

# Vlaams regeerakkoord

## ***Doorbraak 4. Slimme draaischijf van Europa: slimme mobiliteit en Logistiek***

De mobiliteit beheersen en duurzamer maken is voor het dichtbevolkte Vlaanderen een enorme uitdaging. De toename van het personenvervoer en het goederenvervoer doet files aangroeien en vergroot het risico op verkeersongevallen. Het vervoer over water en spoor kan de groei van het goederenvervoer nog niet helemaal opvangen. Ons mobiliteitssysteem moet verbeterd worden om de effecten op onze economie, onze gezondheid en ons milieu te beperken en tegelijk onze logistieke positie in West-Europa te versterken.

Investeren in de havens, de binnenvaart, de openbaarvervoersinfrastructuur, de fietsinfrastructuur en een aanpak van missing links zijn noodzakelijk. We moeten het onderhoud van de weginfrastructuur versterken en dynamisch multimodaal verkeers- en vervoersmanagement uitbouwen. Een prioritaire opdracht voor het openbaar vervoer is het aanbieden van een echt alternatief tegen aanvaardbare kosten voor het woon-werkverkeer en schoolverplaatsingen. De impact op de mens en het milieu (fijnstof, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, geluid,...) wordt beperkt, conform de Europese doelstellingen. Daarbij hanteren we het STOP-principe ('eerst Stappen en Trappen, dan Openbaar vervoer en ten slotte het Privé-vervoer') en investeren we in verkeersveiligheid.

### **1. Investeren voor Stappers en Trappers**

We besteden jaarlijks aandacht aan de uitvoering van doortochtprojecten, die op verkeersveiligheid en -leefbaarheid gericht zijn. Bij de herinrichting van wegen streven we naar een standaardisering volgens objectieve criteria. Zo ontstaat een kwaliteitsvolle weginfrastructuur. We hervormen de werking van de mobiliteitsconvenants met het oog op een efficiëntere besluitvorming.

Bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur en het onderhoud van bestaande infrastructuur wordt het STOP-principe gehanteerd en vormen de veiligheid van voetgangers, fietsers en motorrijders, en de doorstroming van het openbaar vervoer belangrijke aandachtspunten.

We verhogen de investeringen in fietspaden, met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk als uitgangspunt. Bijzondere aandacht wordt in dat kader besteed aan de versnelling van de uitvoering op het terrein, bijvoorbeeld voor de onteigeningsproblematiek in voortuinen. We passen consequent de fietstoets toe bij alle openbare werken.

We zetten het programma voor gevaarlijke punten voort. Een nieuwe objectieve behoeftanalyse voor gevaarlijke punten resulteert in de opstelling van een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten. We wegen daarbij de kosten en baten van de verschillende oplossingsvoorstellen af.

Bij de uitvoering van infrastructuurprojecten wordt de hinder voor burgers en bedrijven zo veel mogelijk beperkt en wordt daarover duidelijk gecommuniceerd. Het project van de bereikbaarheidsadviseurs wordt voortgezet. Het initiatief van het GIPOD, dat alle informatie over werken op het openbaar domein samenbrengt, wordt in dat kader uitgewerkt.

We dringen aan op een betere, snellere en uniforme registratie van ongevalgegevens, waarmee aan betere oplossingen bijgedragen kan worden. Naast de infrastructuur maken we werk van een gerichte sensibilisering en educatie. We onderzoeken de mogelijkheid om duurzame rijopleidingsterreinen ter beschikking te stellen.

Ten slotte zetten we meer gerichte handhaving in en gebruiken we technologische oplossingen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Globaal genomen voeren we het Vlaamse verkeersveiligheidsplan uit. De Vlaamse overheid zet haar inspanningen voor een betere opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers voort.

We nemen de basiskennis van de verkeersregels op in de eindtermen van het onderwijs.

Het onderdeel praktisch rijexamen van het project 'Rijbewijs op school' wordt na een eventuele positieve evaluatie voortgezet. We zorgen voor eigen Vlaamse verkeersongevallenanalyses en -

statistieken. Daarvoor maken we ook afspraken met andere overheden, sectoren en instellingen wat de toegang tot hun statistische gegevens betreft.

## 2. Investeren in Openbaar Vervoer

We bepalen op basis van de mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn onze mobiliteitsvisie en in overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de concrete prioriteiten per provincie waarvoor de voorbereiding kan starten.

In het kader van de *vertramming* van het openbaar vervoer maken we werk van tramprojecten in alle Vlaamse provincies maar met onder meer de focus op plaatsen met een groot vervoerspotentieel. Daarover zal ook overleg met de NMBS plaatsvinden. We zetten ook in op de verdere uitbouw van het snelbusnetwerk. We doen dat alles om meer woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer te laten verlopen.

Het openbaar vervoer zal meer mensen vervoeren, onder andere omdat we de voorstadsnetten versterken en zorgen voor een snelle uitvoering van het Regionet Brabant Brussel en een goede afstemming op het Gewestelijk Expresnet. We besteden ook bijzondere aandacht aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap. We ondersteunen initiatieven die gericht zijn op het garanderen van vervoersmogelijkheden voor minder mobiele (minder-mobiele-centrales, Diensten aangepast vervoer ...).

We leggen een aantal nieuwe klemtonen om een beter openbaar vervoer te realiseren:

De Lijn verlegt verder de focus naar het netmanagement, zodat het aanbod steeds meer vraaggestuurd verloopt.

We bereiken een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening. De Lijn zal daarvoor onder meer maatregelen nemen die op efficiëntieverhoging gericht zijn.

De investeringen in een betere doorstroming voor het openbaar vervoer worden voortgezet.

We realiseren een eengemaakt vervoersbewijs over de verschillende vervoersaanbieders heen.

We verbeteren de ontsluiting van bedrijventerreinen onder meer door bedrijfsvervoersplannen.

Voor grote projecten zal voorafgaandelijk een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd waarbij ook het nulalternatief in rekening gebracht wordt.

Op basis van de benchmarkstudie van het openbaar vervoer, de aanbevelingen van het Rekenhof over de financiering, het verzamelen van statistisch materiaal en de efficiëntie bij de Lijn komen we tot een nieuwe beheersovereenkomst. Buiten de jaarlijkse indexering zullen de tarieven van de Lijn niet stijgen.

Voor het woon-werkverkeer evalueren we het pendelfonds, en we leggen daarbij de nadruk op innovatieve (proef)projecten.

## 3. Investeren in privévervoer

### **Wegen**

We zetten het uitvoeringstraject van missing links resoluut voort zoals eerder beslist, zodat aan het einde van deze legislatuur het wegwerken van nagenoeg alle geselecteerde missing links in uitvoering is. Het gaat om:

1. de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (in uitvoering)
2. de Kempense Noord-Zuidverbinding
3. de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent
4. de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen
5. de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge
6. de rondweg N60 te Ronse.

De kredieten voor beschikbaarheidsvergoedingen zullen verhoogd worden om de uitvoering van bovengenoemde missing links te garanderen.

Het prioriteren van nieuwe grote infrastructuurprojecten wordt gebaseerd op een objectieve behoefteanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), waarbij ook met het

nulalternatief rekening gehouden wordt. Het beleidsdomein MOW neemt initiatieven om kostenefficiënter te werken, waarbij de aanbevelingen van het Rekenhof betreffende kostenbeheersing en verwijlintersten, het uitgangspunt zullen zijn. Via een systeem van risicobeheersing wordt gestreefd naar een zo accuraat mogelijke benadering van een project in al zijn aspecten (bijvoorbeeld prijsbeheersing).

Een multimodaal dynamisch verkeersmanagement of trafficmanagement op alle snelwegen en grote ringwegen kan mee zorgen voor:

een algemene verhoging van de doorstroming met minder reistijdverlies tot gevolg;

een stabielere verkeersafwikkeling bij filevorming;

de toeleiding van verkeer naar alternatieven (bijvoorbeeld park-and-ride);

de vermindering van schokgolven en snelheidsvariaties.

We zetten in op milieuvriendelijk goederentransport en experimenten voor de beleving in en naar stedelijke omgevingen. We realiseren een vrachtroutenetwerk om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te vergroten en vrachtwagens weg te houden uit stads- en dorpskernen. We nemen initiatieven voor een vlottere verkeersafwikkeling op (netwerken van) kruispunten op basis van intelligente software.

De Vlaamse steden en gemeenten kunnen rechtstreeks met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaams Verkeerscentrum) afspraken maken om gezamenlijk aan dynamisch verkeersmanagement te doen.

We leggen in onze investeringsprogrammering voor het wegtransport de nadruk op de uitvoering van al lang aangekondigde projecten op het hoofdwegennet, het primaire wegennet en de voornaamste secundaire wegen.

We verhogen de onderhoudsinspanningen voor het wegennet, zowel wat structureel als gewoon onderhoud betreft. Zo kunnen we in vijf jaar tijd de opgelopen achterstand verder wegwerken.

### **Waterwegen**

Als uitgangspunt voor het waterwegenbeleid nemen we het masterplan 2014 van de waterwegbeheerders.

We zetten in op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg, waarbij we prioritair werk maken van: het Seine-Scheldeproject tussen Gent, via Kortrijk en Frankrijk;

de modernisering en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal.

De bereikbaarheid van de waterweg houdt ook in dat we investeren in laad- en losinfrastructuur.

Daartoe zetten we in op de samenwerkingsverbanden tussen de waterwegbeheerder en de investeerders. We nemen ook initiatieven op het vlak van watergebonden grondbeheer.

Ook de bedrijven die langs de binnenwateren en de spoorwegen gelegen zijn, moeten worden geclusterd. Opdat de verdere uitsplitsing van goederenstromen naar het achterland meer per spoor en binnenvaart kan verlopen, worden distributiecentra prioritair geclusterd langs multimodale knooppunten. De clustering en de bundeling van goederen laten een rendabele inzet toe van sporen binnenvaartshuttles naar het achterland.

We investeren in het onderhoud van de waterweg. Dat doen we onder meer door extra in te zetten op baggerwerken en het vrijwaren van locaties voor het storten van het gebaggerde slib.

We investeren met de Vlaamse Regering verder in de duurzame beveiliging tegen overstromingen door de uitvoering van het Sigmaplan, in goed overleg met de betrokken lokale besturen, bijvoorbeeld via hun samenwerkingsverband Scheldelandschapspark.

Over de Seine-Schelde-West-verbinding zullen we op basis van alle resultaten van het studiewerk een beslissing nemen.

De ontwikkeling van de River Information Services wordt voortgezet. Met het oog op de vlotte afhandeling van de binnenvaart in de Vlaamse havens zullen de automatische identificatiesystemen (AIS) een belangrijk ondersteunend instrument zijn. De via AIS verzamelde informatie zal, met respect voor de privacy van de binnenscheepvaart, ook aangewend kunnen worden om de afhandeling aan te sturen, waarbij alle betrokken partijen ten volle hun verantwoordelijkheid opnemen.

We zetten de inspanningen voort voor de promotie, de gerichte communicatie, de marktprospectie en de marketing van de binnenvaart in het goederenvervoer. We voeren het 3E-convenant, gericht op duurzaam vervoer te water en innovatie, uit. In dat kader investeren we onder meer in walstroom.

### **Havens**

De Vlaamse overheid stimuleert vanuit het Flanders Port Area-project op een realistische wijze de verdere samenwerking tussen de havens. We geven prioriteit aan de terreinen waar gemeenschappelijke initiatieven een meerwaarde kunnen betekenen. De lokale verankering van de havens wordt daarbij niet in vraag gesteld.

De maritieme toegang van de havens moet blijvend worden geoptimaliseerd en desgewenst worden verdiept ten behoeve van de bestaande en te verwachten scheepvaart. Daarbij is de verdieping van de Schelde een absolute prioriteit voor Vlaanderen. Alle noodzakelijke stappen in de richting van Nederland zullen worden gezet. We maken werk van een integrale ketenbenadering van de maritieme toegang van onze havens.

Het gebied 'Saefthinghe' wordt ingericht als havengebied overeenkomstig het 'meest maatschappelijk haalbaar alternatief' van de plan-MER. De invulling kan gefaseerd gebeuren en kan maritiem, industrieel of logistiek zijn of een combinatie ervan, in functie van de economische behoeften. De studies voor de realisatie van een opengetijdedok worden voortgezet. Er zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd van de verschillende planopties. Daarna zal op projectniveau de standaardmethodiek van het Vlaams Gewest worden toegepast.

Voor het goederenvervoer zorgen we voor een optimalisatie en een betere benutting van de infrastructuur en de ontsluiting van het hinterland van onze zeehavens en waterwegen. We zetten het traject voort met het oog op de ontduubeling van de zeesluizen in Antwerpen Linkeroever, Gent (Terneuzen) en Zeebrugge (Visartsuis).

Investerings in haveninfrastructuur moeten samengaan met investeringen op het vlak van mobiliteit, met het oog op een *modal shift* naar spoor en binnenvaart. Inspanningen voor een zuinig ruimtegebruik, voor de verbetering van de leefbaarheid van de omgeving en de omwonenden, voor een verbetering van de luchtkwaliteit en een minimalisatie van de geluidshinder moeten gepaard gaan met de investeringen, net zoals de eventueel nodige natuurcompensaties. De verbetering van de spoorontsluiting van alle havens is cruciaal en een prioritaire zorg. Er zal een tracé bepaald worden voor de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven. We blijven verder ijveren voor de realisatie van de IJzeren Rijn. Daarnaast ontwikkelt Vlaanderen een algemene spoorstrategie zodat duidelijke prioriteiten voor investeringen in ontsluitingsinfrastructuur kunnen worden vooropgesteld en waar nodig aangekaart en uitgevoerd. Ook voor de hinterlandontsluiting via de weg zullen blijvend inspanningen worden geleverd.

Wat betreft het loodswezen staat de Vlaamse Regering voor een performante en modern uitgebouwde overheidsorganisatie die in dialoog met andere actoren van de nautische keten zorgt voor een doelmatige afwikkeling van de maritieme verkeersstromen. Het loodswezen draagt bij tot een maximale toegankelijkheid van de Vlaamse havens en een vermindering van de wachttijden.

De dienstverlening is klantgericht en er wordt gestreefd naar een open communicatie met klanten en stakeholders. De prijszetting van de dienstverlening zal door benchmarking vergeleken worden met de evolutie in vergelijkbare havens in de range Hamburg-Le Havre.

Op het vlak van de kustverdediging zetten we het lopende beschermingsprogramma voor de bescherming van de volledige kust tegen de duizendjarige storm voort en onderzoeken we het project Vlaamse Baaien 2100 met het oog op synergieën.

### **Luchthavens**

Wij voeren de verzelfstandiging van de regionale luchthavens door en voeren een flankerend beleid voor de economische uitbouw van die luchthavens en de luchthaven van Zaventem. Daarbij wordt een optimale exploitatieomgeving gecreëerd die uitgaat van een *level playing field* ten opzichte van vergelijkbare luchthavens in België en Europa. Op basis van de concessie waarover met de nieuwe luchthavenexploitant wordt onderhandeld, investeren we in de luchthaveninfrastructuur, -veiligheid en -beveiliging om de vereiste ICAO-certificatie van die internationale poorten te behouden.

## **4. Investeren in slimme logistiek**

We zetten in op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde. Logistieke activiteiten moeten prioritair tot stand komen op specifieke locaties die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn.

We besteden bijzondere aandacht aan de optimalisatie van de totale logistieke keten, onder andere

door de verschillende schakels binnen de keten beter op elkaar af te stemmen en retourstromen te optimaliseren. We doen onderzoek naar innovatieve concepten in logistiek, testen die concepten in pilootprojecten en vertalen de resultaten door naar het toekomstige beleid. We waken erover dat die pilootprojecten niet raken aan verkeersveiligheid en -leefbaarheid en geen *reverse modal shift* veroorzaken.

We vergroten het draagvlak voor een duurzame logistiek bij de bevolking, met bijzondere aandacht voor jongeren, en we communiceren over de opportuniteiten op de arbeidsmarkt voor logistici. We zetten in op milieuvriendelijk goedertransport en experimenten voor de beleving in en naar stedelijke omgevingen.

We onderzoeken in welke mate pijpleidingtransport, onder meer voor de chemische industrie, de andere transportmodi kan ontlasten, onder meer door extra onderzoek naar een transparanter en sneller vergunningenbeleid. We zoeken naar Europese middelen om een pilootproject op te zetten. De Vlaamse Regering stemt de verschillende initiatieven voor logistiek op elkaar af en zorgt voor een integratie van die initiatieven in het kader van ViA.

## **5. Beperking van hinder en verontreiniging**

We realiseren de actieplannen voor het geluid, opgesteld in het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai, en voeren geluidsmilderende acties in het kader van die plannen uit. De luchtkwaliteit verbeteren we door de uitvoering van actieplannen tegen fijn stof. Daarbij zal de overheid het voorbeeld geven door het eigen wagenpark gefaseerd te vervangen door milieuvriendelijke voertuigen, dat wil zeggen hybride en elektrische voertuigen.

We leggen extra klemtonen om de hinder en de verontreiniging te beperken door de uitvoering van een masterplan voor groen vervoer:

We stimuleren groen vervoer: we moedigen taxibedrijven aan om hybride wagens te gebruiken en we voeren bij de Lijn de inspanningen op door het aandeel van waterstofbussen en hybride bussen binnen het wagenpark van de Lijn uit te breiden. We onderzoeken de snelle realisatie van een netwerk van groene tankstations met laadinstallaties voor elektrische voertuigen.

We werken aan een biobrandstoffenplan dat de ontwikkeling van de nieuwste generatie ondersteunt.