale luchthaven wordt er bijgevolg een concreet masterplan opgemaakt. Om dit te realiseren, wordt beroep gedaan op een extern studiebureau. De kostprijs wordt geraamd op 500 keuro. Het benodigd VAK-budget hiervoor zal herverdeeld worden vanuit de provisie Luchthavens (MB0-1MDH2DB-WT). De VEK-behoefte wordt in 2021 ingeschat op 200 keuro. Op niveau van het begrotingsartikel wordt de VEK-behoefte geraamd op 300 keuro, wat een bijstelling van 11 keuro betekent ten opzichte van BA2020.

1.2. ISE: Uitbating regionale luchthavens

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

Gerelateerde operationele doelstelling:

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

UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutive	BO 2021	BA 2020	evolutive	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	13.971	1.213	15.184	15.989	-805	15.184
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	13.971	1.213	15.184	15.989	-805	15.184
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De uitgaven voor de subsidies aan de luchthavens worden met 1.213 keuro bijgesteld. Het betreft voornamelijk de compensatie om aan de verplichtingen in het kader van de subsidieovereenkomsten met de LEM's te voldoen (beveiligingstaken). In functie van de betaalkalender wordt het VEK-budget neerwaarts bijgesteld met 805 keuro.

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

Ontvangstenartikelen

MB0-9MDHACA-OW – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel

Het Vlaams Gewest geeft een deel van de gronden waarvan ze eigenaar is in concessie aan de luchthaven Kortrijk-Wevelgem. In de overeenkomst die afgesloten is met het oog op de oprichting van de beheersstructuur voor de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem is afgesproken dat hiervoor een concessievergoeding wordt betaald aan het Vlaams Gewest, waarvan het bedrag vervolgens jaarlijks wordt omgezet in een bijkomende subsidie aan de vennootschap die de luchthaven beheert.

Kredietevolutive

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	14	0	0

Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	14	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevoluitie

Geen wijzigingen bij BO2021.

Uitgavenartikelen

MB0-1MDH2CA-WT – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel

Volgende uitgaven worden geraamd bij de begrotingsopmaak 2021:

- Werkingssubsidie Kortrijk-Wevelgem: 1.950 keuro
- Investeringsubsidie Kortrijk-Wevelgem: 750 keuro (crashtender)
- Werkingssubsidie LEM Oostende-Brugge: 6.550 keuro
- Werkingssubsidie LEM Antwerpen: 4.350 keuro
- Investeringsubsidie LEM Antwerpen: 1.500 keuro (EDX-scanner)

Kredietevoluitie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	13.971	15.989
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	13.971	15.989
<i>Index</i>	84	84
<i>Compensaties</i>	1.129	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 889
BO 2021	15.184	15.184
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluities

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MDH5DY-IS	1.129	0	Compensatie om aan de verplichtingen in het kader van de subsidieovereenkomsten met de LEM's te voldoen.
TOTAAL	1.129	0	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie betaalkalender	0	-889
TOTAAL	0	-889

Er wordt 889 keuro in VEK bijgesteld, teneinde het VAK en VEK gelijk te stellen op voorliggend artikel.

1.3. ISE: Luchthaveninfrastructuur

Het Vlaams Gewest staat mee in voor het beheer, het onderhoud en de duurzame ontwikkeling van de infrastructuur van de regionale luchthavens. Hierin spelen voornamelijk de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen Oostende-Brugge en Antwerpen een vooraanstaande rol.

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

Gerelateerde operationele doelstelling:

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

LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolucie	BO 2021	BA 2020	evolucie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	0	0	0	0	0	0
Toelagen (interne stromen (IS))	2.352	-1.128	1.224	5.367	-2.459	2.908
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR- impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	2.352	-1.128	1.224	5.367	-2.459	2.908
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK- ruiter	18.678	-13.526	5.152			

Inhoudelijke toelichting evolutie

In functie van de betaalkalender worden de betaalkredieten neerwaarts bijgesteld met 2.459 keuro. De daling van de VAK-budgetten betreft een compensatie om de contractuele engagementen t.a.v. de LEM's te voldoen (zie ook de toelichting bij UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS). Er wordt wel vanuit de begrotingsruiter op de provisie luchthavens een extra bedrag aan investeringen in de luchthaveninfrastructuur voorzien van 4.652 keuro. Dit bedrag wordt tijdens het jaar herverdeeld naar de toelage van de LOM Oostende-Brugge voor de voorziene

investeringen. Er wordt ook 500 keuro vanuit de begrotingsruiter voorzien voor de visienota luchthavens.

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

Uitgavenartikelen

MB0-1MDH2DA-WT – LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel wordt de investeringssubsidie aan de luchthaven Kortrijk-Wevelgem voorzien. Het tweede deel van de subsidie van in totaal 5 miljoen euro werd eind 2019 uitbetaald aan de luchthaven Kortrijk-Wevelgem op basis van de vordering van de werken. Voor 2021 worden geen bijkomende subsidies voorzien.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Vanaf 2020 worden er voorlopig geen bijkomende subsidies voorzien.

MB0-1MDH2DB-WT – PROVISIE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter	5.152	

Verantwoording aanwending overgedragen VAK

In het kader van de investeringen voor de LOM Oostende-Brugge wordt een bedrag van 4.652 keuro voorzien als aanwending van de ruiter. Dit bedrag wordt tijdens het jaar herverdeeld naar de toelage van de LOM Oostende-Brugge voor de voorziene investeringen. Daarnaast wordt een bedrag van 500 keuro voorzien ter financiering van een visienota over de luchthavens. Dit bedrag zal worden herverdeeld naar MB0-1MDH2BA-WT. In totaal wordt er dus een bedrag van 5.152 keuro aangewend van de ruiter (voor details, zie begrotingen van de LOM's). Dit is een daling van 13.526 keuro ten opzichte van BA2020.

MB0-1MDH2DX-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ OOSTENDE

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de werkingstoelage aan de LOM Oostende-Brugge. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Oostende-Brugge.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	186	186
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	186	186
<i>Index</i>	1	1
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	187	187
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MDH5DX-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ OOSTENDE**Korte inhoud begrotingsartikel**

Het betreft de investeringstoelage aan de LOM Oostende-Brugge. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Oostende-Brugge.

Kredietevolutive

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	1.000	3.014
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	1.000	3.014
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 330
BO 2021	1.000	2.684
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie betaalkalender	0	-330
TOTAAL	0	-330

In functie van de betaalkalender wordt er 330 keuro neerwaarts bijgesteld.

MB0-1MDH2DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN**Korte inhoud begrotingsartikel**

Het betreft de werkingstoelage aan de LOM Antwerpen. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Antwerpen.

Kredietevolutive

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	37	37
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	37	37
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	37	37
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MDH5DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN**Korte inhoud begrotingsartikel**

Het betreft de investeringstoelage aan de LOM Antwerpen. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Antwerpen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	1.129	2.130
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	1.129	2.130
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 1.129	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 2.130
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MB0-1MDH2CA-WT	-1.129	0	Compensatie om de contractuele engagements t.a.v. de LEM's te voldoen.
TOTAAL	-1.129	0	

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie betaalkalender	0	-2.130
TOTAAL	0	-2.130

Er wordt 2.130 keuro VEK bijgesteld in functie van de betaalkalender van LOM Antwerpen.

Overige entiteiten onder toezicht

Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Antwerpen

Ontvangsten

De ontvangsten van de LOM Antwerpen m.b.t.:

- de concessies (met name de jaarlijkse concessievergoeding die de LEM Antwerpen betaalt) en
- de werkingssubsidie van het Vlaamse Gewest

blijven ongewijzigd.

De LOM Antwerpen ontvangt in 2021 geen investeringssubsidie meer van het Vlaamse Gewest. De LOM Antwerpen wordt immers gevat door de beslissing van de Europese Commissie inzake staatssteun d.d. 12 november 2019, die stelt dat de LOM Antwerpen maximum 8.956.436 euro (in net *present value* 2015) aan investeringssubsidies mag aanwenden.

De LOM moet – aldus de beslissing van de Europese Commissie – beroep doen op een marktconforme financiering om verder in de benodigde investeringsmiddelen te voorzien. De LOM zal hiertoe in 2021 een externe financiering aangaan voor een bedrag van 2.987 keuro. De LOM Antwerpen zal deze financiering terugbetalen middels de concessievergoeding die ze jaarlijks ontvangt van de LEM Antwerpen.

Uitgaven

De uitgaven van de LOM Antwerpen m.b.t.:

- de algemene werkingskosten en
- de belastingen betaald aan subsectoren van de overheidssector

blijven ongewijzigd.

De LOM Antwerpen plant in 2021 de volgende investeringen, in uitvoering van haar decretale doelstelling om de basisinfrastructuur van de luchthaven in stand te houden:

- verplaatsing taxiweg Bravo;
- overlaging startbaan.

De LOM Antwerpen financiert deze investeringen middels:

- de concessievergoeding die ze ontvangt van de LEM Antwerpen;
- de externe financiering die wordt aangegaan aan marktconforme voorwaarden;
- een intering op het saldo van 2.934 keuro.

Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Oostende-Brugge

Ontvangsten

De ontvangsten van de LOM Oostende-Brugge m.b.t.:

- de concessies (met name de jaarlijkse concessievergoeding die de LEM Antwerpen betaalt) en
- de werkingssubsidie van het Vlaamse Gewest

blijven ongewijzigd.

De LOM Oostende-Brugge ontvangt in 2021 een hogere investeringssubsidie van het Vlaamse Gewest, teneinde de noodzakelijke investeringen in de basisinfrastructuur te kunnen financieren. De verhoging van deze investeringssubsidie volstaat niet om aan alle investeringsnoden te voldoen. De LOM Oostende-Brugge wordt immers gevat door de beslissing van de Europese Commissie inzake staatssteun d.d. 12 november 2019, die stelt dat de LOM Oostende-Brugge maximum 21.207.848 euro (in npv 2015) aan investeringssubsidies mag aanwenden.

De LOM moet – aldus de beslissing van de Europese Commissie – beroep doen op een marktconforme financiering om verder in de benodigde investeringsmiddelen te voorzien. De LOM zal hiertoe in 2021 een externe financiering aangaan voor een bedrag van 7.841 keuro. De LOM Oostende-Brugge zal deze financiering terugbetalen middels de concessievergoeding die ze jaarlijks ontvangt van de LEM Oostende-Brugge.

Uitgaven

De uitgaven van de LOM Oostende-Brugge m.b.t.:

- de algemene werkingskosten en

- de indirecte belastingen

blijven ongewijzigd.

De LOM Oostende-Brugge heeft de decretale en statutaire taak om de instandhouding van de basisinfrastructuur op de luchthavens te waarborgen. De LOM Oostende-Brugge plant in 2021 volgende investeringen, in uitvoering van deze decretale doelstelling:

- Bouw brandweerkazerne;
- Overlaging startbaan;
- Modernisering taxiwegen.

Naast de investeringssubsidie van 5.652 keuro (waarvan 4.652 keuro aanwending ruiter) zal de LOM ook haar eigen ontvangsten (de concessievergoeding van de LEM) aanwenden om de investeringen te financieren. Tevens wordt een externe financiering aangegaan aan marktconforme voorwaarden, en is er een intering op het saldo van de LOM.

De LOM Oostende-Brugge financiert deze investeringen middels:

- De concessievergoeding die ze ontvangt van de LEM Oostende-Brugge;
- De externe financiering die wordt aangegaan aan marktconforme voorwaarden;
- Een aanwending van de VAK-ruiter op de provisie luchthavens van 4.652 keuro.
- Een intering op het saldo van 4.673 keuro.

2. Beleidsveld II: Gemeenschappelijk vervoer

2.1. ISE: Basisbereikbaarheid

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

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

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

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

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

Samen met NMBS en Infrabel maken we werk van de uitvoering van de prioritaire spoorprojecten opgenomen in het samenwerkingsakkoord. Hiervoor worden in het komende jaar een aantal studies uitgevoerd in gezamenlijk overleg.

Met de federale regering wordt overleg gestart om de overlegstructuren inzake spoor te optimaliseren. Naast het goedgekeurde samenwerkingsakkoord met de federale overheid in verband met de cofinanciering van de 11 prioritaire spoorprojecten werken we aan een actualisering van de Vlaamse spoorstrategie. Deze strategie vormt de basis voor onze samenwerking met Infrabel, NMBS en de federale overheid.

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

Om hieraan te voldoen en zo het netwerk van vervoersknooppunten, overeenkomstig de Vlaamse beleidsvisie, verder uit te bouwen, wordt het Fonds Stationsomgevingen hervormd tot een Combimobiliteitsfonds. De openstaande, onbelaste vastleggingskredieten op het Fonds Stationsomgeving binnen de begroting van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn ten belope van ongeveer 30 miljoen euro worden met ingang van 1 januari 2021 overgeheveld naar het Combimobiliteitsfonds.

Gerelateerde operationele doelstellingen:

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

BASISBEREIKBAARHEID, MVG excl. DAB

	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutie	BO 2021	BA 2020	evolutie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	19.588	25.213	44.801	24.379	8.221	32.600
Toelagen (interne stromen (IS))	1.065.621	-16.750	1.048.871	1.051.883	41.824	1.093.707
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	1.085.209	8.463	1.093.672	1.076.262	50.045	1.126.307
Overflow	0	0	0	3.289	-3.289	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleidskredieten in het kader van basisbereikbaarheid stijgen in het totaal met ongeveer 8,5 miljoen euro. De betaalkredieten stijgen met meer dan 50 miljoen euro. Dit is het resultaat van verschillende bewegingen.

De belangrijkste evoluties voor de beleidskredieten betreffen:

- Extra bijkomende middelen voor de operationalisering van de Mobiliteitscentrale ten belope van 4.000 keuro;
- Extra bijkomende middelen voor het Masterplan Toegankelijkheid haltes ten belope van 1.800 keuro. In totaal wordt er 3.000 keuro voorzien, waarvan ook 1.200 keuro bij AWV;
- Extra bijkomende middelen voor het vervoer op maat ten belope van 6.000 keuro;
- Extra bijkomende middelen voor het exploitatiebudget van De Lijn ten belope van 2.000 keuro;
- Een daling van de investeringstoelage aan De Lijn met 35.090 keuro, waarvan 11.390 keuro wordt getransfereerd naar het

Combimobiliteitsfonds. Het saldo is het gevolg van het terugdraaien van de eenmalig toegekende middelen in 2020 ten belope van 40.700 keuro en het toekennen van extra kredieten ten belope van 17.000 keuro voor Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters. De middelen die in het kader van relance worden voorzien voor de vergroening van het wagenpark van De Lijn zullen in een latere fase worden toegevoegd (93 miljoen euro).

- Een stijging van de werkingstoelage aan De Lijn met 18.340 keuro, conform de verschillende parameters en een extra bijdrage van 7.000 keuro voor het pensioenfonds;

De belangrijkste evolutie voor de betaalkredieten is terug te vinden bij De Lijn waar de betaalkredieten via de toelage stijgen met 41.800 keuro. Daarnaast stijgen de VEK-budgetten naar aanleiding van de middelen toegekend voor het vervoer op maat (6.000 keuro) en het bijkomend exploitatiebudget De Lijn (2.000 keuro).

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

Uitgavenartikelen

MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Een clustering van de uitgaven met betrekking tot de basisbereikbaarheid wordt voorzien onder dit begrotingsartikel.

Het gaat hier voor 2021 onder andere over:

- uitgaven in het kader van vervoer op maat, waaronder de subsidiëring van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV's) en de diensten aangepast vervoer (DAV's);
- subsidies ter ondersteuning van het woon-werkverkeer;
- subsidie derdebetalersysteem Blue Bike;
- uitgaven in het kader van de uitrol basisbereikbaarheid (ondersteuning, vervoerregio's, communicatie basisbereikbaarheid, tevredenheidsonderzoek openbaar vervoer, proefprojecten, leerlingenvervoer);
- uitwerking vervoer op maat (ontwikkeling en operationeel maken van de mobiliteitscentrale tegen 1.1.2022);
- uitgaven in het kader van de uitbouw van de vervoerautoriteit;
- uitgaven in het kader van het Masterplan Toegankelijkheid haltes en mobipunten.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	19.588	24.379
<i>Overflow BA 2020</i>	0	- 3.289
BA 2020 excl. overflow	19.588	21.090
<i>Index</i>	23	23
<i>Compensaties</i>	5.800	2.330
<i>Andere bijstellingen</i>	6.000	6.000
BO 2021	31.411	29.443
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MBU-3MFH2KB-WT	0	1.024	In functie van de betaalkalender
Van MBU-3MFH2LA-WT	0	62	
Van MBU-3MHH2OA-WT	0	1.244	
Van MBU-3MFH2LB-WT	4.000	0	Compensatie voor operationalisering Mobiliteitscentrale
Van MBU-3MFH2LB-WT	1.800	0	Compensatie voor het Masterplan Toegankelijkheid haltes
TOTAAL	5.800	2.330	

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Vervoer op maat – opstap 2021	6.000	6.000
TOTAAL	6.000	6.000

Conform het Regeerakkoord wordt in 2021 bijkomend 6.000 keuro toegekend voor het vervoer op maat.

MB0-1MEH2EC-PA –COFINANCIERING SPOOR

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Verantwoording aanwending overgedragen VAK (indien van toepassing)

Er wordt voorlopig geen aanwending voorzien in 2021.

MB0-1MEH2ED-WT – BIJKOMEND EXPLOITATIEBUDGET VVM DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	2.000	2.000
BO 2021	2.000	2.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
bijkomend exploitatiebudget De Lijn - opstap 2021	2.000	2.000
TOTAAL	2.000	2.000

In uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord wordt er jaarlijks 2 miljoen euro aan beleids- en betaalkrediet bijkomend ingeschreven als exploitatiebudget voor De Lijn. Gelet op het groeipad naar 10 miljoen euro in 2024, wordt er in 2021 een bedrag van 2 miljoen euro extra opgenomen.

MB0-1MEH2EE-WT – COMBIMOBILITEITSFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel

In het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019 – 2024 is voorzien in de uitbouw van een netwerk van mobipunten of vervoersknooppunten, overeenkomstig de Vlaamse beleidsvisie. Voor de financiering ervan is in het regeerakkoord voorzien dat het Fonds Stationsomgevingen wordt hervormd tot een Combimobiliteitsfonds.

De openstaande, onbelaste vastleggingskredieten op het Fonds Stationsomgeving binnen de begroting van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn ten belope van ongeveer 30 miljoen euro worden met ingang van 1 januari 2021 overgeheveld naar het Combimobiliteitsfonds, op voorliggend begrotingsartikel MB0-1MEH2EE-WT.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	11.390	1.157
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	11.390	1.157
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting Kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MEH5EY-IS	11.390	1.157	Recurrent budget combimobiliteitsfonds
TOTAAL	11.390	1.157	

MB0-1MEH2EF-WT – COMBIMOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel

Teneinde een landelijke spreiding van deelmobiliteit te ondersteunen, zullen er subsidies worden toegekend aan lokale besturen (in samenspraak met de vervoerregio's). Er wordt extra ondersteuning voorzien voor deelsysteem-aanbieders (autodelen) in een niet-stedelijke context. Deze middelen zullen tijdens het jaar toegevoegd worden aan voorliggend begrotingsartikel.

Er zal hiervoor in de loop van 2021 10 miljoen euro worden voorzien op dit begrotingsartikel, afkomstig vanuit het VIF.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MEH2EX-IS – PENDELFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	1.549	1.549
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	1.549	1.549
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	1.549	1.549
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MEH2EY-IS – VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	866.825	866.825
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	866.825	866.825
<i>Index</i>	9.689	9.689
<i>Compensaties</i>	- 4.000	- 4.000
<i>Andere bijstellingen</i>	12.651	12.651
BO 2021	885.165	885.165
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MEH5EY-IS – VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	197.247	183.509
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0

BA 2020 excl. overflow	197.247	183.509
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 35.090	- 4.407
<i>Andere bijstellingen</i>	0	27.891
BO 2021	162.157	206.993
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Uitgavenartikelen

MBU-3MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie voorzien.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MBU-3MEH2EC-WT –COFINANCIERING SPOOR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden middelen voorzien voor de cofinanciering van spoorinvesteringen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	6.000	4.600
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	6.000	4.600
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	1.400
BO 2021	6.000	6.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting Kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Betaalkalender	0	1.400
TOTAAL	0	1.400

Er wordt een VEK-bijstelling doorgevoerd ten belope van 1.400 keuro, teneinde het VEK gelijk te stellen aan het VAK. Dit is noodzakelijk aangezien de middelen op voorliggend artikel dienen ter financiering van de door de Vlaamse Regering besliste 100 miljoen euro Vlaamse cofinanciering voor spoorinfrastructuur. Het betreft dus betalingen aan Infrabel waarbij VAK en VEK gelijktijdig worden aangerekend in functie van de voortgang van de werken.

Overige entiteiten onder toezicht

Pendelfonds

Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Inzake woon-werk verplaatsingen willen we, samen met de commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement en met werkgeversorganisaties, lokale besturen en fietsactoren, met een open blik kijken naar de werking van het Pendelfonds. Desgevallend wordt deze bijgestuurd, met de ambitie om werknemers nog meer te motiveren zich op een zo veilig mogelijke manier te verplaatsen met de fiets.

Ontvangsten

De toelage aan het Pendelfonds blijft constant ten opzichte van 2020 en bedraagt 1.549 keuro.

Uitgaven

Ook in 2021 kan beschikt worden over het in het verleden opgebouwde onbelaste saldo in de mate dat de jaarlijkse vereffeningsimpact geleidelijk wordt gespreid. De vereffeningsimpact bij BO 2021 wordt constant gehouden ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020 op een bedrag van 4.000 keuro, rekening houdend met de genomen vastleggingen in het kader van de laatste projectoproepen.

Overige entiteiten onder toezicht

Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn

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

Ontvangsten

De Lijn wordt enerzijds gefinancierd door eigen ontvangsten ten belope van 235.315 keuro. Deze worden voor de begrotingsopmaak 2021 voorlopig constant gehouden, met uitzondering van een bedrag van 3.881 keuro voor de verkoop van vastgoed. Bij de begrotingsaanpassing 2021 zal, op basis van de nog te beslissen tariefverhoging, ingeschat worden hoe de eigen ontvangsten verder evolueren.

Anderzijds ontvangt De Lijn werkingstoelagen ten belope van 885.165 keuro.

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

De stijging tov BA2020 bedraagt 18.340 keuro. Het betreft:

+9.689 keuro ten gevolge van de overschrijding van de spilindex in 2020 voor lonen en wedden;

+2.522 keuro ten gevolge van de verrekening van de effectieve brandstof- en elektriciteitsprijs 2019 in 2021;

+6.942 keuro ten gevolge van de toepassing van de prijsherzieningsformules voor exploitanten en leerlingenvervoer;

-253 keuro ten gevolge van de daling van de intrestlasten op investeringsleningen;

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

+7.000 keuro terugzetten van de tijdelijke toelagevermindering ten gevolge van de voorafbetaling in 2017 van de patronale bijdragen voor het pensioenfonds;

-4.000 keuro terugzetten eenmalige bijkomende middelen 2020 voor de financiering van de kosten voor veiligheid in de premetrostations en voor verbetering van het onderhoud van het rollend materieel;

-60 keuro ten gevolge van de daling van de aflossingen van de obligatieleningen van de rechtsvoorganger NMVB.

De investeringstoelage voor de vereffeningskredieten bedraagt 206.993 keuro op basis van de vereffeningskalender en ligt 23.484 keuro hoger dan BA2020.

Uitgaven

De werkingsuitgaven betreffen alle aspecten van de bus- en tramexploitatie, zowel in eigen beheer als deze uitbesteed aan exploitanten. Deze hebben betrekking op het kern- en aanvullend net, vervoer op maat leerlingenvervoer, vervoer op maat belbus, minder hinder maatregelen bij werken, capaciteit kernlijnen en beschikbaarheidsvergoedingen. Deze evolueren met de indexeringen en aanpassingen, zoals vermeld bij de werkingstoelagen.

De investeringstoelage (beleidskredieten) neemt af met 35.090 keuro, waarvan 11.390 keuro wordt getransfereerd naar het Combimobiliteitsfonds. Het saldo is het gevolg van het terugdraaien van de eenmalig toegekende middelen in 2020 ten belope van 40.700 keuro en het toekennen van extra kredieten ten belope van 17.000 keuro voor Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters.

De belangrijkste voorziene investeringen in 2021 worden hieronder opgesomd.

Voor een totaal overzicht wordt verwezen naar het GIP 2021³.

Overzicht belangrijkste investeringen 2021

- Aankoop hybride bussen quotum 2019-2021
- Aankoop trams 2017-2024
- Tractienet Antwerpen
- Stelplaatsen Rumst en Deurne
- Implementatie digitale radio

³ Het GIP houdt rekening met 104.215 keuro die provisioneel worden voorzien en in de loop van 2021 zullen worden getransfereerd. Het betreft relance-budget voor de vergroening van de vloot en budget uit het combimobiliteitsfonds voor stationsomgevingen.

- Strategische projecten (DOE, ERP, Retibo, cEMV)
- Stationsomgeving Gent Sint-Pieters
- Spoorvernieuwing Kust
- Spoorvernieuwing Antwerpen
- Spoorvernieuwing Gent
- Spartacus
- Verkeerslichtenbeïnvloeding

Livan Infrastructure

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

Ontvangsten

Het is dus een geherkwalificeerd PPS-project dat enerzijds wordt gefinancierd door middel van onderhoudsvergoedingen van De Lijn tbv 1.980 keuro. Dit is een stijging met 42 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020. Anderzijds worden intrest- en kapitaalaflossingen ontvangen op de langetermijnvordering tussen Livan Infrastructure en De Lijn. Deze worden geraamd op 6.138 keuro. Dit is een toename met 167 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

Uitgaven

Alle verschuldigde onderhoudskosten en SPV kosten, zoals vergoedingen, worden voor 2020 geraamd op 2.969 keuro, wat een toename is van 37 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De intresten verschuldigd op leningen worden voor 2020 geraamd op 1.925 keuro. Dit is een daling met 85 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De intresten verschuldigd op aandeelhouderslening tussen Livan Infrastructure en De Lijn worden voor 2020 geraamd op 222.000 euro. Dit is een toename met 2 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De verschuldigde Intrest Rate Swaps (financieel instrument om de SPV in te dekken tegen renteschommelingen bij leningen met een variabele rentevoet) worden voor 2020 geraamd op 549 keuro. Dit is een toename met 95 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De kapitaalaflossingen op leningen worden voor 2020 geraamd op 2.768 keuro. Dit is een toename met 17 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

Project Brabo I

Project Brabo 1 is opgericht in het kader van de uitvoering van een DBFM-contract. De vennootschap heeft twee activiteiten. Enerzijds staat het in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de tramlijnen Deurne-Wijnegem en Mortsel-Boechout (Tramgedeelte). Anderzijds staat het in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de wegenwerken, (her)aanleg van voetpaden, straatmeubilair, openbare verlichting en rioleringen (Niet-tramgedeelte).

Ontvangsten

Project Brabo 1 wordt enerzijds gefinancierd door onderhouds- en leasevergoedingen. De ontvangen lease- en onderhoudsvergoedingen van De Lijn (tramgedeelte) worden voor 2021 geraamd op 13.066 keuro. Dit is een afname met 258 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De ontvangen onderhoudsvergoedingen van AWV en Stad Antwerpen (Niet-tramgedeelte) worden voor 2021 geraamd op 1.540 keuro. Dit is een toename met 52 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

Project Brabo 1 wordt anderzijds gefinancierd door intrest aflossingen op de langetermijnvordering tussen Project Brabo 1 en Agentschap Wegen en Verkeer (Niet-tramgedeelte). De ontvangen intresten op de langetermijnvordering tussen Project Brabo1 – Agentschap Wegen en Verkeer (Niet-tramgedeelte) worden voor 2021 geraamd op 5.200 keuro. Dit is een toename met 27 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

Uitgaven

Alle verschuldigde onderhoudskosten en SPV kosten, zoals vergoedingen, worden voor 2021 geraamd op 5.433 keuro. Dit is een toename met 1.985 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De intresten verschuldigd op leningen worden voor 2021 geraamd op 2.299 keuro. Dit is een afname met 399 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De intresten verschuldigd op aandeelhouderslening tussen Livan Infrastructure en De Lijn en BAM worden voor 2021 geraamd op 703.000 euro. De verschuldigde Intrest Rate Swaps (financieel instrument om de SPV in te dekken tegen renteschommelingen bij leningen met een variabele rentevoet) worden voor 2021 geraamd op 6.354 keuro. Dit is een toename met 236 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

De kapitaalaflossingen op leningen worden voor 2021 geraamd op 3.730 keuro.

Dit is een toename met 1.413 keuro ten opzichte van de begrotingsaanpassing 2020.

3. Beleidsveld III: Algemeen mobiliteitsbeleid

3.1. ISE: Algemene beleidsondersteuning

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

Het betreft onder andere:

- De verdere uitbouw van specifieke geotechnische IT-applicaties (Geosys, Databank Ondergrond Vlaanderen, Gismo,...) met als doel de uitvoering, verwerking en rapportering van geotechnische proeven en ontsluiting (via open data) van geotechnische gegevens in Vlaanderen mogelijk te maken.
- Geotechnische ondersteuning van Maritieme Toegang bij de uitvoering van de nieuwe sluis Terneuzen en het ontwerp van het complex project Kust, alsook geotechnische ondersteuning van Lantis bij de verschillende studies en projecten in het kader van de Oosterweelverbinding.
- De verdere uitbouw van verschillende kenniscentra: Geotechniek, Dijken, Varen, waarbij in dat laatste kenniscentrum een samenwerking op punt wordt gezet voor het onderzoek op de nieuwe sleeptank in Oostende.
- Inzetten op innovatie via het MOW Data Science LAB, waarbij de cultuur van datagedreven onderzoek blijvend gestimuleerd wordt binnen (en buiten) de entiteit. Xperta zal volop inzetten op nieuwe ontwikkelingen en nog meer O&O, dit al dan niet in samenwerking met de diensten van EWI en VLAIO.
- Het uittesten van innovatieve technieken zoals AR en VR om de impact van grote bouwwerven duidelijk te kunnen communiceren naar de burger. AR en VR kunnen helpen om een project zo realistisch mogelijk te visualiseren en een vatbaar en duidelijke beeld te creëren voor de burger.
- Het verder moderniseren van meetmiddelen. Meettoestellen ondergaan de laatste jaren veel technologische ontwikkelingen. Daarom is het noodzakelijk om tijdig meettoestellen te vervangen.
- Het MEDIAAN-platform over prijstechniek en cost engineering wordt verder geoptimaliseerd en uitgebreid met informatie en instrumenten die aanbestedende overheden, en de advies- en ingenieursbureaus die hen bijstaan, ondersteunen in het voorbereiden, plaatsen en uitvoeren van projecten voor de bouw, het onderhoud en de renovatie van openbare infrastructuur.
- De verdere uitvoering van het eProcurement-programma, dat bestaat uit het verder ontwikkelen en onderhouden van verschillende applicaties voor het opvolgen van overheidsopdrachten van begin tot einde, teneinde de verwijlintresten verder te verlagen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

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

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

ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutie	BO 2021	BA 2020	evolutie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	17.924	45	17.969	17.639	1.381	19.020
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	17.924	45	17.969	17.639	1.381	19.020
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleidskredieten van het inhoudelijk structurelement Algemene beleidsondersteuning stijgen met 45 keuro. Dit betreft de verwerking van de ontvangst uit Europese subsidies. De betaalkredieten stijgen met 1.381 keuro in functie van een geactualiseerde betaalkalender.

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

Ontvangsten

MB0-9MFHAKB-OW – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel

Xperta is de naam van de technische ondersteunende diensten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Xperta staat voor een brede waaier aan diensten en een alsmaar verder ontwikkelde technische expertise.

Kredietevolucie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	509	0	0
Bijstelling BO 2021	67	0	0
BO 2021	576	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie

De bijstelling ten belope van 67 keuro is het gevolg van verschillende bewegingen:

- het wegvallen van de subsidie vanwege de federale overheid voor de binnenvaartsimulator Lena in 2021. Dit is een daling van 70 keuro.
- Deelname in de kosten door gebruikers van het Maritiem OnderzoeksCentrum ten belope van 75 keuro (bedrag op jaarbasis). Dit is een stijging van 45 keuro ten opzichte van 2020, aangezien toen slechts een aantal maanden werden meegenomen.
- Een stijging van de ontvangst vanuit DAB Loodswezen in het kader van de overeenkomst voor het gebruik van simulatoren, die ook voor een heel jaar worden meegenomen in 2021. Dit betekent een stijging van 92 keuro, gelet op het feit dat voor 2020 slechts een half jaar in rekening werd gebracht.

MB0-9MFHAKC-OW – KORTING BEDRIJFSVOORHEFFING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEKERS

Korte inhoud begrotingsartikel

Gelet op het advies van de Algemene Gegevensbank (AGB) aangaande de boekhoudkundige verwerking van de niet doorgestorte bedrijfsvoorheffing voor kenniswerkers wordt dit artikel voorzien. Op basis van de in 2019 ontvangen kortingen op de te betalen bedrijfsvoorheffing wordt een bedrag van 557 keuro ingeschreven bij de begrotingsaanpassing 2021. Het budget ingeschreven bij BA2020 wordt dus voorlopig behouden en zal eventueel gecorrigeerd worden in functie van werkelijke uitvoering 2020.

Kredietevolucie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	557	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	557	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie

Geen wijzigingen bij BO2021.

Uitgaven

MB0-1MFH2KA-WT – ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING

Korte inhoud begrotingsartikel

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

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.894	5.609
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	5.894	5.609
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	5.894	5.609
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

De kredieten op dit artikel worden constant gehouden bij BO 2021.

MB0-1MFH2KB-WT – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	10.030	10.030
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	10.030	10.030

<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	1.336
<i>Andere bijstellingen</i>	45	45
BO 2021	10.075	11.411
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutes:

(duizend euro)			
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MBU-3MFH2KB-WT	0	1.336	Betaalkalender
TOTAAL	0	1.336	

Er wordt 1.336 keuro VEK gecompenseerd van het corresponderende uitgavenartikel op het VIF. Aangezien het encours daar wordt afgebouwd en de nieuwe engagements op voorliggend artikel worden voorzien, dient het VEK hier bijgesteld te worden.

(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Bijstelling EU-subsidies WL	45	45
TOTAAL	45	45

Bij BA2020 werd, conform het VABN-advies 2017/7, het gedeelte voor investeringen en werking van de ontvangst uit Europese subsidies aan het Waterbouwkundig Laboratorium voorzien op voorliggend begrotingsartikel. Het betreft 146 keuro van de 207 keuro. In 2021 realiseert het Waterbouwkundig Laboratorium een ontvangst van 252 keuro uit Europese subsidies. 191 keuro van dit totaalbedrag wordt bij de begrotingsopmaak 2021 gerecupereerd in VAK/VEK op dit artikel. Dit betekent een bijstelling van 45 keuro in vergelijking met het bedrag van 146 keuro in 2020. De overige 61 keuro wordt gerecupereerd op het loonartikel van Departement MOW (MB0-1MAH2ZZ-LO) conform BA2020.

MB0-1MFH2KD-WT – BELEIDSCAPACITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel

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

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

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	2.000	2.000
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	2.000	2.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	2.000	2.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Constant beleid. Geen wijzigingen ten opzichte van BA2020.

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Uitgaven

MBU-3MFH2KA-WT – ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	495
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	495
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	495
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Constant beleid. Geen wijzigingen ten opzichte van BA2020.

MBU-3MFH2KB-WT – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van Xperta worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MFH2KB-WT. Op dit begrotingsartikel worden in 2020 de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2019. In 2021 is er naar inschatting geen VEK budget meer nodig.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	3.346
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	3.346
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	- 3.346
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MB0-1MFH2KB-WT		-1.336	Betaalkalender
Naar MB0-1MHH2OA-WT		-350	
Naar MB0-1MEH2EA-WT		-1.024	
Naar MB0-1MFH2LA-WT		-636	
TOTAAL	0	-3.346	

Er wordt 3.346 keuro VEK gecompenseerd binnen het Departement. Aangezien het encours op voorliggend begrotingsartikel in 2021 afgelost zal zijn, en de nieuwe engagementen op de begrotingsartikels van de algemene uitgavenbegroting worden voorzien, dient het VEK daar naartoe gecompenseerd te worden.

3.2. ISE: Modi-overschrijdend mobiliteitsbeleid

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

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
- OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprizen

- OD 6.1. Naar een ITS-plan voor Vlaanderen
- OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk
- OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk
- OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken
- OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik
- OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's
- OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten

MODI-OVERSCHRIJDEND MOBILITEITSBELEID, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutie	BO 2021	BA 2020	evolutie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	3.334	8	3.342	4.139	331	4.470
Toelagen (interne stromen (IS))	737.764	70.645	808.409	737.764	70.645	808.409
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	28.207	-28.207	0	28.207	-28.207	0
Totaal incl. overflow	769.305	42.446	811.751	770.110	42.769	812.879
Overflow	0	0	0	313	-313	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleids- en betaalkredieten van het inhoudelijk structurelement Modi-overschrijdend mobiliteitsbeleid stijgen respectievelijk met 42.446 keuro en 42.769 keuro. Dit is grotendeels te wijten aan de stijging van de toelage aan het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) ten belope van 70.645 keuro en de terugdraai van de éénmalige kredieten van 28.000 keuro aan leningen aan de taxi-, autocar- en autobussector, als steunmaatregel ten gevolge van de coronacrisis.

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

Ontvangsten

MB0-9MFHALA-OW – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden allerlei diverse ontvangsten aangerekend, alsook de ontvangsten die niet specifiek toe te wijzen zijn aan verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op dit begrotingsartikel een jaarlijkse ontvangst van 500 keuro

geraamd uit de samenwerkingsovereenkomsten met de andere gewesten inzake ICT 6^{de} staatshervorming.

Kredietevolucie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	1.400	0	0
Bijstelling BO 2021	65	0	0
BO 2021	1.465	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie

De bijstelling van 65 keuro betreft de verwerking van EU-subsidies.

Uitgaven

MB0-1MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

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

Kredietevolucie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	3.334	4.139
<i>Overflow BA 2020</i>	0	- 313
BA 2020 excl. overflow	3.334	3.826
<i>Index</i>	8	8
<i>Compensaties</i>	0	636
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	3.342	4.470
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolucies

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MBU-3MFH2KB-WT	0	636	Actualisatie betaalkalender
TOTAAL	0	636	

MB0-1MFH2LA-PA – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit artikel wordt ingeschreven met het oog op de registratie van Europese subsidies. In 2020 werden hierop ook achtergestelde leningen aan de taxi- autocar- en autobussector ten gevolge van de coronacrisis voorzien. Gelet op het feit dat de participaties of leningen in het kader van EU subsidies vanaf 2021 centraal opgenomen zullen worden bij het Departement FB, kan dit artikel na 2021 geschrapt worden.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	28.207	28.207
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	28.207	28.207
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 28.207	- 28.207
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Europese subsidie WBL	-207	-207
Terugname overbruggingskredieten COVID-19	-28.000	-28.000
TOTAAL	-28.207	-28.207

- De bijstelling van 207 keuro wordt doorgevoerd aangezien de bijdragen in het kader van Europese subsidies vanaf 2021 centraal worden opgenomen bij het departement FB.
- In 2020 werd er eenmalig een bedrag van 28.000 keuro voorzien voor leningen aan de taxi-, autocar- en autobussector, als steunmaatregel ten gevolge van de coronacrisis. Deze eenmalige kredieten worden in 2021 teruggedraaid.

MB0-1MFH2LA-LE – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit artikel werd initieel ingeschreven met het oog op de registratie van Europese subsidies. Gelet op het feit dat dit vanaf 2021 centraal bij FB wordt opgenomen, zal dit artikel de volgende jaren verwijderd worden.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BO 2020	0	0
<i>Index</i>	0	0

<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021 excl. overflow	0	0
<i>Overflow</i>	0	0
BO 2021 incl. overflow	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MFH2LY-IS – VLAAMS INFRASTRUCTUURFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de toelage aan het Vlaams Infrastructuurfonds. De bijstelling wordt toegelicht via de verschillende begrotingsartikels van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	737.764	737.764
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	737.764	737.764
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	70.645	70.645
BO 2021	808.409	808.409
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MBU-2MFHALA-OW – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de algemene retributies met betrekking tot het gebruik van het openbaar domein aangerekend. Het bedrag wordt constant gehouden.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	3.800		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	3.800		

Uitgaven

MBU-3MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Alle nieuwe vastlegging in het kader van het algemeen mobiliteitsbeleid worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MFH2LA-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2020. Voor 2021 wordt het benodigd VEK-budget geraamd op 168 keuro.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	230
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	230
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	- 62
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	168
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties:

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MB0-1MEH2EA-WT	0	-62	Betaalkalender
TOTAAL			

Er wordt 62 keuro VEK gecompenseerd naar MB0-1MEH2EA-WT om te voldoen aan de betaalverplichtingen die voortvloeien uit de nieuwe engagementen, die sinds 2019 op de algemene uitgavenbegroting worden aangerekend.

MBU-3MFH2LB-WT – INSPELEN OP (INVESTERINGS)OPPORTUNITEITEN BINNEN HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	20.160	326
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	20.160	326
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	38.040	7.300
<i>Andere bijstellingen</i>	35.000	27.515
BO 2021	93.200	35.141
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)			
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MEH5EY-IS	35.700	0	Terugdraai van eenmalige compensatie in 2020
Van MB0-1MEH2EY-IS	4.000	4.000	
Van MB0-1MIH5VY-IS	25.000	0	
Van MB0-1MAH2ZZ-LO	500	500	
Van MDU-3MHH2RA-WT	10.000	0	
Naar MB0-1MEH5EY-IS	-17.000	0	Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters
Naar MB0-1MEH2EA-WT	-1.800	0	Meerjarenplan Masterplan Toegankelijkheid haltes
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-1.260	0	Meerjarenplan Masterplan Toegankelijkheid haltes
Naar MB0-1MEH2EA-WT	-4.000	0	Mobiliteitscentrale
Naar MB0-1MIH2SA-WT	-9.400	0	Hinterlandconnectiviteit
Naar MDU-3MHH2RA-WT	-10.000	0	Snelwegparkings AWW
Van DB0-1DGF2AY-IS	1.300	1.300	Terugdraai van compensatie in het kader van world choir games BA2018 (EventFlanders)
Van MBU-3MEH2EB-WT	5.000	1.500	Verschuiving binnen VIF
TOTAAL	38.100	7.300	

- Er wordt 1.300 keuro in VAK gecompenseerd naar het voorliggende artikel. Het betreft een terugdraai van compensatie in het kader van de World Choir Games doorgevoerd bij BA2018.
- Vervolgens wordt er binnen het VIF 5.000 keuro in VAK en 1.500 keuro in VEK gecompenseerd naar het voorliggend artikel van MBU-3MEH2EB-WT.
- Er worden bij BO2021 enkele eenmalige compensaties, die werden doorgevoerd in 2020, teruggedraaid. Het betreft:
 - o 35.700 keuro in VAK van de investeringstoelage van De Lijn (MB0-1MEH5EY-IS);
 - o 4.000 keuro in VAK en VEK van de werkingstoelage van De Lijn (MB0-1MEH2EY-IS) voor veiligheid en techniek;
 - o 25.000 keuro in VAK van de investeringstoelage van De Vlaamse Waterweg (MB0-1MIH5VY-IS);
 - o 500 keuro in VAK en VEK van het loonartikel van het Departement MOW voor de financiering van profielen voor het complexe project ECA en voor Clean Power for Transport;
 - o 10.000 keuro in VAK van het investeringsartikel van AWW (MDU-3MHH2RA-WT).
- Daarnaast worden volgende eenmalige kredieten reeds gecompenseerd en toegewezen aan verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein:

- 17.000 keuro in VAK naar het investeringsartikel van De Lijn (MB0-1MEH5EY-IS) voor Stationsomgeving Gent-Sint-Pieters;
 - 3.060 keuro in VAK naar MB0-1MEH2EA-WT en MDU-3MHH2RA-WT in het kader van het Meerjarenplan Masterplan Toegankelijkheid haltes;
 - 4.000 keuro in VAK naar MB0-1MEH2EA-WT voor de opstart van de Mobiliteitscentrale;
 - 9.400 keuro in VAK naar MB0-1MIH2SA-WT voor ondersteuning in het kader van het meerjarig programma voor Hinterlandconnectiviteit;
 - 10.000 keuro in VAK naar MDU-3MHH2RA-WT voor extra investeringen in snelwegparkings
- Het is de beleidsintentie om in de loop van 2021 nog volgende budgetten verder toe te wijzen aan de betrokken entiteiten

Fietsinvesteringen bovenop bestaande middelen en relancebudget ⁴	15
Financiering FFEU projecten	12
Asset management (kunstwerken cat. IV)	50
Deelmobiliteit	10
Andere	6,3

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Extra investeringen MOW	35.000	3.500
Betaalkalender FFEU middelen	0	12.015
Betaalkalender investeringskredieten RA	0	12.000
TOTAAL	35.000	27.515

- De bijstelling van 35.000 keuro betreft bijkomende investeringsbudgetten in uitvoering van het Vlaams Regeerakkoord. Deze zullen in de loop van het jaar worden herverdeeld in functie van de betreffende investeringsnoden. Er is een betaalkalender van 10 procent voorzien, waardoor het VEK 3.500 keuro bedraagt.
- In 2020 werd er vanuit het Departement FB een bedrag van 4.015 keuro (10% van 40.500 keuro) aan betaalkredieten gecompenseerd voor de FFEU-middelen. Gelet op de klassieke betaalkalender van 10-30-30-30, wordt een volgende schijf toegevoegd in 2021 voor 12.015 keuro (30% van 40.500 keuro).
- In 2020 werd er in het kader van het groeipad van investeringskredieten binnen MOW, zoals voorzien in het Regeerakkoord, 40.000 keuro VAK voorzien met een betaalkalender van 10%. In 2021 wordt de volgende schijf van 30% toegevoegd, ten belope van 12.000 keuro.

⁴ Na toevoeging van deze middelen, komen we in 2021 aan een investeringsbudget van 335 miljoen euro.

MBU-3MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutive

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	650	1.000
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	650	1.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	1.750
<i>Andere bijstellingen</i>	- 650	- 1.000
BO 2021	0	1.750
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MBU-3MEH2EB-WT	0	1.750	Compensatie ter financiering klimaatuitgaven
TOTAAL	0	1.750	

Er wordt 1.750 keuro in VEK gecompenseerd naar dit artikel voor de financiering van klimaatuitgaven voor laadinfrastructuur, combimobiliteit en walstroom. Het betreft een actualisatie van betaalkalender (2^{de} schijf van 30%).

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Betaalkalender	-650	-1.000
TOTAAL	-650	-1.000

De eenmalig toegekende kredieten van 650 keuro in VAK en 1.000 keuro in VEK worden teruggedraaid in het kader van de overdracht van de eenmalige middelen uit het Vlaams Klimaatfonds.

3.3. Geen inhoudelijke toewijzing

Budgettair kader

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

Ontvangsten

MB0-9MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel

In 2021 wordt voorlopig geen terugstorting voorzien vanuit het Pendelfonds.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	0	0	0

MB0-9MFHAZZ-OP – ONTVANGSTEN PARTICIPATIES

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel werd ingeschreven met het oog op de registratie van Europese subsidies. Gelet op het feit dat deze registratie vanaf BO2021 centraal bij het Departement FB zou gebeuren, kan dit artikel geschrapt worden.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	0	0	0

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MBU-2MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel komt de werkingstoelage aan de DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) toe. Gelet op de saldowerking en de eigen ontvangsten binnen het VIF zegt deze werkingstoelage niets over de totale hoogte van investeringsmiddelen. Hiervoor kan verwezen worden naar de toelichting per begrotingsartikel binnen het VIF.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	737.764		
Bijstelling BO 2021	70.645		
BO 2021	808.409		

MBU-2MFHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft hier het beginsaldo van de DAB VIF voor 2021, dat bij de BA2021 nog wordt aangepast in functie van de uitvoering 2020.

Kredietevolutive

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	100.913		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	100.913		

MBU-2MFHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutive

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Uitgaven

MBU-3MFH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2019. Er wordt daar vanuit gegaan dat het encours in de loop van 2020 vereffend zal worden en dat er voor 2021 geen VEK-middelen meer nodig zijn.

Kredietevolutive

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	3
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	3
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 3
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MBU-3MFH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft het over te dragen saldo eind 2021.

Kredietevolucie**(duizend euro)**

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	100.563
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	100.563
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	100.563
Aanwending VAK-ruiter		

4. Beleidsveld IV: Weginfrastructuur- en beleid

4.1. ISE: Verkeersveiligheid

Het verkeersveiligheidsbeleid focust op het veiliger maken van de weg (en haar aanhorigheden) voor de weggebruiker met het oog op het verminderen het aantal doden/gewonden in het verkeer. De Vlaamse overheid richtte het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op om alle acties rond verkeersveiligheid beter op elkaar af te stemmen en te coördineren. Onder andere de Vlaamse Stichting Verkeerskunde is hierbij een belangrijke partner.

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

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

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 4.1. Inzetten op verkeersveilig gedrag bij alle weggebruikers*
- *OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker*
- *OD 4.3. Verbeterde controle en handhaving*
- *OD 4.4. Geactualiseerd verkeersveiligheidsplan*
- *OD 8.5. De vinger aan de pols houden*
- *OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen*

VERKEERSVEILIGHEID, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutive	BO 2021	BA 2020	evolutive	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	32.339	-1.505	30.834	21.997	5.742	27.739
Toelagen (interne stromen (IS))	18.225	0	18.225	18.225	0	18.225

Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	50.564	-1.505	49.059	40.222	5.742	45.964
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De daling van 1.505 keuro in de beleidskredieten van het Verkeersveiligheidsfonds zijn te wijten aan een lagere intering op het saldo van het Verkeersveiligheidsfonds. Er wordt echter nog 8.029 keuro meer beleidskrediet voorzien dan er ontvangsten zijn in het fonds. De betaalkredieten stijgen met 5,7 miljoen euro, teneinde de aangegane engagementen effectief te voltooien op het terrein.

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

Ontvangsten

MB0-9MHANA-OW – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

- De ontvangsten uit de verkeersboetes voor 2021 worden geraamd op 155.536 keuro (conform de raming voor 2021 van de FOD Financiën bij BA2020). De eerste schijf van 17.929 keuro aan ontvangsten uit de verkeersboetes worden toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds. De overige ontvangsten uit verkeersboetes ten bedrage van 137.607 keuro landen op dit begrotingsartikel.
- Ook de ontvangsten uit afdrachten (6% van de netto-ontvangsten van de ondernemingen die instaan voor de technische controle) tot aan het drempelbedrag van 5.539 keuro worden op dit begrotingsartikel aangerekend. Het restant wordt aangerekend op het Verkeersveiligheidsfonds.
- Daarnaast worden op dit begrotingsartikel de in het kader van de 6^{de} staatshervorming overgekomen retributies en bijdragen (homologatie, vergunningen technische keuring, vergunningen rij scholen, technische diensten, opleidingsinstellingen, examencommissie, beroepscommissie) ingeschreven. Op basis van werkelijke realisatie 2019 wordt er voor deze overgekomen retributies en bijdragen een ontvangst van 3.650 keuro ingeschreven bij BO2021.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	152.503	0	0
Bijstelling BO 2021	- 5.707	0	0
BO 2021	146.796	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive

Op basis van de geactualiseerde raming van de FOD Financiën van 24 september 2020 worden de ontvangsten uit de verkeersboetes neerwaarts bijgesteld met 5.707 keuro.

MB0-9MHHTNA-OW – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten van het Verkeersveiligheidsfonds opgenomen. Het betreft:

- De eerste 17.929 keuro aan ontvangsten uit de verkeersboetes. Daarnaast kunnen de ontvangsten op het Verkeersveiligheidsfonds nog stijgen indien de verkeersboetes het bedrag van 161.243 keuro overschrijden.
- De ontvangsten uit afdrachten (6% van de netto-ontvangsten van de ondernemingen die instaan voor de technische controle), die op basis van de prestaties in 2019 worden geraamd op 10.536 keuro. De ontvangsten boven het in de budgettaire boordtabel opgenomen bedrag (5.539 keuro), worden ingeschreven als toegewezen ontvangsten binnen het Verkeersveiligheidsfonds. Het restbedrag van 4.997 keuro wordt dus op dit artikel ingeschreven. Dit is een stijging van 2.286 keuro ten opzichte van BA2020.
- De afdrachten (0,25 euro per prestatie) die de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen afstaan aan het Verkeersveiligheidsfonds. Deze worden op basis van de prestaties in 2019 geraamd op 3.000 keuro.
- De exploitatieoverschotten van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen worden toegevoegd aan het Verkeersveiligheidsfonds. De ontvangsten uit deze exploitatieoverschotten worden voor 2021 geraamd op 11.369 keuro op basis van de uitvoeringgegevens 2019.

Kredietevolutive

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0	35.009	0
Bijstelling BO 2021	0	2.286	0
BO 2021	0	37.295	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive

De ontvangsten uit afdrachten (6% van de netto-ontvangsten van de ondernemingen die instaan voor de technische controle), worden op basis van de prestaties in 2019 geraamd op 10.536 keuro. Dit is een stijging van 2.286 keuro ten opzichte van BA2020.

MB0-9MHHTNA-OP – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel werden de ontvangsten uit het historisch saldo van het FIA (Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen) aangerekend. Aangezien het FIA eind 2019 volledig vereffend werd, worden er op dit artikel geen stortingen meer verwacht in 2021.

Kredietevoluitie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	0	0	0

Uitgaven

MB0-1MHH2NA-WT – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevoluitie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	3.564	3.564
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	3.564	3.564
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	3.564	3.564
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluities

De kredieten op dit artikel blijven ongewijzigd ten opzichte van BA2020.

MB0-1MHH4NA-WT – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

- Subsidies aan de gemeenten in het kader van verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes.
- Subsidies en andere uitgaven in het kader van de verkeersveiligheid (CARA, terugkommoment, rij scholen,...).
- IT-toepassingen in het kader van verkeersveiligheid.

Kredietevoluitie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	7.775	7.775
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	7.775	7.775

<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	7.775	7.775
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Op basis van de recente inschattingen blijkt dat het bij BA2020 toegekende budget toereikend zal zijn om de vermelde uitgaven te dekken in 2021. Het krediet van 7.775 keuro blijft dus behouden bij constant beleid. De investeringsuitgaven van AWV worden sinds BA2020 aangerekend op een ander begrotingsartikel (MB0-1MHH4NB-WT) binnen het Verkeersveiligheidsfonds. Dit teneinde de transparantie te verhogen.

MB0-1MHH4NB-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	21.000	10.658
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	21.000	10.658
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 1.505	5.742
BO 2021	19.495	16.400
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie betaalkalender		5.742
Terugdraai eenmalige intering saldo BA2020	-11.880	
Intering saldo 2021	8.089	
Toename afdrachten keuringscentra (zie ontvangstenartikel MB0-9MHHTNA-OW)	2.286	
TOTAAL	-1.505	5.742

- De toegewezen ontvangsten met betrekking tot afdrachten keuringscentra van het verkeersveiligheidsfonds nemen toe met 2.286 keuro (zie begrotingsartikel MB0-9MHHTNA-OW). Deze toename wordt omgezet in extra beleidsuitgaven voor investeringen in verkeersveiligheid.

- Daarnaast wordt er 8.089 keuro ingeteerd op het saldo van het Verkeersveiligheidsfonds. Dit betekent dat er 8.089 keuro extra beleidskrediet wordt voorzien dan er is binnengekomen aan ontvangstenzijde. In 2020 werd er 11.880 keuro meer beleidskrediet voorzien dan er ontvangen werd.

MB0-1MHH4NW-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.000	5.000
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	5.000	5.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	5.000	5.000
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH4NX-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.000	5.000
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	5.000	5.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	5.000	5.000
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH2NY-IS – VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH4NY-IS – VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de werkingstoelage aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, die vanaf 2019 helemaal gefinancierd wordt vanuit het Verkeersveiligheidsfonds.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	8.225	8.225
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	8.225	8.225
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	8.225	8.225
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

De toelage aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde blijft constant ten opzichte van BA 2020.

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Uitgaven

MBU-3MHH2NA-WT – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	564
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	564
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	564
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Het benodigd VEK-budget van dit artikel wordt niet gewijzigd bij BO2021, gelet op het nog openstaand encours.

Overige entiteiten onder toezicht

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

De werking van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde kadert helemaal binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Door middel van educatie en sensibilisering binnen het verkeers- en mobiliteitsbeleid worden de kennis, vaardigheden en attitudes op het vlak van verkeer en mobiliteit verbeterd. Dit gebeurt onder andere door doelgroepgerichte levenslange educatie aan te bieden aan zowel verkeers- en mobiliteitsprofessionals als weggebruikers. We behouden via de werking van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde het bestaande aanbod en investeren daarnaast extra in opleidingen voor de meest kwetsbare doelgroepen. We evalueren het bestaande aanbod waarbij we ook aandacht hebben voor de hervormde rijopleiding en sturen waar nodig bij.

Ontvangsten

De eigen ontvangsten voor 2021 worden geschat op 657 keuro. De verdeling tussen bedrijven, gezinnen en overheid is gebaseerd op een inschatting per project. De inkomsten van derden worden geschat op 113 keuro. Het betreft:

- 20 keuro sponsoring ruilovereenkomst met het nieuwsblad voor het project 'de grote verkeersquiz';
- 78 keuro uit inkomsten van de Verkeersweken, het Vlaams congres verkeersveiligheid, dag van de motorrijder en overige congressen en studiedagen;
- 15 keuro aan inkomsten bestaande uit eigen bijdrage maaltijdcheques en VAA;
- 18 keuro aan sponsoring van Ethias.

Voor 2021 wordt een subsidie vanuit het Verkeersveiligheidsfonds voorzien van 8.225 keuro.

Uitgaven

De uitgaven voor lonen en sociale lasten worden voor 2021 geraamd op 4.410 keuro. De algemene werkingskosten worden geraamd op 4.338 keuro. Voor de huur van de kantoren, parkeerplaatsen en magazijn wordt een bedrag van 156

keuro voorzien. Voor het wagenpark en allerlei investeringen in projectwerking wordt een bedrag van 100 keuro opgenomen.

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Ontvangsten

Lantis krijgt een toelage van 5.000 keuro uit het Verkeersveiligheidsfonds.

Uitgaven

Het bedrag van 5.000 keuro wordt ingezet om de verkeersveiligheid te garanderen gedurende de werken aan de Oosterweelverbinding. Naast maatregelen voor de filestaartbeveiliging op de snelwegen wordt vooral gefocust op verkeersveilige verbindingen voor voetgangers en fietsers. Ook wordt er voorzien in een Minder Hinder plan voor Rechteroever en worden een heel aantal fietsprojecten uitgerold.

De Werkvennootschap

Ontvangsten

De Werkvennootschap krijgt een toelage van 5.000 keuro uit het Verkeersveiligheidsfonds.

Uitgaven

Het bedrag van 5.000 keuro wordt ingezet om investeringen in verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door De Werkvennootschap op te vangen, alsook om uitgaven te financieren die kaderen binnen het verkeersveiligheidsplan (waaronder investeringen in fietsinfrastructuur zoals het realiseren van fietssnelwegen).

4.2. ISE: Verkeersbeleid

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

In het kader van het fietsbeleid zal onder andere een nieuwe focus gebracht worden aan het Vlaamse fietsbeleidsplan gekoppeld aan het WK Wielrennen dat in september 2021 zal plaatsvinden in Vlaanderen. Er wordt daarom ingezet op maatregelen die het functionele fietsen ten goede komen. Om in staat te zijn om het fietsbeleid in Vlaanderen te evalueren, wordt verder ingezet op het opvolgen van indicatoren via fietsdata. De opvolging van data past binnen de datastrategie van het beleidsdomein.

Daarnaast zet Fietsberaad, het kenniscentrum van fietsbeleid in Vlaanderen, verder in op de prioriteiten van hun actieplan, waarvoor zij jaarlijks een werkingssubsidie ontvangen van ongeveer 435 keuro. Fietsberaad zet ook verder in op de ontwikkeling van Velopark, een overkoepelend platform dat de gegevens van alle bewaakte fietsenstallingen in België verzamelt.

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

Het project vormt een samenwerking tussen het beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie, het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en Imec vzw.

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

De opbrengsten uit de kilometerheffing werden grotendeels geïnvesteerd in de Vlaamse weginfrastructuur. Daarnaast gaat een belangrijk deel van de opbrengsten (ongeveer 40 miljoen per jaar) naar het flankerend beleid van de kilometerheffing voor de vrachtwagens.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

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

VERKEERSBELEID, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutie	BO 2021	BA 2020	evolutie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	45.848	-276	45.572	45.676	-304	45.372
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	45.848	-276	45.572	45.676	-304	45.372
Overflow	0	0	0	685	-685	0
Aanwending VAK-ruiter	10.000	-6.079	3.921			

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleidskredieten in het kader van het verkeersbeleid dalen met 276 keuro. Dit is het gevolg van enerzijds een terugdraai van compensatie naar De Vlaamse Waterweg voor de overdracht van de toekenning van de vaarbewijzen en de bijstellingen voor de verwerking van de ontvangsten uit EU subsidies anderzijds. De daling van VEK-budgetten is te verklaren door de resultante van positieve en negatieve kredietbewegingen naar aanleiding van een actualisatie van de betaalbehoeften.

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

Ontvangsten

MB0-9MHHAOA-OW – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	1.231	0	0
Bijstelling BO 2021	- 500	0	0
BO 2021	731	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Deze ontvangsten werden in 2020 geraamd op 600 keuro. In 2020 werden op deze post eenmalige ontvangsten ingeschreven van 631 keuro in het kader van EU-projecten zoals Mobilidata en Dignity. In 2021 worden de verwachte ontvangsten uit EU-projecten bijgesteld tot 131 keuro. Dit betekent dat de totaal geraamde ontvangst op dit artikel op 731 keuro bedraagt.

MB0-9MHHAOY-OI – FONDS FLANKEREND ECONOMISCH BELEID (HERMESFONDS)

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten vanuit het Hermesfonds opgenomen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	200	0	0
Bijstelling BO 2021	106	0	0
BO 2021	306	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Vanuit het Hermesfonds werd in 2020 een tweede schijf van 200 keuro voorzien als cofinanciering voor het Europese project Concorda. Dit bedrag wordt in 2021 teruggedraaid. Wel wordt er voor het project DEMCA een ontvangst van 306 keuro opgenomen vanuit het Hermesfonds (voor fase 2). De laatste schijf (fase 3) wordt verwacht in 2023.

Uitgaven

MB0-1MHH20A-WT – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.568	5.703
<i>Overflow BA 2020</i>	0	- 685
BA 2020 excl. overflow	5.568	5.018
<i>Index</i>	5	5
<i>Compensaties</i>	345	695
<i>Andere bijstellingen</i>	- 626	- 626
BO 2021	5.292	5.092
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MIH2TY-IS	345	345	Terugdraai eenmalige compensatie naar DVW voor overdracht toekenning vaarbewijzen
Van MBU-3MFH2KB-WT		350	Compensatie ifv actualisatie betaalkalender
TOTAAL	345	695	

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Terugdraai recuperatie eenmalige ontvangsten EU projecten in 2020	-557	-557
Inschatting recuperatie ontvangsten EU projecten in 2021	131	131
Terugdraai eenmalige middelen Concorda	-200	-200
TOTAAL	-626	-626

- De ontvangsten uit Europese subsidies ten belope van in totaal 557 keuro, die bij BA2020 werden gerecupereerd in de uitgaven in VAK en VEK, worden bij BO2021 teruggedraaid. De nieuwe inschatting voor ontvangsten uit EU-

subsidies ligt in 2021 lager omwille van het aflopen van een aantal projecten in 2020. Er wordt een geraamde ontvangst ingeschreven van 131 keuro.

- De eenmalig toegekende kredieten vanuit het Hermesfonds voor het project Concorda worden niet meer voorzien vanaf 2021 en worden dus teruggedraaid.

MB0-1MHX20B-PR – PROVISIE KILOMETERHEFFING

Korte inhoud begrotingsartikel

Deze provisie bedraagt bij de BO2021 5.307 keuro, waarvan 4.000 keuro gereserveerd is voor flankerende maatregelen binnen de transportsector, en die herverdeeld worden tijdens het jaar. Vanaf BO2020 wordt het saldo ingevolge hogere ontvangsten uit de kilometerheffing afgeroomd naar de algemene middelen en niet meer toegevoegd aan deze provisie.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.307	5.000
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	5.307	5.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	307
BO 2021	5.307	5.307
Aanwending VAK-ruiter	3.921	

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie betaalkalender	0	307
TOTAAL	0	307

Er wordt een bijstelling in VEK ten bedrage van 307 keuro ingeschreven teneinde het VAK en VEK gelijk te stellen.

Aanwending VAK-ruiter

Gelet op de verwachte aanwending van de ruiter in 2020 zal er in 2021 een bedrag van 3.921 keuro aangewend worden. Dit is een daling van 6.079 keuro ten opzichte van de opgenomen aanwending bij BA2020.

MB0-1MHH20C-WT – SUBSIDIES ECOLOGISCH EN VEILIG TRANSPORT

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de subsidies aan de transportsector naar aanleiding van de invoering van de kilometerheffing voorzien.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	34.973	34.973

<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	34.973	34.973
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	34.973	34.973
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Constant beleid.

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MBU-2MHHAOY-OI – FONDS FLANKEREND ECONOMISCH BELEID (HERMESFONDS)

Korte inhoud begrotingsartikel

De ontvangsten vanuit het Hermesfonds worden opgenomen op de algemene uitgavenbegroting.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Uitgaven

MBU-3MHH2OA-WT – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van verkeersbeleid worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MHH2OA-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2020.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	2.000
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	2.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	- 1.244
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0

BO 2021	0	756
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MB0-1MEH2EA-WT	0	-1.244	Betaalkalender
TOTAAL	0	-1.244	

Er wordt 1.244 keuro VEK gecompenseerd naar MB0-1MEH2EA-WT om te voldoen aan de betaalverplichtingen die voortvloeien uit de nieuwe engagementen. Deze worden sinds 2019 aangerekend op de algemene uitgavenbegroting en dienen daar dus vereffend te worden.

4.3. ISE: Weginfrastructuur algemeen

Wat weginfrastructuur (incl. fietsinfrastructuur) betreft wordt in de eerste plaats gefocust op het onderscheid tussen enerzijds het onderhouden van de weginfrastructuur en anderzijds het verbeteren/vernieuwen van de weginfrastructuur.

Aangezien niet alle ontvangsten en uitgaven specifiek toe te wijzen zijn aan één van deze twee categorieën, werd een inhoudelijk structurelement gecreëerd waarin dergelijke ontvangsten en uitgaven ondergebracht kunnen worden. Het gaat hier dan onder andere over uitgaven op het vlak van communicatie, compensatie in het kader van minder hinder of de aankoop van materieel, maar ook over het uitwerken van beleid voor weginfrastructuur.

Zo wordt in het kader van het fietsbeleid het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) door de vervoerregio's vastgesteld en worden richtlijnen voor toegang van speed pedelecs tot fietssnelwegen uitgewerkt. Daarnaast wordt het Geoloket Fiets verder ontwikkeld met concrete datamonitoring over de realisaties over de fietssnelwegen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken*
- *OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement*

WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolucie	BO 2021	BA 2020	evolucie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	9.664	0	9.664	9.061	521	9.582
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0

Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	9.664	0	9.664	9.061	521	9.582
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De betaalkredieten stijgen met 521 keuro. Dit is het gevolg van een geactualiseerde betaalbehoefte in 2021.

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

Ontvangsten

MD0-9MHHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit ontvangstenartikel betreft allerhande ontvangsten die niet op andere begrotingsartikels kunnen worden aangerekend. Deze toevallige of uitzonderlijke ontvangsten zijn niet wettelijk of decretaal geregeld. Dit begrotingsartikel is een combinatie van drie types van ontvangsten:

- diverse ontvangsten;
- terugstortingen van onroerende voorheffing door het ministerie van Financiën van ten onrechte ontvangen gelden en achterstallige ontvangsten door de overheid op de centrale ontvangstenrekening van de Vlaamse Gemeenschap;
- ontvangsten uit verkoop van buiten gebruik gestelde roerende goederen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	4.507	0	0
Bijstelling BO 2021	118	0	0
BO 2021	4.625	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

De bijstelling van 118 keuro betreft ontvangsten in het kader van een Imec subsidie voor het project Mobilidata en wordt als volgt samengesteld:

- terugdraaien van de 2de subsidieschijf van Imec voor het project Mobilidata voor een bedrag van 3.172 keuro in 2020;
- verwachte ontvangst in 2021 van de 3de subsidieschijf van Imec voor het project Mobilidata van 3.291 keuro. Deze ontvangst wordt in 2021 gerecupereerd in hetzelfde jaar aan uitgavenzijde in VAK op artikel (MDU-3MHH2RA-WT).

Uitgaven

MD0-1MHH2PA-WT – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Het gebruik van dit budget kan als volgt toegelicht worden:

- AWV gebruikt specifiek materieel voor het uitvoeren van haar activiteiten. Hierbij worden enerzijds de onderstaande goederen aangekocht:
 - o vervoersmiddelen: specifieke voertuigen voor de wegendistricten zoals vrachtwagens en polyvalente voertuigen;
 - o rollend materieel en machines: materieel voor de winterdienst zoals zoutstrooiers, sneeuwplougen en wielladers, ander materieel en machines voor de wegendistricten zoals aanhangwagens, signalisatiewagens, botsabsorbeerders en hoogtewerkers;
 - o niet-rollend materieel en machines: signalisatie- en topografisch materieel en onderzoeks- en meetapparatuur voor de afdelingen Wegenbouwkunde en EVT;

Anderzijds worden hierbij de volgende kosten aangerekend:

- o aankopen van klein materieel;
 - o onderhoud en herstelling van specifiek materieel;
 - o andere specifieke werkingsuitgaven eigen aan de entiteit.
- Deze budgetten worden ook gebruikt voor het communicatieprogramma. Het Agentschap Wegen en Verkeer wil via dit programma de burger informeren en sensibiliseren. Het informeren gebeurt door het inzetten van communicatiemiddelen rond infrastructuurwerken zoals folders en bewonersbrieven, advertenties. Door middel van communicatieactiviteiten rond mobiliteit en verkeersveiligheid wil AWV ook sensibiliseren. Concreet gebeurt dit door mediacampagnes, het plakken van affiches, het optimaliseren van de AWV-website, ...
 - Daarnaast worden op dit begrotingsartikel de belastingen betaald op het gedeelte van het patrimonium in eigendom van het Vlaams Gewest dat door het Agentschap Wegen en Verkeer wordt beheerd. Dit omvat onder andere de onroerende voorheffing, heffingen voor leegstand en de polderbelasting.
 - Een ander luik is de schaduwtoel van de Liefkenshoektunnel. Bij verkeersincidenten die belangrijke hinder veroorzaken op de Antwerpse Ring, de toegangswegen naar de Ring of in de Kennedytunnel, kiest het Verkeerscentrum ervoor om het verkeer verplicht om te leiden via de Liefkenshoektunnel. In dat geval betaalt het Vlaams Gewest de tol van de wagens die van de Liefkenshoektunnel gebruik maken voor de duur van de verplichte omleiding, de zogenaamde schaduwtoel. Dit zorgt voor kortere files, wat minder overlast betekent voor de weggebruikers en omwonenden. Er werd een overeenkomst afgesloten tussen AWV en de uitbater van de tunnel, de N.V. Tunnel Liefkenshoek.
 - De uitgaven t.g.v. dadingen of gerechtelijke procedures, waarbij AWV wordt veroordeeld tot het betalen van schadevergoedingen, worden ook hieronder opgenomen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	9.664	9.061

<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	9.664	9.061
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	521
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	9.664	9.582
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)			
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MDU-3MHH2PA-WT		521	Actualisatie betaalkalender
TOTAAL		521	

Er wordt 521 keuro VEK gecompenseerd vanuit MDU-3MHH2PA-WT.

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MDU-2MHHAPA-OW – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Aan dit begrotingsartikel worden volgende ontvangsten toegewezen:

- alle vorderingen en ontvangsten in het kader van boetes en beteugelingen opgesteld door de Wegeninspectie waaronder, overtollige asdruk, uitzonderlijk vervoer,... Vanaf 2021 zal de Wegeninspectie deel uitmaken van de Vlaamse Belastingdienst. De ontvangsten blijven echter binnenkomen op voorliggend algemene ontvangstenartikel;
- retributies uitzonderlijk vervoer.

Kredietevolutie

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2020	7.900		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	7.900		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

De geraamde ontvangst blijft behouden bij BO 2021.

Uitgaven

MDU-3MHH2PA-WT – WEGINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Vanaf 2019 zijn de budgetten op dit begrotingsartikel overgeheveld naar de algemene uitgavenbegroting. Vanaf 2021 zal het encours hier afgelost zijn, waardoor dit begrotingsartikel vanaf 2022 geschrapt mag worden.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	521
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	521
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	- 521
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MD0-1MHH2PA-WT		-521	Actualisatie betaalkalender
TOTAAL		-521	

Er wordt 521 keuro in VEK gecompenseerd naar begrotingsartikel MD0-1MHH2PA-WT. Nieuwe engagementen worden sinds 2019 aangerekend op dit artikel van de algemene uitgavenbegroting. Daar dient aldus voldoende VEK voorzien te worden.

Overige entiteiten onder toezicht

Tunnel Liefkenshoek

Ontvangsten

Omwille van de situatie rond corona is het niet eenvoudig om een correcte inschatting te maken van de te verwachten omzet in 2021. Bij de opstelling van deze begroting bedraagt de daling van het verkeer ten opzichte van dezelfde periode in 2019 +/-40%. Het personenwagenverkeer is met meer dan 50% afgenomen, het vrachtverkeer met 25%.

Rekening houdend met de evolutie van het verkeer na de financiële crisis in 2008, de prognoses in verband met het economisch herstel in 2021 en het mogelijke substitutie-effect door een mogelijks filevrije Kennedytunnel, is uitgegaan van volgende aannames:

- De krimp van het vrachtverkeer in 2020 zal in 2021 goedge maakt worden. Voor de omzet van het vrachtverkeer wordt bijgevolg de effectieve omzet van 2019 gehanteerd.
- De huidige daling van het personenwagengerkeer zal in 2021 slechts gedeeltelijk herstellen mede gezien het feit dat telewerken eerder de norm is en zal worden. Er wordt van uitgegaan dat het personenwagengerkeer 10% minder zal bedragen dan in 2019.

De totale omzet zal hierdoor 8,5% lager uitvallen dan wat voorzien was in de BA2020.

Uitgaven

De uitgaven blijven grosso modo op hetzelfde niveau als in de BA2020, met dien verstande dat:

- De werkingskosten wat lager liggen wegens lagere energiekosten, lagere post- en verzendingskosten omwille van de omruiling van Teletol-kaarten door Teletolbadges, gratis internet door ruil gebruik tunnelinfrastructuur.
- De rente op de schuldvordering van BAM jaarlijks daalt.
- Ten gevolge van de gedaalde omzet de retributie verschuldigd aan BAM daalt.
- De vennootschapsbelasting lager zal uitvallen wegens het zwakkere boekhoudkundig resultaat.

4.4. ISE: Onderhoud weginfrastructuur

Dit inhoudelijk structurelement wordt gebruikt voor het onderhoud van de weginfrastructuur (incl. de elektrische en elektromechanische installaties).

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

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

De gerelateerde operationele doelstelling is:

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

ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutive	BO 2021	BA 2020	evolutive	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	181.576	104	181.680	181.249	104	181.353

Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	181.576	104	181.680	181.249	104	181.353
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleids- en betaalkredieten in het kader van het onderhoud van de weginfrastructuur blijven nagenoeg constant.

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

Ontvangsten

MD0-9MHHAQA-OW – ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel betreft schaderegelingen die voortvloeien uit het beheer van het openbare domein, geldboetes en invorderingen ingevolge gerechtelijke uitspraken, terugstortingen door aannemers van boetes in verband met overheidsopdrachten.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	5.500	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	5.500	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

De geraamde ontvangst op dit begrotingsartikel blijft ongewijzigd.

Uitgaven

MD0-1MHH2QA-WT – ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

De kredieten op dit begrotingsartikel worden aangewend voor de exploitatie en het onderhoud van de weginfrastructuur en aanhorigheden. Dit gaat dan over groenonderhoud, wegenonderhoud, veegwerken, vervangen van de signalisatie, vervangen van de beveiligingsconstructies, elektriciteitskosten, verkeer- en tunnelmanagement, afhandelen incidenten, sneeuw- en ijsvrij houden van de weg e.a. De voorziene middelen zijn strikt noodzakelijk om het bestaande patrimonium in goede staat te behouden en naar behoren te laten functioneren.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	181.576	181.249
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	181.576	181.249
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	104	104
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	181.680	181.353
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van QDX-3QCE2FA-WT	104	104	Samenwerking tussen ANB en AWV ikv herstelling ecorasters
TOTAAL	104	104	

In het kader van de samenwerking met het Agentschap Natuur en Bos (ANB) rond de herstelling van ecorasters, is er afgesproken om de herstellingskosten procentueel te verdelen tussen AWV en ANB. ANB zal haar bijdrage (104 keuro) overdragen naar AWV zodat AWV de effectieve betalingen kan uitvoeren.

4.5. ISE: Investeringen in weginfrastructuur

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe weginfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structurelement. Naast AWV nemen ook Lantis en De Werkvennootschap het voortouw in het investeren in de weginfrastructuur in Vlaanderen.

Er wordt een hoog investeringsritme vooropgesteld, met extra middelen voor MOW-investeringen vanaf 2020, maar ook in 2021 (zie de extra 35 miljoen euro die opgenomen werd in het Vlaams Infrastructuurfonds om snel te kunnen inspelen op investeringsopportuniteiten). Er zal prioriteit gegeven worden aan investeringen in fietsinfrastructuur, in doorstroming op het hoofdwegennet, in openbaar en collectief vervoer en in 'missing links'.

De realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) en meer recent ook de uitbouw van een netwerk van fietssnelwegen zijn belangrijke maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen en de veiligheid te verbeteren. Daarom verhogen we de budgettaire middelen voor investeringen en subsidies in fietsinfrastructuur met het oog op de uitbouw van een kwalitatief netwerk van fietssnelwegen (ruggengraat BFF) en de versnelling van de realisatie van de overige schakels van het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk (BFF).

In het kader van Oosterweel worden de uitgaven voor wegenbouwkundige werken bij BAM bij BO 2021 bijgesteld tot 3.190.775 keuro. Hiervan wordt in het kader van het Toekomstverbond een bedrag van 22.550 keuro voorzien voor leefbaarheidsprojecten op Linkeroever en een bedrag van 700.000 keuro voor de onderbouw van de overkapping op Rechteroever.

Ook De Werkvennootschap investeert in 2021 verder in de aan haar toegewezen projecten. Voor het programma 'Werken aan de ring', waaronder de herinrichting van de ring rond Brussel (R0) (Noord, Oost en West/Zuid), de uitbouw van het hoogwaardig openbaar vervoer (Brabantnet), de investeringen in de fietssnelwegen, alsook de verschillende vervoersknooppunten vervat zitten, wordt de totale investering geraamd op 171 miljoen euro. Binnen het project R4WO investeert De Werkvennootschap 26 miljoen euro en worden de verdere stappen gezet voor het PPS-project van R4WO. Voor het project Noord-Zuid Limburg is een investering van 9,4 miljoen euro voorzien. Andere missing links zijn: het project Rond Ronse en Spartacus 2 die zich in studiefase bevinden.

De relevante operationele doelstellingen uit de beleidsnota voor dit ISE zijn:

- *OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken*
- *OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk*
- *OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement*
- *OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief, aantrekkelijk fietsnetwerk*
- *OD 2.3. Een vlotte doorstroming op de weg realiseren*
- *OD 6.2. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam wegennetwerk*
- *OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk*

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe weginfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structurelement. Naast AWW nemen ook Lantis en De Werkvennootschap het voortouw in het investeren in de weginfrastructuur in Vlaanderen.

INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolucie	BO 2021	BA 2020	evolucie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	0	0	0	2.300	-300	2.000
Toelagen (interne stromen (IS))	31.758	718.485	750.243	38.598	15.508	54.106
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	105.914	4.086	110.000	66.532	91.532	158.064
Totaal incl. overflow	137.672	722.571	860.243	107.430	106.740	214.170
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter	15.671	-13.671	2.000			

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleidskredieten stijgen met 722.571 keuro, wat op 71 keuro na te wijten is aan de beleidskredieten die voorzien worden in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de Antwerpse Ring.

De betaalkredieten stijgen met 106.740 keuro, wat enerzijds te wijten is aan een grote stijging van de betaalkredieten bij De Werkvennootschap ten belope van ongeveer 93 miljoen euro. Anderzijds wordt er een extra bedrag van 13,7 miljoen euro voorzien voor de vereffeningen in het kader van de leefbaarheidsprojecten bij BAM.

Gelet op het feit dat hier enkel de toelagen aan deze vennootschappen worden opgenomen, geeft dit totaal een vertekend beeld van alle investeringen in weginfrastructuur. Deze zijn immers grotendeels terug te vinden in de begroting van het Vlaams Infrastructuurfonds, BAM en De Werkvennootschap.

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

Ontvangsten

MB0-9MHARY-OP – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de terugbetaling van de lening door de Werkvennootschap.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	34.903	0	0
Bijstelling BO 2021	25.779	0	0
BO 2021	60.682	0	0

Uitgaven

MB0-1MHH2RD-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN IN DE STEDELIJKE ZONES ROND DE RING OM ANTWERPEN

Korte inhoud begrotingsartikel

In het kader van het akkoord rond Oosterweel werd afgesproken dat er een fonds gecreëerd zal worden waarop de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW verzameld zullen worden teneinde dit fonds aan te kunnen wenden in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – ring om Antwerpen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	2.300
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	2.300
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 300
BO 2021	0	2.000

Aanwending VAK-ruiter	2.000
-----------------------	-------

Inhoudelijke toelichting kredietevolutes

(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Terugdraai eenmalige VEK-effect aanwending VAK-ruiter	0	-300
TOTAAL	0	-300

Er wordt een bijstelling in VEK ten bedrage van 300 keuro (ingeschreven ten gevolge van de verwachte aanwending van de VAK-ruiter in 2020) teruggedraaid bij BO2021. Het VEK-effect van de aanwending van de overkappingsruiter zal opgenomen worden bij de betreffende entiteiten.

Aanwending VAK-ruiter

Vanaf BO 2021 wordt de aanwending van de VAK-ruiter rechtstreeks ingeschreven in de investeringstoelage van de betrokken entiteiten. De Vlaamse overheid heeft zich immers geëngageerd tot 1 miljard euro VAK voor wat de leefbaarheidsprojecten betreft. In functie van de facturen die voortvloeien uit deze vastleggingen, wordt het overgedragen saldo op dit begrotingsartikel vervolgens jaarlijks in mindering gebracht.

Bij BO 2021 worden zo volgende vastleggingen (vereffeningen) begroot:

- 2.000 (2.000) keuro werking intendant op dit begrotingsartikel: zal worden aangewend voor studieopdrachten, communicatiekosten, mediacampagnes, workshops en evenementen in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – ring om Antwerpen;
- 22.550 (22.500) keuro Leefbaarheidsprojecten bij Lantis op Linkeroever;
- 700.000 (0) keuro Leefbaarheidsprojecten bij Lantis voor de onderbouw van de overkapping op Rechteroever;
- 3.300 (0) keuro voor de studie voor Ringpark Zuid bij AWV.

MB0-1MHH5RU-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de investeringstoelage aan BAM, specifiek voor de leefbaarheidsprojecten. Zie bespreking van de begroting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

Kredietevolucie

(duizend euro)		
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	722.500	0

BO 2021	722.500	0
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH2RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de werkingstoelage aan BAM. Zie bespreking van de begroting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	11.826	11.826
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	11.826	11.826
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	11.826	11.826
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH5RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de investeringstoelage aan BAM voor flankerende maatregelen. Zie bespreking van de begroting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	6.798	16.115
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	6.798	16.115
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	13.785
BO 2021	6.798	29.900
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH2RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	9.048	9.048
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	9.048	9.048
<i>Index</i>	71	71
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	9.119	9.119
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MHH5RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft een deel van de investeringstoelage aan De Werkvennootschap. Zie bespreking van de begroting van De Werkvennootschap.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	4.086	1.609
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	4.086	1.609
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 4.086	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	1.652
BO 2021	0	3.261
Aanwending VAK-ruiter	1.353	

Verantwoording aanwending overgedragen VAK

Er wordt in 2021 een aanwending van de ruiter voorzien ten belope van 89.717 keuro. Dit betekent dus een daling van de aanwending van begrotingsruiter met 27.502 keuro ten opzichte van 2020 waar 117.219 keuro werd voorzien. Een bedrag van 88.364 keuro wordt voorzien op het artikel MB0-1MHH5RY-PA. Het restant van 1.353 keuro op voorliggend begrotingsartikel.

MB0-1MHH5RY-PA – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de investeringstoelage aan De Werkvennootschap. Zie bespreking van de begroting van De Werkvennootschap.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	105.914	66.532
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	105.914	66.532
<i>Index</i>	0	0

<i>Compensaties</i>	4.086	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	91.532
BO 2021	110.000	158.064
Aanwending VAK-ruiter	88.364	

Verantwoording aanwending overgedragen VAK

Er wordt in 2021 een aanwending van de ruiter voorzien ten belope van 89.717 keuro. Dit betekent dus een daling van de aanwending van begrotingsruiter met 27.502 keuro ten opzichte van 2020 waar 117.219 keuro werd voorzien.

Een bedrag van 88.364 keuro wordt voorzien op voorliggend begrotingsartikel. Het restant van 1.353 keuro op MB0-1MHH5RY-IS.

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangsten

MDU-2MHHARA-OW – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel is een combinatie van drie types van ontvangsten:

- vorderingen en ontvangsten uit concessies, verhuring van gronden en gebouwen en het verplaatsen van leidingen: 2.000 keuro;
- opbrengsten uit nevenbedrijven langsheen de snelweg: 32.500 keuro;
- verkoop van gronden aan andere sectoren dan de overheid: 2.522 keuro.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	37.022		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	37.022		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

De geraamde ontvangsten op dit begrotingsartikel blijven ongewijzigd.

MDU-2MHHARB-OL – BESCHIKBAARHEIDSVERGODINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

De ontvangst op dit begrotingsartikel is gerelateerd aan een boekhoudkundige en technische verwerking rond het PPS project Brabo I.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	349		
Bijstelling BO 2021	- 70		

BO 2021	279		
----------------	------------	--	--

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Op basis van de meest recente aflossingstabel van het project Brabo I wordt het budget met 70 keuro naar beneden bijgesteld.

MDU-2MHARV-OI – FONDS FLANKEREND ECONOMISCH BELEID (HERMESFONDS)

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel wordt voorzien voor interrelaties tussen Vlaio en AWW. Dit is in 2021 niet van toepassing.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

MDU-2MHARW-OI – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel

Het VIF voorziet jaarlijks middelen voor de grondenbankwerking van de VLM. De terugbetaling van de saldi uit deze werking worden op dit artikel aangerekend. Voor 2021 zijn er geen terugbetalingen voorzien.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Uitgaven

MBU-3MH2RA-LO – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de lonen en forfaitaire vergoedingen van de regeringscommissarissen bij de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	92	92
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	92	92

<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	92	92
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Geen wijzigingen bij BO2021.

MDU-3MHH2RA-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

De kredieten op dit begrotingsartikel worden aangewend voor het structureel onderhoud en investeringen in weginfrastructuur. Dit gaat over het ontwerpen, aanleggen, herinrichten, uitrusten van gewest- en autosnelwegen voor autoverkeer, vrachtvervoer, fiets- en voetgangersvoorzieningen, voorzieningen voor mindervaliden en van elektromechanische en telematica-uitrustingen.

Ook (investerings)subsidies aan provincies, steden en gemeenten in het kader van het decreet basisbereikbaarheid en voor overdrachten van gewestwegen worden op dit begrotingsartikel gefinancierd, alsook de aflopende subsidies voor de bevolen verplaatsingen van rioleringen, gas- en elektriciteitsinstallatie. Alle kosten gerelateerd aan het kabelnetwerk van AWW worden op dit begrotingsartikel gefinancierd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer helpt mee aan de doorstroming van het openbaar vervoer in samenwerking met de VVM de Lijn. Het betreft onder andere de aanleg van vrije busstroken, verkeerslichtenbeïnvloeding en verplaatsing van haltes (na een kruispunt).

Het zogenaamde handhavingsbeleid wordt eveneens met deze kredieten gefinancierd (flitspalen, installaties voor trajectcontrole, aswegers en systemen voor automatische nummerplaatherkenning).

Het herstellen van schade aan elektrische en elektromechanische installaties wordt eveneens met deze kredieten gefinancierd. Mogelijke oorzaken van beschadigingen aan deze installaties zijn verkeersongevallen, vandalisme en overmacht (water- en stormschade). Het is essentieel voor de weggebruikers dat deze uitrustingen zo snel mogelijk terug beschikbaar zijn, dit om een vlotte en veilige mobiliteit te kunnen verzekeren en ervoor te zorgen dat kunstwerken bediend kunnen blijven worden.

Ten slotte worden de kosten van het onderhoud en de investeringen in het kabelnetwerk van afdeling Elektromechanica en Telematica hierop aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	449.667	440.341
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	449.667	440.341
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 8.694	- 9.954
<i>Andere bijstellingen</i>	- 6.453	672

BO 2021	434.520	431.059
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MDU-3MHH2RB-LE	-368	-368	Compensatie ikv beschikbaarheidsvergoedingen PPS – naar kapitaalscomponent
Van MDU-3MHH2RB-WT	44	44	Compensatie ikv beschikbaarheidsvergoedingen PPS
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-10.000	0	Terugdraai eenmalige compensatie 2020
Van MBU-3MFH2LB-WT	10.000	0	Compensatie voor snelwegparkings
Naar MDU-MHH2RW-IS	-269	-269	Herverdeling VIF – VLM: grondenbanken
Naar MDU-3MHH2RY-WT	- 9.361	-9. 361	BTW op overdracht infrastructuur door DWV aan AWW
Van MBU-3MFH2LB-WT	+1.260		Masterplan Toegankelijkheid haltes
TOTAAL	-8.694	-9.954	

- Er wordt 368 keuro in VAK en VEK gecompenseerd naar MDU-3MHH2RB-LE (kapitaalscomponent BBV) op basis van de meest recente aflossingstabellen van PMV waarin de cijfers voor de PPS projecten voor begrotingsjaar 2021 bijgesteld worden.
- Er wordt 44 keuro in VAK en VEK gecompenseerd vanuit MDU-3MHH2RB-WT in het kader van gewijzigde beschikbaarheidsvergoedingen conform de aflossingstabellen.
- De compensatie van 10.000 keuro in VAK naar MBU-3MFH2LB-WT betreft een terugdraai van de eenmalige compensatie doorgevoerd in 2020.
- Er wordt 10.000 keuro in VAK gecompenseerd van MBU-3MFH2LB-WT voor investeringen in het kader van snelwegparkings.
- Er wordt 269 keuro in VAK en VEK gecompenseerd naar MDU-3MHH2RW-IS op basis van een geactualiseerd projectenoverzicht van de VLM voor 2021.
- Er wordt 9.361 keuro in VAK en VEK gecompenseerd naar artikel MDU-3MHH2RY-WT om de BTW te voorzien bij de overdracht van de infrastructuur van De Werkvennootschap naar AWW.
- Er wordt 1.260 keuro in VAK gecompenseerd naar voorliggend artikel in het kader van het Masterplan Toegankelijkheid haltes.

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Terugdraaien recuperatie ontvangst verkoop gronden in 2020	-2.000	-2.000

Terugdraaien recuperatie eenmalige ontvangsten (CEF subsidies 2018)	-558	-558
Terugdraaien recuperatie ontvangsten project Mobilidata 2020	-7.186	0
Recuperatie ontvangst project Mobilidata 2021	3.291	0
Actualisatie betaalkalender voor project Mobilidata	0	3.230
TOTAAL	-6.453	672

- De neerwaartse bijstelling van 2.000 keuro in VAK en VEK betreft het terugdraaien van gerecupereerde eenmalige ontvangsten van de verkoop van gronden in 2020.
- De neerwaartse bijstelling van 558 keuro in VAK en VEK betreft het terugdraaien van eenmalige ontvangsten in het kader van CEF subsidies in 2020.
- De volgende eenmalig gerecupereerde ontvangsten van de subsidieschijven van Imec voor het project Mobilidata in 2020 worden eveneens teruggedraaid:
 - o de 1^{ste} schijf van 4.013 keuro
 - o de 2^e schijf van 3.173 keuro
- De ontvangst van de 3de subsidie schijf voor het project Mobilidata in 2021 voor het bedrag van 3.291 keuro in VAK wordt gerecupereerd op dit artikel. Aan ontvangstenzijde wordt deze ontvangst ingeschreven op artikel MD0-9MHHAPA-OW.
- De bijstelling van 3.230 keuro in VEK betreft een actualisatie van de betaalkalender voor het project Mobilidata.

MDU-3MHH2RB-WT – BESCHIKBAARHEIDSVERGOEDINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

De beschikbaarheidsvergoedingen (gedeelte rente en onderhoud) worden in het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten afgezonderd op dit begrotingsartikel.

Kredietevoluitie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	96.900	96.900
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	96.900	96.900
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 44	- 44
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	96.856	96.856
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MDU-3MHH2RA-WT	- 44	- 44	beschikbaarheidsvergoedingen PPS – rente en onderhoud
TOTAAL	-44	-44	

Volgens de meest recente aflossingstabellen van de PPS projecten zal er voor begrotingsjaar 2021 44 keuro minder nodig zijn voor de betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit wordt gecompenseerd naar de reguliere investeringskredieten van AWV (MDU-3MHH2RA-WT).

MDU-3MHH2RB-LE – BESCHIKBAARHEIDSVERGODINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

De kapitaalscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen voor de PPS projecten, worden in het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten afgezonderd op dit begrotingsartikel.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.548	5.548
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	5.548	5.548
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	368	368
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	5.916	5.916
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MDU-3MHH2RA-WT	368	368	Beschikbaarheidsvergoeding PPS -LE
TOTAAL	368	368	

Volgens de meest recente aflossingstabellen van de PPS projecten Noord-Zuid Kempen, Via R4 en Via Zaventem dient het budget voor 2021 te worden verhoogd. Er wordt een compensatie van 368 keuro in VAK en VEK doorgevoerd ten behoeve van deze beschikbaarheidsvergoedingen (deel kapitaal) vanuit begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT.

MDU-3MHH2RC-WT – FFEU

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel zijn budgetten voorzien voor volgende projecten:

- FFEU – Fietspaden: de kredieten op deze basisallocatie werden voorzien voor het uitvoeren van fietspaden. Deze fietspaden worden ofwel aangelegd door gemeenten en nadien terugbetaald door AWV of worden door AWV zelf opgevolgd.
De aanleg van deze fietspaden vraagt de nodige tijd: opmaken plannen, uitvoeren onteigeningen, uitvoering werken,... Daarbij is het ook moeilijk in te schatten wat de exacte kostprijs zal zijn van deze projecten. Zo is het bijvoorbeeld heel moeilijk om op voorhand de kostprijs van de nodige onteigeningen in te schatten. Daarenboven wordt, indien de uitvoering opgevolgd wordt door een gemeente, AWV niet altijd op de hoogte gehouden van de meest recente kostenramingen. De lange looptijd van deze projecten, het feit dat AWV soms geen bouwheer is en het feit dat het moeilijk is aan de start van een project de kostprijs exact in te schatten, maken het zeker te verantwoorden dat voor deze basisallocatie een ruiter voorzien wordt.
- FFEU - Gevaarlijke punten: de kredieten op deze basisallocatie worden vooral aangewend voor het versneld wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken. Dit project omvatte 809 wegenisprojecten. Alhoewel het project zijn einde nadert, zijn er nog steeds enkele wegenisprojecten die in uitvoering moeten gaan. Doordat het project zo groot was, kende het ook reeds een lange looptijd. Deze lange looptijd zorgt er ook voor dat vroegere ramingen en op basis hiervan genomen vastleggingen niet altijd meer actueel zijn, door onder meer de fluctuaties van eenheidsprijzen. Een voorbeeld hiervan is de geclusterde werking bij aanbesteding van wegenisprojecten. Om een schaalvoordeel te kunnen bekomen werden meerdere wegenisprojecten tezamen gegund aan één aannemer, waarna ze één voor één werden uitgevoerd. Dit heeft echter als gevolg dat de uiteindelijke kostprijs voor het aandeel van het laatst uit te voeren project vaak afweek van de oorspronkelijke raming en vastlegging, door onder meer de marktfluctuaties, gewijzigde verkeersstromen en uitvoeringsomstandigheden. Door de aanpak van volgende gevaarlijke punten in 2021 te gunnen zullen, op één na, alle gevaarlijke punten van deze historische lijst worden weggewerkt. Het betreft:
 - o Lier: kruispunt tussen R16 en Boomlaarstraat
 - o Antwerpen: kruispunt tussen Prins Boudewijnlaan en Frans van Dunlaan
 - o Deerlijk: kruispunt tussen Ringlaan en Kortrijkse Heerweg
 - o Wevelgem: kruispunt tussen Kezelberg en Ieperstraat
- FFEU - Missing links en Masterplan Antwerpen 2020: de kredieten op deze basisallocatie worden vooral voorzien voor het uitvoeren van onteigeningen van Missing Links. Aangezien deze onteigeningen veelal zeer traag verlopen en het ook moeilijk is deze onteigeningen van aan de start van een project precies te ramen (men is immers afhankelijk van onderhandelingen, gerechtelijke procedures,...) is ook hier het gebruik van een ruiter zeker aan te raden.
- FFEU – Verkeerslichtenbeïnvloeding: deze middelen hebben als doel een globaal pakket aan verkeerskundige en technologische initiatieven tot stand te brengen om de doorstroming voor het openbaar vervoer bij alle lichtengeregelde kruispunten in Vlaanderen te verbeteren, met voorrang voor verkeersassen en trajecten waarbij de impact op de doorstroming het hoogst is.

Kredietevolucie

(duizend euro)	
VAK	VEK

BA 2020 incl. overflow	0	46.288
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	46.288
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	- 5.288
BO 2021	0	41.000
Aanwending VAK-ruiter	13.595	

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie betaalkalender		-5.288
TOTAAL		-5.288

Toelichting aanwending VAK-ruiter

Gelet op de verwachte aanwending van de ruiter in 2020 zal er in 2021 een bedrag van 13.595 keuro aangewend worden.

MDU-3MHH2RE-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN OOSTERWEEEL

Korte inhoud begrotingsartikel

Er wordt een apart begrotingsartikel opgenomen op het VIF voor de opvolging van de studies en werken die AWV uitvoert in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de Antwerpse Ring.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	3.300	0
BO 2021	3.300	0
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting Kredietevoluties

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Studie leefbaarheidsprojecten	3.300	0
TOTAAL	3.300	0

Er wordt in functie van de studie voor Ringpark Zuid een bedrag van 3.300 keuro voorzien bij AWV, gefinancierd vanuit de overkappingsruiter.

MDU-3MHH2RW-IS – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel

De Vlaamse Landmaatschappij is een extern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid dat verscheidene taken heeft binnen het beleidsdomein Omgeving van de Vlaamse overheid. Dit begrotingsartikel bevat alle projecten die de Vlaamse Landmaatschappij voor AWV uitvoert.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	732	732
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	732	732
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	269	269
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	1.001	1.001
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MDU-3MHH2RA-WT	269	269	Herverdeling VIF - VLM
TOTAAL	269	269	

Er wordt 269 keuro in VAK en VEK gecompenseerd vanuit het investeringsbegrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT op basis van een geüpdatete projectenoverzicht van de VLM voor 2021.

MDU-3MHH2RY-WT – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel

De Werkvennootschap werd opgericht door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse mobiliteitsspelers te coördineren. Hierbij worden infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aangepakt teneinde een mobiliteitsinfrastructuur te realiseren en te faciliteren (ontwerpen, financieren, bouwen, onderhouden of beheren) voor het Vlaamse Gewest en publiekrechtelijke rechtspersonen. De drie activiteiten die door de Werkvennootschap ten behoeve van AWV gedaan worden zijn:

- Infrastructuurwerken;
- onteigening van gronden en woningen;
- aanschaf gronden ten behoeve van boscompensaties.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	36.384	36.384

<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	36.384	36.384
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	9.361	9.361
<i>Andere bijstellingen</i>	25.710	25.710
BO 2021	71.455	71.455
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)			
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MDU-3MHH2RA-WT	9.361	9.361	Bijstelling ifv overdrachten DWV
TOTAAL	9.361	9.361	

Er wordt 9.361 keuro gecompenseerd van het regulier investeringsartikel van AWV ter financiering van de BTW die verschuldigd is bij de overdracht van de infrastructuur door De Werkvennootschap aan AWV.

(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Bijstelling ifv oplevering DWV	25.710	25.710
TOTAAL	25.710	25.710

In overeenstemming met de begroting van de Werkvennootschap wordt er een bijstelling doorgevoerd ten belope van 25.710 keuro in het kader van de overdracht van infrastructuur en gronden. Aangezien het een transactie betreft tussen twee geconsolideerde entiteiten van de Vlaamse overheid, is deze bijstelling ESR-neutraal. De Werkvennootschap neemt immers een verkoop op in haar begroting.

Overige entiteiten onder toezicht

Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Ontvangsten

Het bedrag aan retributiebetaling afkomstig van TLH zal ten gevolge van de impact van corona op de verkeersstromen in 2020 dalen tot circa 34,5 miljoen euro (inschatting september 2020). De daling van de verkeersstromen doet zich zowel voor bij het vrachtvervoer als het personenvervoer. Voor 2021 wordt een herstel verwacht in het vrachtvervoer, maar voor het personenvervoer gaan we er van uit dat er geen volledig herstel is tot op het niveau van aanvang 2020. De retributie komt dan voor 2021 uit op 36,9 miljoen euro.

De werkingstoelage wordt constant gehouden op 11,8 miljoen euro, een identiek bedrag aan dat van de BA2020. Met deze werkingstoelage worden o.m. investeringen in de Park & Ride-gebouwen, flankerende maatregelen en de werkingskosten van VVRA gefinancierd.

Daarnaast krijgt BAM een investeringstoelage voor verkeersveiligheid ten belope van 5 miljoen euro (zie supra), en een investeringstoelage verbonden aan projecten voorzien onder de noemer van het Toekomstverbond (6,8 miljoen euro).

Vanuit de overkappingsruiter wordt een dotatie voorzien van 22,5 miljoen euro, ten opzichte van 12,7 miljoen euro in 2020.

De bijdrage van de Stad Antwerpen voor de uitvoeringswerken van de P&R gebouwen valt terug tot 341 keuro en vertegenwoordigt tevens de laatste schijf.

Tot slot wordt de volstorting vanwege de Vlaamse Overheid van het maatschappelijk kapitaal van BAM NV voorzien ten belope van 262,5 miljoen euro. De opname van de volstorting werd reeds afgestemd met het Departement FB en aldaar ingeschreven.

Uitgaven

Ten opzichte van de BA 2020 stijgt de personeelskost met 2.392 keuro, wat grotendeels een automatische stijging betekent gezien het een doortrekking betekent van het personeel dat in de loop van 2020 op de pay roll kwam te staan. De stijging ligt geheel in lijn met de realisatie op de projecten die verder stijgt van circa 234 miljoen euro in 2020 naar 296 miljoen euro in 2021. Om het ambitieuze bouwprogramma te kunnen beheersen, zal het team gedurende de uitvoering moeten uitgebouwd worden tot ca 250 VTE waarvan de helft via outsourcing en de helft via payroll.

Wat de werkingskosten betreft, werd uitgegaan van hetzelfde niveau als dat van de BA2020.

De boscompensaties ten voordele van Natuurpunt, Van Outruyve-d'Ydewalle en anderen worden nog begroot op 250 keuro. Bij de volledigheidverklaring van de OVA werd aan de verplichtingen grotendeels tegemoet gekomen. Om de bebossing van 14,5 ha binnen projectgebied op Rechteroever te verlagen (vraag stad Antwerpen), kan het zijn dat we extra percelen zullen moeten aansnijden.

Onteigeningen en andere eigendoms- of exploitatiecompensaties worden begroot op 4.500 keuro.

De uitgaven voor wegenbouwkundige werken worden begroot op 3.141.753 keuro. Conform de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën wordt er voorzien in een volledige VAK/VEK-begroting, waarbij de vooropgestelde gunningen worden voorzien in de beleidskredieten.

Hoofdwerven Oosterweel ('Buiten Norm') (2.364 miljoen euro)

In 2021 zullen de werken op Linkeroever op volle toeren draaien, zal de voorbereiding van de Scheldetunnel gestart zijn en zullen de studies bij de opdrachtnemers voor Rechteroever en VTTI (VerkeersTunnel Technische Installatie) een aanvang genomen hebben.

- Linkeroever: Er wordt nog een bedrag van 75.000 keuro VEK voorzien - dit omvat enkel de basisopdracht zonder de bouw van de Park&Ride en de PFOS-sanering (zie verder).
- Scheldetunnel – bouwdok/kaaimuur Zeebrugge: In het kader van de uitvoeringsopdracht wordt een bedrag van 482.349 keuro in VAK voorzien. Daarnaast worden er ook betaalkredieten voorzien voor in het verleden aangegane engagementen. Het betreft 10% van het addendum aan de oorspronkelijke overeenkomst m.b.t. de bijdrage in kosten van een nieuwe brug over het Verbindingsdok (86 keuro) en 30.000 keuro voor de opstart en aanloopkosten van het hoofdcontract.
- RO 3A en 3B: In het kader van de uitvoeringsopdracht wordt er een bedrag van 1.522.966 keuro in VAK voorzien. Daarnaast worden er ook betaalkredieten voorzien voor 37.500 keuro.
- VTTI: In het kader van de uitvoeringsopdracht wordt een bedrag van 359.140 keuro in VAK voorzien. Daarnaast is er ook nog een beperkt bedrag aan

betaalkredieten voorzien (3.500 keuro) voor de facturatie van regie engineering door de aannemer, gestart vanaf augustus 2020.

Vorbereidende werken, Projectmanagement en studies (37,8 miljoen euro)

De voorbereidende werken zullen tegen 2021 afgelopen zijn, met dien verstande dat:

- De nutsleidingen een doorlopend fenomeen zijn, vooral nu de werken op Rechteroever gaan beginnen: er werd nog 3.000 keuro voorzien (al is de planning momenteel nog niet volledig gekend);
- De aanvaarbumper ter hoogte van het Amerikadok-overgang Albertkanaal in zijn huidige vorm geschrapt werd wegens interferentie met de werken aan de Royersluis. De uitvoering zal aansluitend aan de bouw van de kanaaltunnels plaatsvinden. Het project zal daarom geïncorporeerd worden in het hoofdproject RO3B (binnen het TB en voor een gunstiger kostenplaatje);
- Projectmanagement: het gaat hier om de kosten voor de technische contractuele opvolging en beheersing van elk deelproject in uitvoering (ook wel 'front office'-kosten genoemd);
- Engineering: de kosten voor het uitvoeren van engineeringstudies zowel in de planningsfase, de aanbestedingsfase en de uitvoeringsfase (kosten expertisecentrum genoemd). Na de tijdelijke opstoot in 2020 ten gevolge van het vergunningsklaar maken en de uitwerking van het Engineer & Build-ontwerp ten behoeve van overdracht naar de opdrachtnemer, kan vanaf 2021 de daling ingezet worden inzake PM & engineeringkosten naar het verwachte niveau dat in 2022 zal bereikt worden (gemiddeld circa 25 miljoen euro/jaar).

De financiering van deze kosten voor projectmanagement en engineering worden via het Financieel Model OWV opgevangen.

Park & Ride LO [+traminfrastructuur]

Ten gevolge van de coronacrisis in 2020 liep de ruwbouw van de P&R op LO vertraging op. De realisatie zal dan ook nog voor een belangrijk deel op 2021 ingeschreven worden (voor een bedrag van 20,4 miljoen euro betaalkredieten). Deze Park&Ride wordt gefinancierd door het excès in de concessie LTH ten opzichte van wat werd opgenomen in het Financieel Model.

PFOS Linkeroever

De sanering van grondwaterpollutie, welke einde 2018 werd vastgesteld bij de opstart van het project Linkeroever en waarvoor reeds een deel gefinancierd werd vanuit het VFLD, zal worden gefinancierd vanuit het Relanceplan ten belope van 23 miljoen euro.

De Leefbaarheidsprojecten (722,5 miljoen euro in 2021) gingen van start in 2020 met, naast studies, het aanbrengen van geluidschermen (inclusief funderingen) en geluidsbeperkende bermten op LO. Deze projecten worden verder gezet in 2021, niet in het minst omwille van de voorgetrokken werken op de E17, wat leidt tot een voorzien VAK van 22,5 miljoen euro. Daarnaast wordt er ook een VAK voorzien ten belope van 700 miljoen euro voor de onderbouw van de overkapping op RO.

Daarnaast worden er betalingen begroot van 22,5 miljoen euro voor de bovenbouw op LO.

De kredieten voor de overkapping worden gefinancierd door de zogenaamde overkappingsruiter binnen MOW.

P&R Luchtbal, Merksem & Noordersingel (10 miljoen euro)

De P&Rs op Luchtbal en in Merksem zouden per einde 2020 contractueel opleveringsklaar zijn maar ondervonden vertraging door o.m. de coronacrisis. Het gevolg is dat de realisatie van beide projecten in verdeelde slagorde over de jaren 2020-2021 zal gebeuren met min of meer gelijke uitvoeringsbedragen. De P&R

Noordersingel is momenteel nog niet vergund maar wordt omwille van uitvoeringsdruk in de begroting opgenomen. Het gaat hier om de opstart van de realisatie. Het project maakt deel uit van het TB. Er wordt een bedrag van 10 miljoen euro in VAK en 37 miljoen VEK voorzien.

Minder Hinder en Verkeersveiligheid (5 miljoen euro)

Een hele reeks projecten wordt uitgerold, waaronder:

- Fietsprojecten stad Antwerpen en districten in functie van ontbrekende schakels MH (o.m. missing links Bernardusfietsroute en Bernardusroute zelf): 1.400 keuro;
- Uitvoering ondertunneling fietspad Turnhoutsebaan: 2.000 keuro (raming);
- Minder Hinder plan RO (A12/E19/E313): inzet op Minder Hinder-plan Rechteroever in functie van hinderinschatting, met specifieke klemtoon op realisatie en versterking knooppunten, realisatie doorlopende fietsverbindingen door ontbrekende schakels en studieprojecten doorstroming openbaar vervoer en premetroker richting Deurne Noord. Deelname actieplan versneld modal shift goederenvervoer.

Toekomstverbond (6,8 miljoen euro)

Daarnaast wordt in het kader van het Toekomstverbond een bedrag van 6,8 miljoen euro voorzien. Een eerste reeks van uitgaven hebben voornamelijk betrekking op alle uitgaven die gemaakt worden in het kader van de uitvoering van het Toekomstverbond. Hieronder vallen de investeringsuitgaven van het team VVRA (mobiliteitsstudies, GIS en coördinatie), structurele AMS maatregelen uitgevoerd tijdens de werken OWV door Lantis, studies ten behoeve van het TKV uitgevoerd door Lantis. Een tweede blok omhelst de Tijsmanstunnel II. De studie werd toegekend aan Elisant, een THV van Arcadis en Tractebel.

Toelichting wijziging 2BA 2020

Ook de begroting 2020 wordt door middel van een tweede begrotingsaanpassing aangepast conform de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën. Dit betreft een loutere aanpassing van het VAK. De betaalkredieten blijven constant ten opzichte van de eerste begrotingsaanpassing.

Als gevolg van de overschakeling naar VAK/VEK begroting, stijgen beleidskredieten 2020 voor de Hoofdwerken Oosterweel ('Buiten Norm') van 101.680 keuro naar 627.412 keuro. Deze bestaan voornamelijk uit de verbintenissen m.b.t. RO 3A en 3B (500.000 keuro), engineering Scheldetunnel (87.681 keuro), VTTI engineering en projectmanagement (27.012 keuro) en werken LO (12.719 keuro). De beleidskredieten voor de voorbereidende werken worden neerwaarts gecorrigeerd, van 55.362 keuro naar 41.153 keuro.

De Werkvennootschap

De Werkvennootschap is een projectvennootschap opgericht door de Vlaamse overheid om grote infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aan te pakken met focus op het programma Werken aan de Ring. Bij het verbeteren en investeren in weginfrastructuur voor zowel fiets als auto alsook openbaar vervoer is verkeersveiligheid steeds een belangrijke driver.

Ontvangsten

De Werkvennootschap is afhankelijk van inkomsten van het Vlaams Gewest. Naargelang de bestemming van de middelen en bron zijn verschillende ontvangsten voorzien binnen de begroting.

De relatie met de Vlaamse overheid met betrekking tot de financiering van haar investeringen wordt uitgedrukt als een rekening courant (/lening) gezien DWV een

projectvennootschap is die na realisatie de investeringen zal overdragen voornamelijk aan AWW. Op het ogenblik van de oplevering van een werk en de wederoverdracht aan AWW wordt een terugbetaling van de lening geboekt, wordt een verkoopfactuur aan aanschafwaarde opgesteld waarbij AWW enkel de BTW betaalt die voor DWV tijdens het ontwerp/bouw als beroepsoprichter een aftrekbare kost is. Voor innames, studiekosten en infrastructuurwerken (fietspaden) wordt voor 2021 een bedrag van 158.064 keuro voorzien.

Sinds 2019 ontvangt DWV ook Europese subsidies voor enkele van haar projecten: enerzijds EFRO-subsidies voor de fietstunnel van de fietssnelweg langs de R22, en voor een aantal vervoersknooppunten; anderzijds een CEF-subsidie voor de studie van de herinrichting van R0 Noord en R0 Oost. Daarnaast heeft DWV ook een subsidie van het Koning Boudewijnfonds (Bike for Brussels) voor een fietsbrug over het Vierarmenkruispunt.

DWV ontvangt een toelage in functie van kapitaaloverdrachten aan de NMBS: in het kader van Vlaamse cofinanciering van combimobiliteit zal DWV vervoersknooppunten van NMBS begeleiden en de betalingen verrichten voor deze investeringen (project Spoorinvest). Hiervoor wordt een bedrag van 3.261 keuro voorzien in 2021.

Anderzijds ontvangt DWV ook recurrente middelen van het Verkeersveiligheidsfonds ten belope van 5.000 keuro.

Voor de operationele kosten wordt een werkingstoelage van 9.048 keuro voorzien in 2021, wat in lijn is met 2020.

Naast deze toelagen worden ook ontvangsten door DWV voorzien als resultaat van overdracht na realisatie van infrastructuurwerken enerzijds en overdracht van gronden anderzijds. De overdracht gebeurt aan aanschafwaarde waarbij gelijktijdig aan uitgavenkant de financiering via rekening courant wordt vereffend. In 2021 wordt een totale overdracht van 60.682.000 euro voorzien.

Begrotingsopmaak 2021 kan worden uitgevoerd binnen de huidige beleidskredieten van DWV, rekening houdend met de geruiterde middelen en de toegekende recurrente investeringstoelage van 110.000 keuro en recurrente 5.000 keuro voor verkeersveiligheid.

Uitgaven

Voor begrotingsopmaak 2021 wordt een bedrag voorzien van 3.403 keuro voor de lonen en 5.362 keuro voor algemene werkingskosten. De projecten komen op kruissnelheid waarbij diverse maatregelen dienen genomen die buiten het gebied van de investeringswerken vallen. Daarnaast omvat deze post IT kosten, juridische ondersteuning, communicatiekosten, vennootschapskosten en de vergoedingen van de Raad van Bestuur.

In 2019 ontving De Werkvennootschap de opdracht van de Vlaamse Regering voor het lanceren van een projectoproep aan de privé-markt voor het ontwikkelen van innovaties in kader van het bewerkstelligen van modal shift binnen de Vlaamse Rand. Hiervoor werd een totaal budget van 1.200 keuro voorzien, waarvan in 2021 101 keuro wordt voorzien.

Voor het project Spoorinvest is De Werkvennootschap aangesteld als lasthebber van de NMBS (in kader van Vlaamse cofinanciering van combimobiliteit). Deze investeringen worden gefinancierd via een investeringstoelage, zie supra. In 2021 heeft dit betrekking op zowel kosten van studie bureaus als uitvoering van de vervoersknooppunten ten belope van 2.657 keuro.

Het totaalbedrag voorzien aan innames voor 2021 bedraagt 19.913 keuro. Het merendeel van de onteigeningen is in het kader van Werken aan de Ring en R4WO.

Voor 2021 wordt in het kader van investeringen en studies een totale vastlegging van 188.204 keuro verwacht voor De Werkvennootschap. Het merendeel van de

vastleggingen gaat naar 'Werken aan de Ring' (vastlegging Viaduct Vilvoorde en verder aanbesteden en realiseren van quickwins voor fiets en wegenis; naast regio R0-Noord, nu ook R0-Oost) en R4WO (voorbereidende werken in aanloop van de grote PPS-werken cfr. verleggen nutsvoorzieningen). Daarnaast worden ook voor Noord-Zuid Limburg de eerste fietsverbindingen (quick wins) vastgelegd. Resterende vastleggingen kaderen binnen de lopende studieopdrachten voor Rond Ronse, Viaduct Gentbruggen en Spartacus 2.

De ingeschreven vereffeningskredieten worden gefinancierd door de leningen zoals hierboven bij de ontvangsten beschreven.

Zoals hierboven bij de ontvangsten beschreven, zal in kader van overdracht van gerealiseerde infrastructuurwerken enerzijds en ingenomen gronden anderzijds de rekening courant worden terugbetaald aan het Vlaams Gewest.

VIA-begrotingen

Conform de instructies bij de beleids- en begrotingstoelichting BO 2021 met betrekking tot geherkwalificeerde PPS-projecten wordt de evolutie van de VIA-begrotingen (VIA Noord Zuid Kempen, VIA R4 Gent en VIA Zaventem) globaal besproken. Het betreft immers de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen conform de vooropgestelde aflossingstabellen. Zoals reeds toegelicht op de begrotingsartikels van AWV met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoedingen, leidt dit tot compensaties bij AWV, aangezien zij voorzien in de beschikbaarheidsvergoeding volgens de vooropgestelde aflossingstabellen.

5. Beleidsveld V: Waterinfrastructuur- en beleid

5.1. ISE: Haven- en waterbeleid

Het haven- en waterbeleid omvat de volgende beleidsaspecten: havens, waterwegen, maritiem, integraal waterbeleid en scheepvaartverkeer.

Vlaanderen is door zijn laaggelegen ligging altijd al overstromingsgevoelig geweest. Verwacht wordt dat door klimaatverandering ook de periodes met een extreem neerslagtekort frequenter zullen voorkomen dan nu het geval is. Daarom voeren we het 'Actieplan Droogte en Wateroverlast – 2019-2021' verder uit. Daarnaast voeren we ook het Masterplan Kustveiligheid en het Sigmaplan uit en werken we voor de kust, het hele Schelde-estuarium en de Maas een nieuwe visie en nieuwe overstromingsrisicobeheerplannen op lange termijn verder uit.

In het kader van de nieuwe havenstrategie gaan we nog meer gestructureerd en nauwer samenwerken met de havenbesturen voor de aanpak van tal van nieuwe uitdagingen. Het uitgangspunt is dat beide partijen hun verantwoordelijkheid nemen voor projecten die een gezamenlijk belang uitdrukken, bij voorkeur zonder transfer van financiële middelen.

In het kader van de hinterlandstrategie wordt werk gemaakt van een regelgevend kader waar ondernemingen onder bepaalde voorwaarden subsidies kunnen ontvangen voor duurzaam vervoer. Er wordt nog verder ingezet op projecten om de modal shift te realiseren.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer*
- *OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk*
- *OD 3.3. Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus*
- *OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen*

HAVEN- EN WATERBELEID, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolucie	BO 2021	BA 2020	evolucie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	8.118	9.550	17.668	9.628	-922	8.706
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	8.118	9.550	17.668	9.628	-922	8.706
Overflow	0	0	0	1.072	-1.072	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De stijging van beleidskredieten is voornamelijk het gevolg van een toekenning van extra middelen ten belope van 9.400 keuro voor bijkomende investeringen inzake hinterlandconnectiviteit. De daling van de betaalkredieten is grotendeels te verklaren door de correctie op het overflowbedrag in VEK ingeschreven bij BA2020.

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

Uitgaven

MB0-1MIH2SA-WT – HAVEN- EN WATERBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft uitgaven in het kader van het haven- en waterbeleid:

- subsidies inzake hinterlandconnectiviteit, subsidies in het kader van hinterlandstrategie en modal shift;
- subsidies en studies in het kader van het haven- en waterbeleid;
- uitgaven in het kader van de uitwerking van de nieuwe havenstrategie;
- eventuele communicatie-initiatieven (zoals bv. In het verleden de havendag);
- procesmanager in het kader van de ontwikkeling van het havengebied Antwerpen;
- uitgaven voor juridische ondersteuning;
- allerhande werkingskosten.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	4.818	6.328
<i>Overflow BA 2020</i>	0	- 1.072
BA 2020 excl. overflow	4.818	5.256
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	9.550	150
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	14.368	5.406
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MIH2TY-IS	150	150	Terugdraai eenmalige compensatie in 2020 voor de overheveling van de toekenning van vaarbewijzen
Van MBU-3MFH2LB-WT	9.400	0	Hinterlandconnectiviteit
TOTAAL	9.550	150	

- Er wordt 150 keuro in VAK/VEK gecompenseerd van het toelageartikel van De Vlaamse Waterweg (MB0-1MIH2TY-IS) als terugdraai van de eenmalige

compensatie doorgevoerd bij BA2020 voor de overheveling van de toekenning van de vaarbewijzen.

- Er wordt 9.400 keuro in VAK gecompenseerd van MBU-3MFH2LB-WT voor bijkomende ondersteuning inzake het meerjarig programma voor hinterlandconnectiviteit.

MB0-1MIH2SB-WT – VLAAMS NEDERLANDSE SCHELDECOMMISSIE

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de uitgaven voor de werking van de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	3.300	3.300
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	3.300	3.300
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	3.300	3.300
Aanwending VAK-ruiter		

5.2. ISE: Waterinfrastructuur algemeen

Wat waterinfrastructuur betreft wordt in de eerste plaats gefocust op het onderscheid tussen enerzijds het onderhouden van de waterinfrastructuur en anderzijds het verbeteren/vernieuwen van de waterinfrastructuur.

Aangezien niet alle ontvangsten en uitgaven specifiek toe te wijzen zijn aan één van deze twee categorieën, werd een inhoudelijk structurelement gecreëerd waarin dergelijke ontvangsten en uitgaven ondergebracht kunnen worden.

Zowel het Departement MOW (afdeling Maritieme Toegang) als De Vlaamse Waterweg en het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust dragen bij tot het beheer, het onderhoud en de investeringen in de waterinfrastructuur.

Onder waterinfrastructuur wordt de volgende infrastructuur verstaan:

- de vaarwegen naar de Vlaamse havens Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen;
- basisinfrastructuur in de zeehavens (zeesluizen, havendammen, staketsels, spoorwegbermen, groenschermen met inbegrip van de ontsluitingswegen van en naar het havengebied);
- Vlaamse kustzone (dijken, stranden, zeeweringen);
- Vlaamse waterwegen (dijken, bruggen, sluizen, stuwen, kaaimuren);
- (kust)jachthavens.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk
- OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen

- OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken
- OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik

WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolucie	BO 2021	BA 2020	evolucie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	2.181	0	2.181	2.181	0	2.181
Toelagen (interne stromen (IS))	111.917	8.474	120.391	111.917	8.474	120.391
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	862	0	862	862	0	862
Totaal incl. overflow	114.960	8.474	123.434	114.960	8.474	123.434
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleids- en betaalkredieten binnen waterinfrastructuur algemeen stijgen met ongeveer 8,5 miljoen euro. Dit is het gevolg van een stijging in de werkingstoelage aan de Vlaamse Waterweg die vanuit dit ISE vertrekt.

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

Ontvangsten

MC0-9MIHATA-OW – WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden allerhande diverse ontvangsten (o.a. terugstortingen, ter beschikking stellen video-opnamen,...) aangerekend. Deze toevallige ontvangsten zijn niet wettelijk of decretaal geregeld.

Kredietevolucie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	16	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	16	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie:

De geraamde ontvangst blijft ongewijzigd ten opzichte van 2020.

MB0-9MIHATY-OP – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel

In afwachting van een uitspraak inzake het rechtsgeding dat lopende is tussen de De Vlaamse Waterweg NV en de haven van Brussel, is in het verleden een ontvangstenartikel gecreëerd. Van zodra er een uitspraak is in het voordeel van De Vlaamse Waterweg NV, kunnen de terugvorderbare voorschotten die aan De Vlaamse Waterweg NV zijn toegekend voor de derving van de ontvangsten uit watervangen verschuldigd door de haven van Brussel, door De Vlaamse Waterweg NV op dit artikel worden teruggestort.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	0	0	0

Uitgaven

MC0-1MIH2TA-WT – WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de werkingskosten aangerekend die specifiek verband houden met de operationele activiteiten van de afdelingen van het agentschap MDK, zoals het onderhoud van de elektrische en elektromechanische installaties, milieuheffingen, onroerende voorheffing, aanschaf van machines, ...

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	2.181	2.181
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	2.181	2.181
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	2.181	2.181
Aanwending VAK-ruiter		

MC0-1MIH2TA-PA – WATERINFRASTRUCTUUR ALGEMEEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MIH2TY-IS – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de werkingstoelage van De Vlaamse Waterweg. Zie bespreking van de begroting van De Vlaamse Waterweg.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	111.917	111.917
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	111.917	111.917
<i>Index</i>	1.746	1.746
<i>Compensaties</i>	- 612	- 612
<i>Andere bijstellingen</i>	7.340	7.340
BO 2021	120.391	120.391
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MIH2TY-PA – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel

Als gevolg van de niet-betaling van de rechten uit watervangen aangerekend aan de Haven van Brussel in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 17 december 1991 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest blijft de thesauriepositie van het EVA De Vlaamse Waterweg NV in 2021 bezwaard. De Haven van Brussel weigert de uitstaande facturen voor watervangen en latere vorderingen te betalen. Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest is van oordeel dat het Samenwerkingsakkoord niet meer geldig is. De zaak met de Haven van Brussel werd op 7 september 2015 ingeleid voor het hof van beroep te Antwerpen, nadat het Hof van Cassatie op verzoek van Waterwegen en Zeekanaal NV het eerdere arrest van het hof van beroep van Brussel vernietigde. Op 29 juni 2017 heeft het hof een tussenarrest gevelde waarbij het oordeelt dat de regeling inzake waterafname nog van kracht is. De Haven van Brussel wordt veroordeeld om een provisioneel bedrag van 2.699.519,07 euro te betalen. Dit betreft de vergoedingen tot 2001 waarvan het bedrag niet betwist wordt. Ter begroting van de overige vergoedingen wordt bedrijfsrevisor Joris Mertens aangesteld. De expertise is lopende. Er werd cassatieberoep aangetekend door de Haven van Brussel en het Brusselse Gewest heeft derdenverzet aangetekend tegen het arrest van het hof

van beroep te Antwerpen. Het bedrag aan rechten die het agentschap De Vlaamse Waterweg NV voor 2021 zal derven wordt op 862 keuro geraamd.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	862	862
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	862	862
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	862	862
Aanwending VAK-ruiter		

Overige entiteiten onder toezicht

De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg nv behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Het agentschap werd opgericht bij decreet van 23 december 2016. Het agentschap heeft als doel het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaams Gewest, met uitzondering van de waterwegen en hun infrastructuur die worden beheerd door het Vlaams Gewest of een havenbedrijf.

Ontvangsten

In 2021 wordt aan De Vlaamse Waterweg nv een werkingstoelage van 120.391 keuro toegekend. De Vlaamse Waterweg nv kan jaarlijks beschikken over deze werkingstoelage teneinde haar publieke functie te kunnen vervullen. Het uitoefenen van deze publieke functie, zoals het bedienen van kunstwerken ten behoeve van de scheepvaart en het toezicht op het domein, is erop gericht de waterweg open te houden voor al de gebruikers en de aanhorigheden te beheren. Ten opzichte van 2020 neemt de werkingstoelage toe met 8.474 keuro.

Dit is te verklaren via onderstaande evoluties:

- Er wordt 345 keuro gecompenseerd naar MB0-1MHH2OA-WT als terugname van de éénmalige toekenning bij BA 2020 voor de ontwikkeling van IT-infrastructuur in het kader van de overdracht van de bevoegdheid bekwaamheidsbewijzen.
- Er wordt 150 keuro gecompenseerd naar MB0-1MIH2SA-WT als terugname van de éénmalige toekenning bij BA 2020 voor de niet-recurrente werkingskosten in het kader van de overdracht van de bevoegdheid bekwaamheidsbewijzen.
- Er wordt 117 keuro gecompenseerd naar het boekhoudkantoor bij het Departement FB (CB0-1CFG2EA-WT) als compensatie in het kader van pooling consultants voor de instap van de Rechtspersonen in Orafin.
- De kredieten nemen toe met 8.050 keuro omwille van het terugzetten van het jaarlijks bedrag pensioenvoorzieningen na vermindering bij BA 2018 voor de periode 2018-2020.

- Tot slot is er nog een bijstelling van 624 keuro naar aanleiding van de generieke besparingen op de loonkredieten en 86 keuro naar aanleiding van de generieke besparingen op de werkingskredieten.

Uitgaven

Voor de werkingskosten is een budget voorzien van 122.533 keuro beleidskredieten en betaalkredieten. Deze kredieten worden gefinancierd vanuit de werkingstoelage en de inkomsten uit eigen middelen. De financiering vanuit de werkingsdotatie staat in voor de uitgaven voor lonen en sociale lasten (91.872 keuro), energie-uitgaven (4.639 keuro) en andere algemene werkingskosten (150 keuro). De financiering vanuit de inkomsten uit eigen middelen (26.022 keuro) staat in voor algemene werkingskosten, huur van gebouwen en gronden, diverse belastingen, aankoop van gronden, nieuwbouw van gebouwen en verwerving van overige investeringsgoederen.

5.3. ISE: Onderhoud waterinfrastructuur

Dit inhoudelijk structurelement wordt gebruikt voor het onderhoud van de waterinfrastructuur. Een omvangrijk deel van dit onderhoud gebeurt via baggeren en wordt uitgevoerd door zowel het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust als de afdeling Maritieme Toegang van het Departement en De Vlaamse Waterweg.

De functionaliteit van de infrastructuur van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en de waarde van ons patrimonium wordt bewaakt vanuit de principes voor een efficiënt beheer en onderhoud. Voor alle infrastructuren wordt een inspectieprogramma uitgevoerd om de kwaliteit in beeld te brengen en de prioriteiten inzake onderhoud, vervanging of investering te bepalen. Bijzondere aandacht in kader van het onderhoud aan waterinfrastructuur gaat naar de bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de primaire waterkeringen. We voeren onderhoudsbaggerwerken uit om diepgangbeperkingen te vermijden en de toegang tot de Vlaamse Kustjachthavens te garanderen.

Daarnaast worden ook onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd door de afdeling Maritieme Toegang van het Departement teneinde voldoende diepgang te voorzien voor de vlotte bevaarbaarheid van de maritieme toegang. Er wordt verder ook ingezet op het verwijderen van alle obstakels die de maritieme toegang belemmeren. In het kader van slibverwerking wordt de baggerspecie, waar mogelijk, gestort in zee (vaargeul kust) of in de Schelde. Het slib afkomstig van baggerwerken in de haven van Antwerpen wordt verwerkt door AMORAS.

Vervolgens worden middelen voorzien voor de havenbedrijven voor het onderhoud van de zeesluizen en dit in uitvoering van het havendecreet.

Tot slot staat De Vlaamse Waterweg in voor het onderhoud van de waterwegen. Dit omvat de recurrente opdrachten voor het reguliere onderhoud van het patrimonium alsook de dringende interventies. Naast het onderhoud van de kunstwerken op bouwkundig of elektromechanisch vlak omvat dit ook het groenen netheidsonderhoud en de winterdienst. Verder omvat dit ook het recurrente onderhoud voor het op diepte houden van de vaarweg in preferentiële aanslibbingszone via slibslepen en de onderhoudsbaggerwerken en speciebehandeling op locaties volgens de prioriteiten op het terrein. Dit omvat ook het onderhoud van de dienstvaartuigen, veren en dienstgebouwen.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- *OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement*
- *OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer*

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

ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutie	BO 2021	BA 2020	evolutie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	240.609	-255	240.354	244.832	-4.601	240.231
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	5.269	255	5.524	5.269	255	5.524
Totaal incl. overflow	245.878	0	245.878	250.101	-4.346	245.755
Overflow	0	0	0	4.346	-4.346	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De betaalkredieten dalen met 4,3 miljoen euro. Dit is volledig te verklaren door de correctie op het overflowbedrag in VEK ingeschreven bij BA2020.

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

Ontvangsten

MB0-9MIHAUA-OW – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

De ontvangsten op dit artikel omvatten uitzonderlijke ontvangsten in het kader van het onderhoud en ontvangsten in het kader van terugbetalingen aan het Vlaams Gewest van schade veroorzaakt aan het patrimonium door derden.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	115	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	115	0	0

Uitgaven

MB0-1MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden alle uitgaven inzake onderhoud en onderhoudsbaggerwerken in de havens en de maritieme toegang aangerekend.

Deze uitgaven zijn noodzakelijk om de bestaande infrastructuur in de Vlaamse zeehavens in goede staat van werking te kunnen exploiteren en vooral om de diepgang van de maritieme toegangswegen naar deze havens te waarborgen, zodat de bereikbaarheid van de havens gevrijwaard blijft.

Onder andere de volgende contracten worden hierop vastgelegd:

- *Baggercontract Kust;*
- *Baggercontract Schelde;*
- *Baggercontract Gent-Terneuzen;*
- *Veegbaggerwerken;*
- *Amoras.*

Daarnaast worden hier de zogenaamde decreetskosten aangerekend. Het betreft een vergoeding aan de havenautoriteiten voor het regulier onderhoud van de zeesluizen en de maritieme toegang achter de zeesluizen.

Tevens worden ook de onderhouds- en exploitatiekosten van de elektromechanische uitrusting van de maritieme waterwegen in het beheer van het Vlaams gewest aangerekend op dit begrotingsartikel.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	214.853	219.076
<i>Overflow BA 2020</i>	0	- 4.346
BA 2020 excl. overflow	214.853	214.730
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 255	- 255
BO 2021	214.598	214.475
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Andere bijstellingen	VAK	VEK	Reden
Naar MB0-1MIH2UB-LE	-255	-255	Aflossing AMORAS – Fase 1 – Kapitaal
TOTAAL	-255	-255	

Er wordt 255 keuro in VAK en VEK gecompenseerd naar MB0-1MIH2UB-LE om aan de financiële verplichtingen te voldoen inzake AMORAS – Fase 1 – Aflossing

Kapitaal. Gelet op het feit dat het een compensatie betreft naar een LE-artikel, heeft dit een positief effect op het ESR-vorderingensaldo.

MC0-1MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Het Vlaams Gewest staat in voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, de stormvloed en overstromingen. Een degelijk onderhoud van de bestaande assets is de enige manier om de veiligheid van de bevolking en het patrimonium te verzekeren. Dit onderhoud wordt uitgevoerd ter realisatie van de doelstelling om Vlaanderen te beschermen tegen overstromingen, waarbij de infrastructuur gebruikt wordt als schakel in recreatieve netwerken. We voeren onderhoudsbaggerwerken uit om diepgangbeperkingen te vermijden en de toegang tot de Vlaamse Kustjachthavens te garanderen.

Het operationeel houden van de meetinfrastructuur van de Vlaamse Hydrografie en hydrometeorologie is van cruciaal belang voor de controle van de diepgang van de vaargeulen naar de Vlaamse havens en voor het ter beschikking stellen van de nodige weersinformatie aan de scheepvaart. Dit is cruciaal om een vlot en veilig scheepvaartverkeer te garanderen naar en van de Vlaamse havens.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	25.756	25.756
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	25.756	25.756
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	25.756	25.756
Aanwending VAK-ruiter		

MB0-1MIH2UB-LE – KAPITAAL AMORAS

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel wordt de aflossing van het kapitaal in het kader van AMORAS voorzien.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.269	5.269
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	5.269	5.269
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	255	255
BO 2021	5.524	5.524
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK	Reden
Van MB0-1MIH2UA-WT	255	255	Aflossing AMORAS – Fase 1 – Kapitaal
TOTAAL	255	255	

Er wordt 255 keuro in VAK en VEK gecompenseerd naar MB0-1MIH2UB-LE om aan de financiële verplichtingen te voldoen inzake AMORAS – Fase 1 – Aflossing Kapitaal. Gelet op het feit dat het een compensatie betreft naar een LE-artikel, heeft dit een positief effect op het ESR-vorderingensaldo.

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Uitgaven

MBU-3MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Alle nieuwe vastleggingen in het kader van onderhoud waterinfrastructuur worden vanaf 2019 genomen op begrotingsartikel MB0-1MIH2UA-WT. Op dit begrotingsartikel worden de vereffeningen voorzien van het openstaande encours eind 2020.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	2.534
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	2.534
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	2.534
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Geen wijzigingen bij BO2021.

Overige entiteiten onder toezicht

De Vlaamse Waterweg

Uitgaven

Het beschikbare budget voor het onderhoud van de waterweginfrastructuur en om de bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk te garanderen, bedraagt 52.668.000 euro en dit voor zowel de beleids- als de betaalluitgaven. De

financiering gebeurt vanuit de werkingstoelage (22.844.000 euro) en vanuit de inkomsten uit eigen activiteiten (29.824.000 euro).

Het onderhoud van de waterwegen omvat de recurrente opdrachten voor het reguliere onderhoud van het patrimonium alsook de dringende interventies. Naast het onderhoud van de kunstwerken op bouwkundig of elektromechanisch vlak omvat dit ook het groen- en netheidsonderhoud en de winterdienst. Verder omvat dit ook het recurrente onderhoud voor het op diepte houden van de vaarweg in preferentiële aanslibbingszone via slibslepen en de onderhoudsbaggerwerken en speciebehandeling op locaties volgens de prioriteiten op het terrein. Tot slot omvat dit ook het onderhoud van de dienstvaartuigen, veren en dienstgebouwen.

5.4. ISE: Investerings waterinfrastructuur

Het structureel onderhoud en de investeringen in nieuwe waterinfrastructuur vallen onder dit inhoudelijk structurelement.

Stormen, in combinatie met de getijdenwerking, vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. Door de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid realiseren we de doelstelling om de risico's op overstromingen duurzaam te minimaliseren en beveiligen we onze kust tegen een 1.000-jarige stormvloed. Bij deze realisatie zorgen we voor de noodzakelijke zandsuppleties, het herstel en beheer van zeeverende duinen, het renoveren en verhogen van zeedijken en het beveiligen van de kusthavens. Op deze wijze garanderen we de structurele veiligheid van het kustgebied.

Bij de realisatie van deze investeringswerken versterken we het multifunctioneel karakter van de kust en de kustjachthavens met aandacht voor een kwalitatieve exploitatie van het watersportgebeuren alsook voor een maximale toeristisch-recreatieve beleving.

Waar mogelijk worden de investeringswerken door het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust zo klimaatneutraal mogelijk uitgevoerd. In de bestekken worden er randvoorwaarden opgenomen en mitigerende maatregelen opgelegd of beoordeeld in een afwegingskader.

Daarnaast engageren we ons om verder intensief bij te dragen aan de strategische investeringen in de havens. De grootste projecten van de afdeling Maritieme Toegang zijn:

- Nieuwe Sluis Zeebrugge;
- Aanleg en instandhouding Vandammesluis;
- Aanleg en instandhouding kaaimuren en taluds in havengebieden Oostende en Zeebrugge;
- Complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen studies en voorbereidende werken;
- Aanleg en instandhouding Royerssluis.

Voor concrete projecten wordt verwezen naar het GIP2021.

Tot slot geeft het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg invulling aan projecten betreffende de modernisering van de waterwegen, scheepvaartmanagement, instandhouding van het patrimonium, bevordering van de binnenvaart, waterbeheersing, milieuzorg, bevordering medegebruik van de waterwegen, organisatieontwikkeling en technische ondersteuning. De transportcapaciteit op onze binnenwateren wordt verhoogd. De twee voornaamste projecten zijn hier Seine-Schelde en opwaardering Albertkanaal.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 1.2. Investeren in het onderhoud en de capaciteit van ons wegennetwerk
- OD 2.7. Personenmobiliteit over het water
- OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer
- OD 3.2. Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk
- OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk
- OD 7.2. Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik
- OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
- OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutie	BO 2021	BA 2020	evolutie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	139.738	-120.069	19.669	139.738	-120.069	19.669
Toelagen (interne stromen (IS))	207.339	32.160	239.499	210.782	45.245	256.027
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	59.500	0	59.500	59.500	0	59.500
Totaal incl. overflow	406.577	-87.909	318.668	410.020	-74.824	335.196
Overflow	0	0	0	0	0	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleidskredieten dalen met bijna 88 miljoen euro, dit is enerzijds te wijten aan de verwerking van de ESR-aanrekenbare kosten voor Vlaanderen in het kader van de bouw van de sluis Gent-Terneuzen (-120.069 keuro) en anderzijds aan de stijging van investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg (+32.160 keuro).

De betaalkredieten vertonen een daling van 74,8 miljoen euro. Dit is enerzijds te wijten aan de bovenvermelde technische verwerking in het kader van sluis Terneuzen, en anderzijds te wijten aan de extra betaalkredieten ten beleope van 45.245 keuro aan De Vlaamse Waterweg.

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

Ontvangsten

MB0-9MIHAVB-OW – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel

Kredietevolucie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	28.669	0	0
Bijstelling BO 2021	34.701	0	0
BO 2021	63.370	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie

De bijstelling van de geraamde ontvangsten op dit artikel voor 2021 is opgebouwd uit twee componenten:

- De bijdrage van het Havenbedrijf Gent daalt met 9.000 keuro ten opzichte van 2020 van 28.669 keuro naar 19.669 keuro.
- Op basis van een geactualiseerde kasraming van het project sluis Gent-Terneuzen, en conform de bepalingen over de kostenverdeling tussen Nederland en Vlaanderen, dient er in 2021 een ESR-ontvangst aangerekend te worden ten belope van 43.701 keuro. Dit is het gevolg van een grote bijdrage van Nederland in 2021 aan het project.

Uitgavenartikelen

MB0-1MIH2VB-WT – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de ESR-aanrekenbare kosten voor Vlaanderen in het kader van de bouw van de sluis Gent-Terneuzen.

Kredietevolucie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	139.738	139.738
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	139.738	139.738
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 120.069	- 120.069
BO 2021	19.669	19.669
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Bijdrage Havenbedrijf Gent 2021	19 669	19 669
Bijdrage VG 2020	-111.069	-111.069
Bijdrage Havenbedrijf Gent 2020	-28 669	-28 669
TOTAAL	19.669	19.669

De neerwaartse bijstelling van 139.738 keuro is gebaseerd op de geraamde uitgaven in 2021 voor de sluis Terneuzen, die ten laste van Vlaanderen zijn. De inschatting is gebeurd op basis van de geactualiseerde kasreeks van september 2020. In het verleden werd deze gebruikt om een inschatting van de ESR-correctie te maken, maar vanaf BA2020 wordt dit rechtstreeks in de begroting ingeschreven. Gelet op het feit dat er in 2021 een grote bijdrage vanuit Nederland wordt voorzien, en Vlaanderen qua bijdrage in het project, conform het afgesloten Verdrag, na Nederland komt, dient Vlaanderen ESR-matig enkel de bijdrage van Havenbedrijf Gent (zijnde 19.669 keuro) aan te rekenen als ESR-matige uitgave in 2021.

MB0-1MIH2VB-PA – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel

Teneinde niet meer te moeten werken via een ESR-correctie voor de effectieve uitgaven voor Vlaanderen in het kader van de bouw van de sluis Gent-Terneuzen, wordt dit nieuwe PA-artikel gecreëerd. Hier zullen de voorschotten aangerekend worden die Vlaanderen aan Nederland betaalt. Op MB0-1MIH2VB-WT zullen de effectieve uitgaven worden opgenomen in functie van de uitvoering van de werken. Op die manier wordt alles ESR-matig correct verwerkt en dient er geen ESR-correctie meer opgenomen te worden.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	59.500	59.500
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	59.500	59.500
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	59.500	59.500
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

Het budget van 59.500 keuro voor de bijdrage van het Vlaamse Gewest in 2021 blijft constant.

MB0-1MIH5VY-IS – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de investeringstoelage van De Vlaamse Waterweg. Zie bespreking van de begroting van De Vlaamse Waterweg.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	207.339	210.782
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	207.339	210.782
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 25.000	0
<i>Andere bijstellingen</i>	57.160	45.245
BO 2021	239.499	256.027
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's

Ontvangstenartikelen

MBU-2MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden ontvangsten aangerekend uit:

- Het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken;
- Het afleveren van vergunningen voor het exploiteren van water uit de in het Vlaams Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens;
- Betalingen van schaderegelingen volgend uit minnelijke schikkingen of uitspraken van rechtbanken;
- De verkoop van gronden van het Vlaamse Gewest;
- De verkoop van gebouwen van het Vlaams Gewest;
- De ontvangsten in het kader van Europese subsidies.
- De terugstorting van teveel of ten onrechte geïnde bedragen voor onroerende voorheffing;
- Diverse en eerder toevallige ontvangsten in het kader van de maritieme toegang en de havens.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	11.873		
Bijstelling BO 2021	- 6.467		
BO 2021	5.406		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

De eenmalige ontvangsten van 2020 worden teruggedraaid:

- 5.000 keuro van Port of Antwerp;
- 1.533 keuro uit verkoop van gronden;
- 46 keuro EU-subsidie Immerse.

Daarnaast wordt er voor 2021 wel voorzien in:

- 112 keuro EU subsidie Immerse

MCU-2MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel omvat voornamelijk de ontvangsten uit strandconcessies en uit het toekennen van vergunningen en het innen van retributies. (Cf. Besluit van de Vlaamse regering betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, waterwegen en hun aanhorigheden, de zeekering en de dijken (BVR 29 maart 2002).

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	13.412		
Bijstelling BO 2021	- 11.161		
BO 2021	2.251		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Op begrotingsartikel MCU-2MIHAVA-OW werden de ontvangsten bij begrotingsaanpassing 2020, rekening houdende met de opbrengsten van de verkoop van de gronden i.h.k.v. het RON-project voor een bedrag van 11.141 keuro en de realisatie van de verkoop van onroerende goederen in 2019 ten bedrage van 20 keuro, eenmalig bijgesteld tot 13.412 keuro. De geraamde ontvangst voor 2021 is, na bijstelling, opnieuw op het recurrente niveau, nl. 2.251 keuro.

Uitgavenartikelen

MBU-3MIH2VA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel zijn kredieten voorzien voor volgende uitgaven:

- Investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud aangerekend voor de maritieme toegangswegen, de basisinfrastructuur, de eraan verbonden studies, alsook andere investeringsuitgaven ter uitvoering van het Vlaamse havenbeleid;
- De kosten verbonden aan de vereiste onteigeningen, onder andere in het kader van de Nieuwe Sluis Zeebrugge.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	119.526	110.000
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0

BA 2020 excl. overflow	119.526	110.000
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 305	916
<i>Andere bijstellingen</i>	- 6.160	4.084
BO 2021	113.061	115.000
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MBU-3MIH2VX-IS	-305	0	Overdrachten aan VLM
Naar MBU-3MIH2VX-IS	0	916	Betaalkalender
TOTAAL	-305	916	

- Er wordt 305 keuro in VAK gecompenseerd naar MBU-3MIH2VX-IS teneinde te kunnen voldoen aan de overdrachten aan VLM.
- Er wordt 916 keuro in VEK gecompenseerd van MBU-3MIH2VX-IS om aan te wenden voor betalingen in het kader van investeringsprojecten. Op basis van de afstemming met de VLM is er in 2021 een VEK benodigd van 1.099 keuro.

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Recuperatie ontvangst IMMERSE	112	112
Recuperatie eenmalige verkoop grond	355	0
Terugdraai eenmalige bijstellingen 2020	- 6.677	0
Actualisatie betaalkalender	0	3.616
Recuperatie ontvangst Hermes 2021	0	306
Eenmalige recuperatie Hermes 2020	50	50
TOTAAL	- 6.160	4.084

- In 2021 realiseert Maritieme Toegang een ontvangst van 112 keuro uit Europese subsidies in het kader van het Interreg project North Sea Region – Implementing MEasuRes for Sustainable Estuaries. Dit bedrag wordt bij de begrotingsopmaak 2021 gerecupereerd in VAK en VEK.
- In 2019 is een ontvangst van 355 keuro gerealiseerd uit de verkoop van grond te Callemansputte te Zelzate. Dit bedrag wordt bij de begrotingsopmaak 2021 eenmalig gerecupereerd in VAK.
- De eenmalige bijstellingen worden uit de basis gehaald bij de BO2021. Het betreft:
 - o 5.000 keuro vanuit ontvangst Port of Antwerp;
 - o 1.533 keuro vanuit opbrengst verkoop gronden;
 - o 144 keuro vanuit ontvangst Immerse

- De bijstelling van 3.616 keuro in VEK betreft een actualisatie van de betaalkalender.
- De bijstelling van 306 keuro betreft de recuperatie van een ontvangst uit het Hermesfonds in 2021.
- De bijstelling van 50 keuro in VAK en VEK betreft de eenmalige recuperatie vanuit het Hermesfonds op basis van prestaties in 2020.

MCU-3MIH2VA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de investeringen in waterbouwkundige werken van het agentschap MDK aangerekend. Deze investeringen behelzen voornamelijk de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid, hetgeen een cruciale schakel vormt bij de realisatie van de operationele doelstelling aangaande de bescherming van Vlaanderen tegen overstromingen.

Bij de realisatie van deze investeringswerken versterken we het multifunctioneel karakter van de kust en de kustjachthavens met aandacht voor een kwalitatieve exploitatie van het watersportgebeuren alsook voor een maximale toeristisch-recreatieve beleving. Dit geeft invulling aan de doelstelling om de recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee te versterken.

Eveneens worden op dit begrotingsartikel de investeringsprojecten aangerekend op vlak van VTS-investeringen (vessel traffic services) in de havengebieden en de maritieme toegangswegen en investeringen in de Vlaamse hydrografie. Het is een must om te beschikken over de meest accurate en kwalitatieve hydrografische en hydrometeorologische data. Er wordt dan ook ten volle ingezet op digitalisering van bestaande procedures. Zo kan opgenomen data in korte termijn verwerkt worden tot kwaliteitsvolle producten. Deze investeringen zorgen voor het verzekeren van een vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de havens en garanderen een optimale werking van de nautische keten.

Voor verdere details wordt verwezen naar het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	55.551	58.551
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	55.551	58.551
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 4.020	- 4.020
BO 2021	51.531	54.531
Aanwending VAK-ruiter		

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Terugdraaien recuperatie ontvangst RON-project 2020	-3.000	-3.000
Terugdraaien recuperatie ontvangst verkoop 2019 in 2020	-20	-20

Recuperatie ontvangst RON-project 2021	+4.500	+4.500
Terugdraaien herstelmaatregelen 2020 storm Ciara	-5.500	-5.500
TOTAAL	-4.020	-4.020

- Cf. de beslissing van de Vlaamse Regering m.b.t. het RON dossier (rechteroever Nieuwpoort) worden de ontvangsten uit de verkoop van de gronden gerecupereerd voor de investeringen in de uitvoering van dit project. Voor 2020 kwam dit neer op een recuperatie van 3.000 keuro. Deze recuperatie wordt bij Begrotingsopmaak 2021 teruggedraaid. Voor 2021 bedraagt de recuperatie 4.500 keuro.
- Terugdraaien van de eenmalige recuperatie van de ontvangsten uit de verkoop van onroerende goederen 2019 voor een bedrag van 20 keuro.
- Terugdraaien van de eenmalige bijkomende middelen in 2020 voor de herstelmaatregelen i.h.k.v. storm Ciara ten bedrage van 5.500 keuro.

MBU-3MIH2VX-IS – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel worden de overdrachten aan de Vlaamse Landmaatschappij geregeld.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	360	2.015
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	360	2.015
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	305	- 916
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	665	1.099
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Van MBU-3MIH2VA-WT	305	0	Overdrachten aan VLM
Naar MBU-3MIH2VA-WT	0	- 916	Actualisatie betaalkalender
TOTAAL	305	- 916	

- Er wordt 305 keuro in VAK gecompenseerd van MBU-3MIH2VA-WT teneinde te kunnen voldoen aan de overdrachten aan VLM voor de investeringen die zij doen voor Maritieme Toegang.
- Er wordt 916 keuro in VEK gecompenseerd naar MBU-3MIH2VA-WT om aan te wenden voor investeringsprojecten. Op basis van de afstemming met de VLM is er in 2021 een VEK benodigd van 1.099 keuro.

Overige entiteiten onder toezicht

De Vlaamse Waterweg

Ontvangsten

Aan De Vlaamse Waterweg nv wordt een investeringstoelage toegekend voor het uitvoeren van investeringen en van buitengewoon onderhoud op de beheerde kanalen en waterwegen. Dit krediet is noodzakelijk om de investeringen, het buitengewoon onderhoud en de instandhouding van de bestaande infrastructuur toe te laten. Investeringen blijven noodzakelijk om de infrastructuur operationeel en veilig te houden en bij te dragen tot het realiseren van de modal shift naar de waterweg. Hiertoe ontvangt De Vlaamse Waterweg nv een beleidskrediet van 182.339 keuro. Dit is een afname van 25.000 keuro ten opzichte van BA 2020. Deze afname betreft de terugname van de éénmalige verhoging zoals toegekend bij BA 2020. Daarnaast wordt er bij begrotingsopmaak 57 miljoen euro beleidskredieten ingeschreven ter compensatie van prefinanciering door de Vlaamse Waterweg van middelen waarvoor later EU-cofinanciering wordt ontvangen. De investeringstoelage voor vereffening van de aangegane engagementen bedraagt 256.027 keuro. Dit is een toename met 45.245 keuro ten opzichte van BA 2020 en dit op basis van de geactualiseerde betaalkalenders.

Bovenop de toegekende beleidskredieten zal de Vlaamse Waterweg in 2021 een bedrag van 3.965.000 euro aanwenden van de VAK-ruiter in het kader van FFEU-investeringen.

Verder kan de Vlaamse Waterweg nv om haar doelstellingen te bereiken ook beschikken over inkomsten uit cofinanciering door derden. In 2021 bedraagt deze cofinanciering 12.444 keuro, waarvan de belangrijkste bijdrage de inkomende stroom betreft vanuit Hermes voor de ontwikkeling van de terreinen ex-Ford Genk (11.444 keuro).

De Vlaamse Waterweg nv zet ook volop in op het bekomen van maximale Europese cofinanciering voor haar belangrijkste infrastructuurprojecten. De door Europa toegekende subsidies voor de realisatie van Seine-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal zijn hiervan de belangrijkste voorbeelden (69.604 keuro).

Uitgaven

De uitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur worden afgestemd op de investeringstoelage en Europese en andere cofinanciering. Voor 2021 bedragen de beleidsuitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur 268.311 keuro. De hieraan gecorreleerde betaaluitgaven voor 2021 bedragen 315.300 keuro. Deze bedragen zijn exclusief de 37.437 keuro aan technisch krediet in het kader van de toepassing van het matching principe voor de EU-subsidie dossiers Seine-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal. Deze middelen worden gebruikt voor de invulling van het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg. Het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg geeft invulling aan projecten betreffende de modernisering van de waterwegen, scheepvaartmanagement, instandhouding van het patrimonium, bevordering van de binnenvaart, waterbeheersing, milieuzorg, bevordering medegebruik van de waterwegen, organisatieontwikkeling en technische ondersteuning.

De twee voornaamste projecten zijn hier Seine-Schelde en opwaardering Albertkanaal.

Seine-Schelde is een Europees waterwegenproject, waarin Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen samenwerken om een binnenvaartverbinding op groot gabarit te garanderen tussen het Seinebekken in het zuiden en het Scheldebekken en de Noordzeehavens in het noorden. Het project werkt een grensoverschrijdende missing link weg in het Europese waterwegennetwerk en vormt een belangrijk

element in de opbouw van het globale TEN-T-netwerk. In Vlaanderen omvat het project 10 onderdelen die zowel de verbindingen met de Franse en Waalse waterwegen alsook het interne, Vlaamse netwerk versterken. De uitbraak van de coronacrisis heeft uiteraard een invloed gehad op zowel de vordering van de werken in uitvoering als op het verloop van de voorbereidende studies. Globaal genomen dient rekening te worden gehouden met een vertraging van 1,5 à 3 maanden. Specifiek voor 2021 kan op volgende twee projecten worden gewezen: (a) Nevelbrug, de gunningsprocedure voor de herbouw is volop lopende, de start van de werken is gepland in januari 2021; (b) doortocht Menen, met de stad Menen werd een globale consensus bereikt omtrent het definitieve ontwerp en de verdere aanpak. De grondverwingen lopen door; de sloopwerken kunnen aanvatten zodra de benodigde vergunning beschikbaar is.

Het Albertkanaal is vanuit economisch oogpunt de belangrijkste waterweg van Vlaanderen. Een aantal infrastructurele knelpunten hypothekeren de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Het wegwerken van deze knelpunten zorgt voor de vereiste opwaardering die moet garanderen dat voldoende capaciteit beschikbaar is in functie van de voorspelde groei van de trafiek. De werken voor de opwaardering omvatten: (a) verruiming vak Wijnegem-Antwerpen, en (b) verhoging bruggen. Om aan ondernemers een gericht toekomstperspectief te bieden en de binnenvaart op het Albertkanaal een boost te geven, is het de ambitie om in 2022 voor alle bruggen een minimale doorvaarthoogte van 9,10m te garanderen. Met betrekking tot de verhoging van de bruggen dient voor 2021 te worden vermeld dat de werken worden gestart of verder uitgevoerd op volgende plaatsen: Theunisbrug, Hoogmolenbrug, brug Oelegem, brug Massenhoven, brug Herentals-Herenthout, brug Meerhout-Vorst, brug Paal-Tervant, brug Beringen, brug Lummen, brug Kuringen en spoorbrug Kuringen. Het project van de opwaardering van het Albertkanaal wordt versneld afgerond via bijkomende middelen uit het relanceplan.

Om van de binnenvaart een sterkere logistieke speler te maken, zetten we in op lig- en wachtplaatsen en het plaatsen van walstroomkasten en -installaties. Inzake waterbeheersing is de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaphan primordiaal.

Andere belangrijke waterbeheersingsprojecten zijn de vervanging van de stuwen op de Dender, Waterbalans Albertkanaal (pompinstallaties en waterkrachtcentrales ter hoogte van de sluizencomplexen), Waterbeheersing Maas en overstromingsrisicobeheersplannen (ORBP's).

De Vlaamse Waterweg zal in 2021 ook fietsinvesteringen voor haar rekening blijven nemen die invulling geven aan het fietsbeleid van de Vlaamse Regering, en dit ook met bijkomende aandacht voor het in goede staat brengen/houden van de jaagpaden.

Qua structureel onderhoud en vervangingsbouw dienen oever en kaaimuren, sluizen, waterbeheersing, gebouwen, en bruggen te worden vermeld. Ter versterking van het huidige kaaimurenprogramma wordt er een bijkomende inspanning voorzien in het kader van het relanceplan.

5.5. ISE: Scheepvaartverkeer

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te behouden, is het van essentieel belang dat ze optimaal toegankelijk blijven. We nemen onze verantwoordelijkheid op en nemen de regie van de nautische keten in handen en verzekeren de continuïteit van de nautische dienstverlening waarbij we schepen van en naar de Vlaamse havens vlot en veilig loodsen en beloodsen tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

We optimaliseren en innoveren de nautische dienstverlening en zetten hiertoe in op verschillende vlakken, zoals het onderzoek naar innovatieve en alternatieve

beloosingsstechnieken, het optimaliseren van de operationele IT-infrastructuur, data-uitwisseling en informatieverstrekking.

Om de mobiliteitsknoop te ontwarren, moeten we creatief zijn en komen tot duurzame oplossingen. Vervoer over water komt aan beide uitdagingen tegemoet. We centraliseren het personenverkeer over water en nemen initiatieven om het concept van de vervoerregio Antwerpen verder in Vlaanderen uit te rollen, waarbij zowel veerdiensten (autoveer vs. fiets- en voetgangersveer) als watertransport met kleinere, snellere schepen deel uitmaken van de scope.

De gerelateerde operationele doelstellingen zijn:

- OD 3.1. Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer
- OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen
- OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico
- OD 8.4: Samenwerken in quadruple-helix verband

SCHEEPVAARTVERKEER, MVG excl. DAB

	(duizend euro)					
	VAK			VEK		
	BA 2020	evolutie	BO 2021	BA 2020	evolutie	BO 2021
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	38.690	3.800	42.490	41.637	853	42.490
Toelagen (interne stromen (IS))	48.418	211	48.629	48.418	211	48.629
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal incl. overflow	87.108	4.011	91.119	90.055	1.064	91.119
Overflow	0	0	0	2.947	-2.947	0
Aanwending VAK-ruiter						

Inhoudelijke toelichting evolutie

De beleidskredieten stijgen met ongeveer 4 miljoen euro ten opzichte van 2020. Dit is voornamelijk te wijten aan de extra middelen ten belope van 3,8 miljoen euro in VAK en VEK voor het inrichten van personenmobiliteit over water, inclusief de overname van de exploitatie van de waterbussen in Antwerpen.

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

Ontvangsten

MC0-9MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel behelst alle ontvangsten die voortkomen uit de werking van de Schelderadarketen (SRK). Meer specifiek zijn dit de ontvangsten uit de VBS-vergoedingen cf. 'Decreet houdende de vergoeding, verschuldigd door de

gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen', de inkomsten ter uitvoering van de overeenkomst met Nederland m.b.t. de inrichting van een walradarketen (Radarverdrag) en de inkomsten uit schadegevallen aan de VTS-infrastructuur.

Kredietevolucie

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	8.850	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	8.850	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie

De geraamde ontvangst blijft ongewijzigd ten opzichte van 2020.

Uitgavenartikelen

MC0-1MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de kosten aangerekend die verband houden met de Schelderadarketen en de werking van de havenkapiteindiensten.

De Schelderadarketen vormt het infrastructurele element van VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en Mendingen). Dit verkeersbegeleidingssysteem is één van de belangrijkste instrumenten van het nautische vaarwegbeheer. Het volgt de scheepvaart van en naar de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens nauwgezet op en draagt zo bij tot het minimaliseren van het veiligheidsrisico voor de scheepvaart, de bevolking, het milieu en de infrastructuur in de maritieme vaarwegen. De Schelderadarketen wordt gezamenlijk met de Nederlandse collega's beheerd. De modaliteiten zijn geregeld in het Radarverdrag en het Verlichtingsverdrag.

Het inrichten van personenmobiliteit over water in Vlaanderen, inclusief de exploitatie van de Waterbus in Antwerpen, wordt op dit begrotingsartikel aangerekend.

Kredietevolucie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	35.014	37.961
<i>Overflow BA 2020</i>	0	- 2.947
BA 2020 excl. overflow	35.014	35.014
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	3.800	3.800
BO 2021	38.814	38.814
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolucie

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Personenmobiliteit over water - opstap 2021	3.800	3.800
TOTAAL	3.800	3.800

De stijging met 3.800 keuro in VAK en VEK is te wijten aan de verhoging van de kredieten voor het inrichten van personenmobiliteit over water, inclusief de overname van de exploitatie van de waterbussen in Antwerpen.

MC0-1MIH2WB-WT – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel omvat de terugbetalingen aan het Nederlands Loodswezen in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	3.676	3.676
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	3.676	3.676
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	3.676	3.676
Aanwending VAK-ruiter		

MC0-1MIH2WX-IS – DAB VLOOT

Korte inhoud begrotingsartikel

Zie bespreking van de begroting van DAB Vloot.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	26.908	26.908
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	26.908	26.908
<i>Index</i>	269	269
<i>Compensaties</i>	- 17	- 17
<i>Andere bijstellingen</i>	- 341	- 341
BO 2021	26.819	26.819
Aanwending VAK-ruiter		

MC0-1MIH2WY-IS – DAB LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Zie bespreking van de begroting van DAB Loodswezen.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	21.510	21.510
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	21.510	21.510
<i>Index</i>	323	323
<i>Compensaties</i>	- 18	- 18
<i>Andere bijstellingen</i>	- 5	- 5
BO 2021	21.810	21.810
Aanwending VAK-ruiter		

DAB's

DAB Loodswezen

Ontvangsten

MCD-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten uit de loodsgelden, loodsen op afstand en diensten en adviezen aangerekend.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	90.535		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	90.535		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Bij begrotingsopmaak 2021 worden de ontvangsten op hetzelfde niveau als bij begrotingsaanpassing 2020 gehouden.

MCD-2MIHAWA-OP – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel wordt de terugbetaling van voorschotten aan het Nederlands loodswezen ingeschreven.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-2MIHAWB-OW – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel wordt de onderlinge kostenverrekening tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

Uitgaven

MCD-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de kosten met betrekking tot de beloodsing te land aangerekend en uitgaven in kader van studies / consultancyopdrachten, waaronder deze voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst met Nederland.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	3.731	3.731
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	3.731	3.731
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	3.731	3.731
Aanwending VAK-ruiter		

Bij

begrotingsopmaak 2021 worden de kredieten op hetzelfde niveau als begrotingsaanpassing 2020 gehouden.

MCD-3MIH2WB-WT – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel wordt de onderlinge kostenverrekening tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst aangerekend.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	566	566
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	566	566
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	566	566
Aanwending VAK-ruiter		

Bij

begrotingsopmaak 2021 worden de kredieten op hetzelfde niveau als begrotingsaanpassing 2020 gehouden.

MCD-3MIH2WX-IS – DAB VLOOT

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de kosten voor beloodsing over water aangerekend, cf. de dienstverlening door de DAB Vloot.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	36.890	36.890
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	36.890	36.890
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	36.890	36.890
Aanwending VAK-ruiter		

Bij

begrotingsopmaak 2021 worden de kredieten op hetzelfde niveau als bij begrotingsaanpassing 2020 gehouden.

DAB Vloot

Ontvangsten

MCE-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel

Binnen dit artikel situeren zich de ontvangsten van de scheepvaartpolitie en de douane voor het inzetten van bemande schepen. Daarnaast worden hierop ook de schadeontvangsten en verkopen van (on)roerende goederen geboekt.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	4.116		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	4.116		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive

Bij begrotingsopmaak 2021 worden de ontvangsten op hetzelfde niveau gehouden.

MCE-2MIHAWW-OI – VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel wordt de interne stroom tussen VLIZ vzw en DAB Vloot aangerekend voor de uitbreiding van de inzet van het wetenschappelijk schip Simon Stevin.

Kredietevolutive

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	380		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	380		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive

Bij begrotingsopmaak 2021 worden deze ontvangsten op hetzelfde niveau gehouden.

MCE-2MIHAWY-OI – DAB LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel wordt de interne stroom tussen DAB Loodswezen en DAB Vloot aangerekend voor o.a. de inzet van schepen in het kader van het beloodsen en het ruimer transport van loodsen over het water.

Kredietevolutive

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	36.890		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	36.890		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive

Bij begrotingsopmaak 2021 worden deze ontvangsten op hetzelfde niveau gehouden.

Uitgavenartikelen

MCE-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel betreft de werkingskosten voor o.a. onderhoud en herstelling van schepen, bebakening, gebouwen, logistiek en brandstof. Eveneens worden op dit artikel de investeringen voor bebakening, gebouwen, aankoop van divers materieel en machines en informatica, specifieke studies en de

vervangingsinvesteringen voor schepen aangerekend. De concrete investeringen worden opgenomen op het GIP.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	22.416	22.416
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	22.416	22.416
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	22.416	22.416
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

De kredieten op dit artikel worden op peil gehouden bij BO 2021.

MCE-3MIH2WC-WT – WANDELAAR INVEST

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel worden de charterhuur en de verzekering van de SWATH beloodingsschepen van Wandelaar Invest NV aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	11.125	11.125
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	11.125	11.125
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	11.125	11.125
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

De kredieten op dit artikel worden op peil gehouden bij BO2021.

Overige entiteiten onder toezicht

Wandelaar Invest

Ontvangsten

Conform de afspraken met het Departement Financiën en Begroting worden de beschikbaarheidsvergoedingen opgenomen als ESR 1. De ontvangst voor deze rubriek wordt geraamd op 11.125 keuro.

Uitgaven

De voornaamste uitgavenposten zijn:

- Allerlei werkingskosten zoals ereloon commissaris, neerlegging jaarrekening, beheersvergoeding, verzekeringen. Deze uitgavencategorie wordt ingeschat op 637 keuro.
- Bedrijfsbelastingen: het geraamd budget 2021 bedraagt 772 keuro.
- De uitgavenpost m.b.t. te betalen intresten aan niet overheden kent in 2021 een daling van 34 keuro gezien de schuld wordt afgebouwd en volledig afgelost in 2020. Voor deze post wordt er bijgevolg geen budget meer voorzien in de begroting van deze entiteit.
- De aflossing van de schuld wordt in 2021 herleid tot 0.
- De rente op de financiële leasingen daalt stelselmatig daar er jaarlijks aflossingen op de financiële leasingen gebeuren, voor 2021 wordt er 1.461 keuro benodigd budget ingeschreven.
- De aflossing van de financiële leasingen neemt geleidelijk aan toe doordat de interesten van de financiële leasingen stelselmatig worden afgebouwd en er dus meer middelen zijn ter aflossing van de financiële leasingen. In 2021 zal er naar inschatting 6.524 keuro nodig zijn voor dit doeleinde.

5.6. Geen inhoudelijke toewijzing

DAB's

DAB Vlaams Infrastructuurfonds

Ontvangstenartikelen

MBU-2MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel komt de werkingstoelage aan de DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) toe. Gelet op de saldowerking en de eigen ontvangsten binnen het VIF zegt deze werkingstoelage niets over de totale hoogte van investeringsmiddelen. Hiervoor kan verwezen worden naar de toelichting per begrotingsartikel binnen het VIF.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	737.764		
Bijstelling BO 2021	70.645		
BO 2021	808.409		

MBU-2MFHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft hier het beginsaldo van de DAB VIF voor 2021, dat bij de BA2021 nog wordt aangepast in functie van de uitvoering 2020.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	100.913		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	100.913		

MBU-2MFHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

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

Kredietevolucie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

MBU-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft de ontvangsten vanuit het Klimaatfonds.

Krediet evolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Uitgaven

MBU-3MFH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

Het betreft het over te dragen saldo eind 2020.

Kredietevolucie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	100.563
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	100.563
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	100.563
Aanwending VAK-ruiter		

MCU-3MIH2ZZ-IS – INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Gelet op de dringendheid van betalingen bij veroordelingen in 'oude loodsensdossiers', die ressorteren onder lasten uit het verleden, wordt in deze dossiers een prefinanciering gevraagd aan het Vlaams Fonds voor de Lastendelging (VFLD). De terugbetaling van het aandeel van het agentschap MDK aan het VFLD in deze dossiers wordt via dit begrotingsartikel gerealiseerd.

In 2021 is op heden geen betaling aan het VFLD gepland.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

DAB Loodswezen

Ontvangsten

MCD-2MIHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de diverse ontvangsten waaronder de Bunker Adjustment Factor aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	4.011		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	4.011		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Bij begrotingsopmaak 2021 worden de ontvangsten op hetzelfde niveau als begrotingsaanpassing 2020 gehouden.

MCD-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel

De toelage biedt de DAB Loodswezen de mogelijkheid om zijn kerntaak "veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs" uit te voeren en zich verder uit te bouwen tot een moderne en performante loodsenorganisatie, inclusief het reorganiseren van het proces loodsen

en beloodsen met het oog op een klantgerichte en betrouwbare dienstverlening tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	21.510		
Bijstelling BO 2021	300		
BO 2021	21.810		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Bij begrotingsopmaak 2021 wordt de dotatie verhoogd met 300 keuro t.o.v. begrotingsaanpassing 2020. De verhoging wordt als volgt samengesteld:

- Index ten bedrage van 323 keuro;
- Besparing werkingsmiddelen ten bedrage van 5 keuro;
- Compensatie ten bedrage van 18 keuro wegens instap in het boekhoudkantoor.

MCD-2MIHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel wordt het overgedragen overschot van vorige boekjaren aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-2MIHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel wordt het over te dragen tekort van het boekjaar aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	11.608		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	11.608		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutive

Bij begrotingsopmaak 2021 wordt het bedrag van 11.608 keuro ingeschreven.

Uitgaven

MCD-3MIH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel worden specifieke investerings- en werkingskosten in het kader van het beloodsingsproces aangerekend.

Kredietevolutive

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	2.527	2.527
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	2.527	2.527
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	2.527	2.527
Aanwending VAK-ruiter		

Bij begrotingsopmaak 2021 worden de kredieten op hetzelfde niveau als begrotingsaanpassing 2020 gehouden.

MCD-3MIH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit artikel wordt het over te dragen overschot van het boekjaar aangerekend.

Kredietevolutive

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-3MIH2ZZ-OH – OVERGEDRAGEN TEKORT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel wordt het overgedragen tekort van vorige boekjaren aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	11.608
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	11.608
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	11.608
Aanwending VAK-ruiter		

Bij

begrotingsopmaak 2021 wordt op dit artikel 11.608 keuro ingeschreven.

DAB Vloot

Ontvangstenartikelen

MCE-2MIHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Begrotingsartikel met betrekking tot de ontvangsten n.a.v. uitgevoerde overeenkomsten/dienstverleningen (boeienwerk, hydrografische peilingen, bijkomende inzet veerboten, ter beschikking stellen schepen,...).

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	2.575		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	2.575		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Bij begrotingsopmaak 2021 worden deze ontvangsten op hetzelfde niveau gehouden.

MCE-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel

De toelage aan de DAB Vloot kadert in de maatschappelijke doelstelling om bemande schepen te voorzien in het kader van het uitvoeren van maatschappelijke kerntaken (SAR, bebakening, veerdiensten, hydrografie,...) en de continue modernisering en innovatie van de overheidsvloot.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	26.908		
Bijstelling BO 2021	-89		
BO 2021	26.819		

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

Buiten de indexatie van 269 keuro spelen er de volgende bijstellingen op het toelageartikel bij BO 2021:

- 17 keuro neerwaartse bijstelling voor de compensatie naar artikel CB0-1CFG2EA-WT van het boekhoudkantoor ter dekking van de meerkost voor het inschakelen van consultants ter begeleiding van de inkanteling in OraFin;
- generieke besparing op werkingskosten ten bedrage van 29 keuro;
- opgelegde generieke personeelsbesparing van 312 keuro.

Bovenvermelde compensatie, indexering en bijstellingen resulteren in een vermindering van de dotatie met 89 keuro.

MCE-2MIHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel

Begrotingsartikel voor de aanrekening van het overgedragen overschot van het vorige boekjaar.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	58.880		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	58.880		

MCE-2MIHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2020	0		
Bijstelling BO 2021	0		
BO 2021	0		

Uitgaven

MCE-3MIH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel

Begrotingsartikel voor het boeken van het overschot van het boekjaar.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	58.880
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	58.880
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	0	58.880
Aanwending VAK-ruiter		

VIII. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD

PROGRAMMA MA – MB0 – DEPARTEMENT MOW

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	200	5.775	0	52.947	52.937
Bijstelling BO 2021	0	470	0	457	457
BO 2021	200	6.245	0	53.404	53.394

PROGRAMMA MA – MC0 – AGENTSCHAP VOOR MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	0	0	0	18.006	18.006
Bijstelling BO 2021	0	0	0	212	212
BO 2021	0	0	0	18.218	18.218

PROGRAMMA MA – MD0 – AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2020	0	0	0	86.981	86.981
Bijstelling BO 2021	0	0	0	- 497	- 497

BO 2021	0	0	0	86.484	86.484
----------------	----------	----------	----------	---------------	---------------

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

Ontvangstenartikelen

MB0-9MAHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten aangerekend die een duidelijke link vertonen met de apparaatsuitgaven. Zo worden onder meer op dit begrotingsartikel aangerekend:

- Terugbetaling van teveel betaalde lonen en vergoedingen;
- Ontvangsten uit de verkoop van roerende vermogensgoederen;
- Verkoop van departementale publicaties die gefinancierd zijn vanuit de
- apparaatskredieten.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	200	0	0
Bijstelling BO 2021	0	0	0
BO 2021	200	0	0

Inhoudelijke toelichting kredietevolutie

De geraamde ontvangsten in 2021 worden constant gehouden.

MB0-9MAHTZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten aangerekend van terugvorderingen bij de huidige werkgevers van personeelsleden met verlof voor opdracht. In het kader van de beheersvorming van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen worden daarnaast statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld aan de beide luchthavenexploitatie maatschappijen (LEM's). Deze statutaire personeelsleden blijven in dienst van de Vlaamse overheid maar verrichten taken voor de (private) LEM's. De (loon)kosten van deze personeelsleden worden dan ook door het Vlaamse Gewest teruggevorderd bij de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge.

Kredietevolutie

	(duizend euro)		
	AO	TO	LO
BA 2020	0	5.775	0
Bijstelling BO 2021	0	470	0
BO 2021	0	6.245	0

Inhoudelijke toelichting kredietevoluitie

Op basis van werkelijke uitvoering in 2019, en rekening houdend met de endogene groei en indexatie van de vergoedingen en toelagen, wordt de geraamde loonlast (en de terugvordering hiervan) voor 2021 geraamd op 6.245 keuro. Deze geraamde kost zal geactualiseerd worden bij BA2021.

Uitgavenartikelen

MB0-1MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, lonen, toelagen en forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

Kredietevoluitie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	40.554	40.554
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	40.554	40.554
<i>Index</i>	811	811
<i>Compensaties</i>	- 500	- 500
<i>Andere bijstellingen</i>	- 257	- 257
BO 2021	40.608	40.608
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluities

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar MBU-3MFH2LB-WT	-500	-500	Terugdraai van compensatie voor ECA en CPT in 2020
TOTAAL	-500	-500	

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Bijstelling EU-middelen	-50	-50
Verwerking EU-subsidies	65	65
Loonkost opleiding loodsen	92	92
Personeelsbesparing BO2021	-364	-364
TOTAAL	-257	-257

- In het kader van het EU-project Dignity werd er in 2020 een ontvangst gerealiseerd van 72 keuro ter financiering van een personeelslid. Deze geraamde ontvangst werd bij BA2020 ingeschreven op het ontvangstenartikel MB0-9MHHAOA-OW en hier gerecupereerd aan uitgavenzijde. In 2021 wordt deze ontvangst bijgesteld tot 22 keuro, waardoor ook de uitgave daalt met 50 keuro op dit artikel.

- De bijstelling van 65 keuro betreft de verwerking van EU-subsidies.
- De loonkost in het kader van opleiding loodsen van 92 keuro (zie ontvangstenartikel van Xperta: MB0-9MFHAKB-OW) wordt gerecupereerd langs uitgavenzijde op het loonartikel. Vanaf 2021 wordt een heel jaar aangerekend, waardoor er een stijging van 92 keuro wordt voorzien bij BO2021.
- De neerwaartse bijstelling van 364 keuro betreft de generieke personeelsbesparing bij BO2021.

MB0-1MAH4ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, lonen en toelagen van de gedetacheerden en terbeschikkinggestelden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

In het kader van de beheersvorming van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen worden daarnaast statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld aan de beide luchthavenexploitatie maatschappijen (LEM's). Deze statutaire personeelsleden blijven in dienst van de Vlaamse overheid maar verrichten taken voor de (private) LEM's. De (loon)kosten van deze personeelsleden worden dan ook door het Vlaamse Gewest teruggevorderd bij de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	5.775	5.775
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	5.775	5.775
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	470	470
BO 2021	6.245	6.245
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie van geraamde loonkosten personeel luchthavens	470	470
TOTAAL	470	470

Bijstelling naar aanleiding van geactualiseerde raming van loonkosten van de statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld aan de luchthavenexploitatie maatschappijen. Op basis van de werkelijke uitvoering in 2019, en rekening houdend met de endogene groei en indexatie van de vergoedingen en toelagen wordt de geraamde loonlast (en de terugvordering hiervan) voor 2021 geraamd op 6.245 keuro. Dit betekent een bijstelling met 470

keuro ten opzichte van BA2020. Het betreft een ESR-neutrale bijstelling binnen het fonds, gelet op het feit dat de ontvangsten met hetzelfde bedrag stijgen.

MB0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden alle mogelijke werkingskosten aangerekend die nodig zijn voor de interne werking van het Departement.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	6.618	6.608
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	6.618	6.608
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 67	- 67
BO 2021	6.551	6.541
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Actualisatie van geraamde loonkosten personeel luchthavens	-67	-67
TOTAAL	-67	-67

Buiten de bijstelling van -67 keuro naar aanleiding van generieke besparing op niet-loon apparaatsuitgaven worden de kredieten op dit artikel constant gehouden.

MC0-1MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, de toelagen en de forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van de afdelingen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	16.567	16.567
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	16.567	16.567
<i>Index</i>	331	331
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 104	- 104
BO 2021	16.794	16.794

Aanwending VAK-ruiter	
-----------------------	--

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Efficiëntie en kerntaken - Personeelsbesparing 2021	-104	-104
TOTAAL	-104	-104

De kredieten dalen met 104 keuro in VAK en VEK ten gevolge van de generieke personeelsbesparing.

MC0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten op vlak van personeel (bv. hospitalisatieverzekering, arbeidsgeneeskunde, ...), logistiek, ICT en meubilair, aangerekend voor de afdelingen van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

Kredietevolutie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	1.439	1.439
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	1.439	1.439
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 15	- 15
BO 2021	1.424	1.424
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Efficiëntie en kerntaken: Besparing apparaatskredieten	-15	-15
TOTAAL	-15	-15

Besparing apparaatskredieten ten bedrage van 15 keuro in VAK en VEK.

MD0-1MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Met dit budget worden de wedden en de toelagen van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer betaald.

Kredietevoluitie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	72.104	72.104
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	72.104	72.104
<i>Index</i>	1.442	1.442
<i>Compensaties</i>	- 1.031	- 1.031
<i>Andere bijstellingen</i>	- 624	- 624
BO 2021	71.891	71.891
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluities

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar CE0-1CAG2ZZ-LO	- 1.031	-1.031	Lonen personeelsleden wegeninspectie
TOTAAL	-1.031	-1.031	

Er wordt 1.031 keuro in VAK en VEK gecompenseerd naar artikel CE0-1CAG2ZZ-LO: het betreft de overdracht van loonkredieten naar aanleiding van de uitkanteling van de wegeninspectie van AWV naar de Vlaamse Belastingdienst.

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Efficiëntie en kerntaken - personeelsbesparing	-624	-624
TOTAAL	-624	-624

In het kader van het efficiënter maken van de kerntaken van het personeel wordt er een besparing van 624 keuro doorgevoerd.

MD0-1MAH4ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de lonen aangerekend van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer met verlof voor opdracht. Er zijn voorlopig geen gedetacheerden binnen AWV waarvoor een loonkost aangerekend wordt.

Kredietevoluitie

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	0	0
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	0	0
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0

BO 2021	0	0
Aanwending VAK-ruiter		

MD0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Dit begrotingsartikel wordt gebruikt voor drie groepen van kosten:

- de aankopen van voertuigen en meubilair
- de kosten voor ICT
- de courante personeels- en werkingskosten zoals hospitalisatieverzekeringen, werving en selectie, brandstof, energie gebouwen, telefonie,

Kredietevolucie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	14.877	14.877
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	14.877	14.877
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	- 134	- 134
<i>Andere bijstellingen</i>	- 150	- 150
BO 2021	14.593	14.593
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevolucies

	(duizend euro)		
Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar CE0-1CAG2ZZ-WT	-134	-134	rugzakjes en verzekeringen/ brandstof/ onderhoud wagens
TOTAAL	-134	-134	

Er wordt 134 keuro gecompenseerd naar CE0-1CAG2ZZ-WT: het betreft de overdracht van de kredieten voor de rugzakjes van de personeelsleden en de kredieten voor de verzekeringen/brandstof/onderhoud van de wagens naar aanleiding van de uitkanteling van de wegeninspectie van AWV naar de Vlaamse Belastingdienst.

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Generieke besparing apparaatskredieten (Efficiëntie kerntaken)	-150	-150
TOTAAL	-150	-150

Generieke besparing van 150 keuro op apparaatskredieten niet-loon (Efficiëntie en kerntaken).

DAB's

DAB Loodswezen

Uitgavenartikelen

MCD-3MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de lonen en toelagen van de personeelsleden van de DAB Loodswezen aangerekend.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	69.444	69.444
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	69.444	69.444
<i>Index</i>	323	323
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	0	0
BO 2021	69.767	69.767
Aanwending VAK-ruiter		

Bij

begrotingsopmaak 2021 worden de kredieten, uitgezonderd de bijkomende index ten bedrage van 323 keuro, op hetzelfde niveau als begrotingsaanpassing 2020 gehouden.

MCD-3MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden algemene werkings- en personeelskosten aangerekend waaronder de maandelijkse reis- en verblijfvergoedingen.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	2.898	2.898
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	2.898	2.898
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	- 23	- 23
BO 2021	2.875	2.875
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
besparing op werkingskosten	-5	-5
Compensatie wegens instap in het boekhoudkantoor	-18	-18
TOTAAL	-23	-23

De kredieten bij begrotingsopmaak 2021 worden verlaagd met 23 keuro ten opzichte van begrotingsaanpassing 2020 wegens besparing op werkingskosten en compensatie wegens instap in het boekhoudkantoor.

DAB Vloot

Uitgavenartikelen

MCE-3MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de lonen aangerekend van de personeelsleden van DAB Vloot.

Kredietevolutie

	(duizend euro)	
	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	34.108	34.108
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	34.108	34.108
<i>Index</i>	269	269
<i>Compensaties</i>	0	0
<i>Andere bijstellingen</i>	-312	-312
BO 2021	34.065	34.065
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

	(duizend euro)	
Andere bijstellingen	VAK	VEK
Personeelsbesparing	-312	-312
TOTAAL	-312	-312

De kredieten dalen met 312 keuro in VAK en VEK ten gevolge van de opgelegde, generieke personeelsbesparing.

MCE-3MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel

Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten aangerekend van de DAB Vloot (bv. vorming, vergoedingen, diverse personeel gebonden kosten, informatica, rollend materieel, ...).

Kredietevolutive

(duizend euro)

	VAK	VEK
BA 2020 incl. overflow	3.220	3.220
<i>Overflow BA 2020</i>	0	0
BA 2020 excl. overflow	3.220	3.220
<i>Index</i>	0	0
<i>Compensaties</i>	-17	-17
<i>Andere bijstellingen</i>	-29	-29
BO 2021	3.174	3.174
Aanwending VAK-ruiter		

Inhoudelijke toelichting kredietevoluties

(duizend euro)

Compensaties	VAK	VEK	Reden
Naar CB0-1CFG2EA-WT	-17	-17	Compensatie wegens instap in boekhoudkantoor
TOTAAL	-17	-17	

Er wordt 17 keuro gecompenseerd naar artikel CB0-1CFG2EA-WT van het boekhoudkantoor ter dekking van de meerkost voor het inschakelen van consultants ter begeleiding van de inkanteling in OraFin.

(duizend euro)

Andere bijstellingen	VAK	VEK
Besparing apparaatskredieten	-29	-29
TOTAAL	-29	-29

Generieke besparing werkingskredieten ten bedrage van 29 keuro.

IX. LIJST MET AFKORTINGEN

ADAS	Advanced Driver Assistance Systems
AFID	Alternative Fuels Infrastructure Directive
AMS	ANPR-Management System
ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BCC	Beleid- en beheercyclus
BENEFIC	BrussEls NETHERlands Flanders Implementation of Clean power for transport
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BVR	Besluit Vlaamse Regering
CEF	Connecting Europe Facility
CLINSH	Life Project Clean INland Shipping
CLW	Controle langs de weg
CP NSZ	Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge
CPE	Charge Point Equivalent
CPT	Clean Power for Transport
DPO	Digitaal Platform Onteigenen
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
EETS	European Electronic Tolling Service
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
EU	Europese Unie
EV	Elektrisch Voertuig
EWI	Economie, Wetenschap en Innovatie
FITA	Flanders International Technical Agency
Flux50	Speerpuntcluster duurzame energiesector
GAS	Gemeentelijke Administratieve Sanctie
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
GOG	Gecontroleerd Overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
ILKW	Infrastructuurwerken Luchthaven Kortrijk-Wevelgem
IMC	Interministeriële Conferentie
ISE	Inhoudelijk Strukturelement
ITS	Intelligent Transport Systems

IVRI	Intelligente Verkeersinstallatie
KAR	Korte AfstandsRadio
KBV	Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen
KMO	Kleine en Middelgrote Ondernemingen
LEM	Luchthavenexploitatiemaatschappij
LER	Landbouweffectenrapport
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	Langere en Zwaardere Vrachtwagens
MaaS	Mobility as a Service
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectenrapport
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MOU	Memorandum of Understanding
NaLP	Natrium Lage Druk
OD	Operationele Doelstelling
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
OZON	Ontsnippering van het ZONIënwoud
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PN	Particle Number
RVSM	Dynamisch infobord naast de weg
RSS	Dynamische rijstrooksignalisatieportalen
PPS	Publiek-Private Samenwerking
SAVE	Samen Actief voor Veilig Verkeer
SD	Strategische Doelstelling
SIM	Strategisch Initiatief Materialen
SWING	Single Window for Inland Navigation
TERN	Trans European Road Network
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
TEN-T	Trans European Network - Transport
VAPEO	Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering
VBSP	Vlaamse Binnenvaartservices Platform
VIL	Vlaams Instituut voor Logistiek
VisuRIS	Visualisatie van de River Information Services (RIS)
Vlabel	Vlaamse Belastingdienst
VLM	Vlaamse Landmaatschappij
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTE	Voltijds equivalent

VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij
VVRR	Vervoerregioraden
WIM	Weigh in Motion
3RX	Ijzeren Rijn

X. REGELGEVINGSAGENDA: REGELGEVINGSINITIATIEVEN IN HET KADER VAN OMZETTINGEN EN IMPLEMENTATIES VAN EUROPESE REGELGEVING

<u>Aard en titel</u>	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord met betrekking tot de oprichting van een onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen op de Vlaamse binnenwateren
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in een gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW, DVW en MDK
<u>Indicatieve planning</u>	Principiële goedkeuring eerste kwartaal 2021.

<u>Aard en titel</u>	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in de omzetting van Richtlijn 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie.
<u>Betrokken instanties</u>	Viapass, Vlabel (FB) en DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Omzetting tegen uiterlijk 19/10/2021

<u>Aard en titel</u>	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord inzake Intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer voor interfaces met andere vervoerswijzen
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in Gedelegeerde Verordening 886/2013 bij Richtlijn 2010/40/EU en Gedelegeerde Verordening 2015/926 bij Richtlijn 2010/40/EU.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Eind 2021

<u>Aard en titel</u>	Decreet tot wijziging van het Havendecreet
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in Verordening (EU) 2017/352 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Eerste principiële goedkeuring voorjaar 2021

<u>Aard en titel</u>	Decreet tot wijziging van het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur
<u>Korte omschrijving</u>	Dit kadert in de omzetting van Richtlijn (EU) 2019/1936 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2019 tot wijziging van Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW en AWV
<u>Indicatieve planning</u>	Omzetting tegen uiterlijk 17/12/2021

<u>Aard en titel</u>	Scheepvaartdecreet
<u>Korte omschrijving</u>	Het ontwerp creëert een algemeen regelgevend kader voor het beheer en het gebruik van de binnenwateren en de scheepvaart op de binnenwateren in Vlaanderen.
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW, DVW en MDK
<u>Indicatieve planning</u>	Principiële goedkeuring eind 2020

<u>Aard en titel</u>	Verzameldecreet MOW
<u>Korte omschrijving</u>	Diverse technische aanpassingen aan sectorale wetgeving
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW, AWV, DVW, MDK, De Lijn
<u>Indicatieve planning</u>	Principiële goedkeuring begin 2021

<u>Aard en titel</u>	Decreet tot wijziging van het decreet van 13 februari 2004 tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en koepels van verenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten
<u>Korte omschrijving</u>	Actualisering van het decreet
<u>Betrokken instanties</u>	DMOW
<u>Indicatieve planning</u>	Principiële goedkeuring voor zomerreces 2021