

Beleids- en begrotingstoelichting

MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Begroting 2027

INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL	2
I. KLEMTONEN VAN DE MINISTER	4
II. BELEIDSVELDOVERKOEPELEND BELEID	6
III. BELEIDSVELD I LUCHTGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT	7
1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID	7
2. ISE INVESTERINGEN LUCHTHAVENS	7
2.1. Vlaamse Gemeenschap	7
2.2. DAB's en rechtspersonen	8
3. ISE EXPLOITATIE LUCHTHAVENS	9
3.1. Vlaamse Gemeenschap	9
3.2. DAB's en rechtspersonen	12
4. ISE BELEID LUCHTHAVENS	12
4.1. Vlaamse Gemeenschap	12
4.2. DAB's en rechtspersonen	13
IV. BELEIDSVELD II GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	14
1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID	14
2. ISE EXPLOITATIE GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	14
2.1. Vlaamse Gemeenschap	14
2.2. DAB's en rechtspersonen	17
3. ISE INVESTERINGEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	20
3.1. Vlaamse Gemeenschap	20
3.2. DAB's en rechtspersonen	21
4. ISE BELEID GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	21
4.1. Vlaamse Gemeenschap	21
4.2. DAB's en rechtspersonen	24
V. BELEIDSVELD III ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID	25
1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID	25
2. ISE ZONDER ISE	25
2.1. Vlaamse Gemeenschap	25
3. ISE TRANSVERSAAL BELEID	26
3.1. Vlaamse Gemeenschap	26
3.2. DAB's en rechtspersonen	29
4. ISE STRATEGISCH MOBILITEITSBELEID	29
4.1. Vlaamse Gemeenschap	29
4.2. DAB's en rechtspersonen	31
5. ISE WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN STUDIES	31
5.1. Vlaamse Gemeenschap	31
5.2. DAB's en rechtspersonen	34
VI. BELEIDSVELD IV WEGGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT	35

1.	ISE-OVERKOEPELEND BELEID	35
2.	ISE INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR	36
2.1.	Vlaamse Gemeenschap	36
2.2.	DAB's en rechtspersonen	39
3.	ISE BELEID WEGINFRASTRUCTUUR	41
3.1.	Vlaamse Gemeenschap	41
3.2.	DAB's en rechtspersonen	47
4.	ISE ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR.....	47
4.1.	Vlaamse Gemeenschap	47
4.2.	DAB's en rechtspersonen	50
VII.	BELEIDSVELD V WATERGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT.....	51
1.	ISE-OVERKOEPELEND BELEID	51
2.	ISE ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR	52
2.1.	Vlaamse Gemeenschap	52
2.2.	DAB's en rechtspersonen	54
3.	ISE EXPLOITATIE WATERINFRASTRUCTUUR	54
3.1.	Vlaamse Gemeenschap	54
3.2.	DAB's en rechtspersonen	58
4.	ISE INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR.....	59
4.1.	Vlaamse Gemeenschap	59
4.2.	DAB's en rechtspersonen	63
5.	ISE BELEID WATERINFRASTRUCTUUR	63
5.1.	Vlaamse Gemeenschap	63
5.2.	DAB's en rechtspersonen	70
VIII.	APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD	71
1.	Apparaatskredieten	71
2.	Begrotingsprogramma's zonder beleidsveld	73
IX.	LIJST MET AFKORTINGEN	74

I. KLEMTONEN VAN DE MINISTER

Vlaanderen is het kloppende hart van Europa. Onze wegen, waterwegen, havens, luchthavens en het openbaar vervoer verbinden mensen, bedrijven en economische knooppunten. Een veilige, betrouwbare en performante infrastructuur is dan ook een essentiële voorwaarde voor onze welvaart en levenskwaliteit.

Onze eerste prioriteit blijft het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur. Met het Geïntegreerd Investeringsprogramma 2.0 beschikken we over een kader dat investeringskeuzes koppelt aan beleidsdoelstellingen en budgettaire haalbaarheid. Asset management vormt daarbij een leidraad: we pakken de grootste risico's eerst aan, verlengen de levensduur van onze infrastructuur en zorgen voor een stabiele investeringsplanning.

Ook in budgettaire uitdagende tijden blijven we investeren in een veilig, vlot en duurzaam mobiliteitssysteem. Verkeersveiligheid blijft een prioriteit: we zetten in op veilige infrastructuur, gerichte handhaving, sensibilisering en samenwerking met lokale besturen. De doelstelling blijft helder: iedereen moet veilig thuiskomen.

We versterken de modal shift met kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur, combimobiliteit en een betrouwbaar en vraaggericht openbaar vervoer. De middelen moeten terechtkomen waar de vervoersvraag en de maatschappelijke meerwaarde het grootst zijn. Tegelijk verwachten we van alle entiteiten binnen het beleidsdomein een efficiënte werking, met aandacht voor productiviteit, klantgerichtheid en een doelmatige inzet van publieke middelen.

Onze havens zijn de economische motoren van Vlaanderen. We houden daarom vast aan een beleid dat hun bereikbaarheid, internationale concurrentiekracht en toekomstbestendigheid versterkt. We blijven investeren in de maritieme toegang, haveninfrastructuur en een efficiënte nautische keten. Ook de binnenvaart, het spoor en multimodale logistieke ketens zijn cruciaal om goederen slimmer en duurzamer te vervoeren.

Voor onze regionale luchthavens hebben we vernieuwde afspraken gemaakt, met een helder en toekomstgericht kader voor de verdere samenwerking. Binnen dat kader blijven we gericht investeren in veilige, betrouwbare en duurzame luchthaveninfrastructuur, met aandacht voor een efficiënte werking en de economische meerwaarde van de luchthavens voor Vlaanderen.

Innovatie en digitalisering helpen ons om met de beschikbare middelen betere resultaten te bereiken. Slim verkeersmanagement, betrouwbare data en toekomstgerichte technologie maken onze mobiliteit veiliger, efficiënter en duurzamer. Ook de waterweerbaarheid van Vlaanderen blijft een belangrijke opdracht, zowel aan de kust als langs onze binnenwateren.

De begroting 2027 is zo een begroting van verantwoordelijkheid én ambitie. We besparen waar dat kan, werken efficiënter en richten onze middelen op wat Vlaanderen echt nodig heeft: betrouwbare infrastructuur, verkeersveiligheid, duurzame bereikbaarheid, sterke economische poorten en een toekomstgericht mobiliteitsbeleid. We kunnen namelijk niet alles tegelijk doen. Daarom zetten we de beschikbare middelen gericht in waar ze het grootste maatschappelijke en economische effect hebben. Want ook wanneer de budgettaire ruimte beperkt is, blijven duidelijke keuzes en gerichte investeringen de beste weg vooruit.

TOTALEN BBT**TOTAAL - MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN, excl. apparaatskredieten en programma B****(duizend euro)**

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	441.247	39.968	0	4.544.724	4.034.744
Bijstelling BO 2027	-106.923	-14.411	0	-702.600	65.657
BO 2027	334.324	25.557	0	3.842.124	4.100.401

II. BELEIDSVELDOVERKOEPELEND BELEID

We beogen een betrouwbaar, veilig, duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat de welvaart, bereikbaarheid en leefbaarheid van Vlaanderen versterkt. We leggen de nadruk op een geïntegreerd en budgettair onderbouwd investeringsbeleid, het onderhoud en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur en een modal shift waarbij tegen 2030 minstens de helft van de verplaatsingen duurzaam gebeurt. Het openbaar vervoer wordt volgens de principes van basisbereikbaarheid verder uitgebouwd, met De Lijn als spil en met aandacht voor combimobiliteit, deelmobiliteit en goede aansluitingen tussen vervoerswijzen. Tegelijk wordt via Vision Zero ingezet op verkeersveiligheid, in het bijzonder voor kwetsbare weggebruikers, en worden goederenvervoer, havens en logistieke netwerken vlotter, duurzamer en beter geïntegreerd. Vergroening, emissievrije mobiliteit, digitalisering, innovatie, klimaatbestendige infrastructuur en waterweerbaarheid ondersteunen deze ambities. Een modusneutrale, datagedreven en resultaatgerichte aanpak moet ervoor zorgen dat investeringen, subsidies en beleidsmaatregelen efficiënt worden ingezet en sneller leiden tot zichtbare maatschappelijke en economische resultaten.

Het regeerakkoord en de septemberverklaring voorzien in uitbreidingsbeleid voor het beleidsdomein MOW in 2027. Er wordt verwezen naar de tabel 'netto-beleidsruimte' van de algemene toelichting.

Ten eerste wordt de opstap in investeringsmiddelen (regeerakkoord) behouden (+52 miljoen euro VAK en +5,2 miljoen euro VEK; MB0-1MFH2LD-WT).

Ten tweede wordt voor het wegenonderhoud 2,5 (netto-effect) miljoen euro bijkomend voorzien.

Ten derde wordt 50% van de opstap voor 'Openbaar vervoer: De Lijn en vervoer op maat' behouden. Hierdoor wordt 25 miljoen euro toegevoegd aan de werkingstoelage van VVM De Lijn. Deze middelen werden voorzien op MB0-1MEH2GC-PR, maar worden bij BO2027 gecompenseerd naar de werkingstoelage van VVM De Lijn (MB0-1MEH2GY-IS).

Ten vierde wordt 14 miljoen euro recurrent bijkomend voorzien voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Deze middelen worden eveneens toegevoegd aan de werkingstoelage van VVM De Lijn.

Tegelijk werden bij de begrotingsopmaak 2027 beslissingen genomen om de uitgaven binnen het beleidsdomein MOW verder te beheersen. In het kader van de maatregel 'performante en sobere overheid' wordt 10 miljoen euro recurrent bespaard op de werkingsmiddelen. Daarnaast wordt via de maatregel 'kritisch kijken naar subsidies en hervormen' 4,832 miljoen euro recurrent bespaard op subsidies. De concrete verwerking en inhoudelijke duiding van deze maatregelen worden opgenomen bij de betrokken beleidsvelden en inhoudelijke structuurelementen.

Tot slot wordt 7,5 miljoen euro aan punctuele maatregelen doorgevoerd binnen het beleidsdomein MOW. Deze worden ingevuld door enerzijds bijkomende ontvangsten te realiseren uit de verkoop van vastgoed en concessies en anderzijds de uitgaven te beperken via een aangepast strooi- en lichtplan op de autosnelwegen en gewestwegen.

III. BELEIDSVELD I LUCHTGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

PROGRAMMA MD - LUCHTGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	26	0	0	16.819	21.465
Bijstelling BO 2027	0	0	0	1.573	-3.173
BO 2027	26	0	0	18.392	18.292

1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID

De Vlaamse Regering zet in op een toekomstgericht, duurzaam en efficiënt luchtvaartbeleid. Binnen dat beleid vervullen de regionale luchthavens van Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem een eigen rol, complementair aan Brussels Airport, dat als internationale toegangspoort een belangrijke motor is voor economische groei en werkgelegenheid.

De Vlaamse Regering onderzoekt hoe de samenwerking en synergie tussen de regionale luchthavens en Brussels Airport verder kunnen worden versterkt, met het oog op een efficiëntere inzet van middelen en een vermindering van de overheidssteun.

2. ISE INVESTERINGEN LUCHTHAVENS

2.1. Vlaamse Gemeenschap

INVESTERINGEN LUCHTHAVENS, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	0	0	0	0	0	0
Toelagen (interne stromen (IS))	1.254	-414	840	5.900	-5.160	740
Overige (leningen)	0	0	0	0	0	0

(LE), participaties (PA); geen ESR-impact)						
Totaal	1.254	-414	840	5.900	-5.160	740
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De Vlaamse regionale luchthavens vervullen een belangrijke rol binnen het mobiliteits- en economisch weefsel van Vlaanderen.

De luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge worden beheerd binnen de decretaal vastgelegde LOM-LEM-structuur. Hierbij staat het Vlaamse Gewest via de LOM Vlaanderen in voor de instandhouding van de basisinfrastructuur, zodat deze blijft voldoen aan de steeds strenger wordende internationale en Europese regelgeving. Dit is noodzakelijk om de toelating te hebben van het DGLV om te mogen exploiteren. De private LEM's zorgen voor het dagelijks beheer en de commerciële exploitatie (zie ISE 'Exploitatie luchthavens'). De luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt beheerd door een private NV (ILKW NV), waarvan het Vlaamse Gewest minderheidsaandeelhouder is en de POM-West-Vlaanderen een meerderheid van de aandelen bezit.

Vanuit dit ISE wordt de werkings- en investeringssubsidie aan de LOM Vlaanderen voorzien.

Deze investeringstoelage (MB0-1MDH5DY-IS voor 595 keuro VAK en 495 keuro VEK) dient als financieringsbron voor de niet-economische investeringen op de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen.

De werkingstoelage (MB0-1MDH2DY-IS voor 245 keuro VAK en VEK) dient ter financiering van de algemene werkingskosten voor het gedeelte waarvoor de eigen ontvangsten, met name de concessievergoeding afkomstig van de luchthavenexploitanten, ontoereikend zijn.

Er wordt in 2027 geen aanwending van de begrotingsruiter (MB0-1MDH2DB-WT) voorzien.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-1MDH2DB-WT – Provisie Luchthavens

MB0-1MDH2DY-IS – Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen

MB0-1MDH5DY-IS – Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen

2.2. DAB's en rechtspersonen

De LOM Vlaanderen is belast met de instandhouding van de basisinfrastructuur op de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge. De voorbije jaren werden al meerdere infrastructuurprojecten gerealiseerd om deze conform de geldende regelgeving te houden, waaronder de renovatie van de startbanen, de vernieuwing van kritieke technische installaties en de modernisering van onderdelen van de luchthaveninfrastructuur. In de komende jaren blijven cruciale investeringen nodig om in een wettelijk conforme exploitatie te kunnen blijven voorzien.

Ook in 2027 blijft de LOM investeren om de basisinfrastructuur in stand te houden. De bouw van de brandweerkazerne in Oostende-Brugge zal naar verwachting eind 2026 worden gegund waarna de uitvoering kan starten.

In samenwerking met skeyes worden op de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge de METEO-apparatuur en de ATIS (Automatic Terminal Information Service) vernieuwd. Verder zijn er diverse investeringen met betrekking tot elektromechanica in uitvoering (waaronder de revisie van de no-breakinstallatie, de vernieuwing van het toegangscontrolesysteem en de vernieuwing van de runway guard lights).

De investeringen zijn bedoeld om de uitgaven te dekken die noodzakelijk zijn om te blijven voldoen aan Europese en internationale regelgeving inzake brandweer, beveiliging en dergelijke (EASA, ICAO), en om de certificering door DG Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer (DGLV) mogelijk te maken. Zonder die certificering is de verdere uitbating van de luchthaven niet mogelijk.

De financiering van het investeringsprogramma van LOM Vlaanderen gebeurt via de investeringstoelage die in 2027 wordt toegekend, de eigen ontvangsten van de LOM Vlaanderen (voornamelijk de concessievergoeding die ze ontvangt van de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge) en de leningsovereenkomsten (voor een totaalbedrag van 28,4 miljoen euro) die de LOM Vlaanderen in 2021 en 2023 heeft afgesloten bij Belfius Bank.

De werkingstoelage (MB0-1MDH2DY-IS) bedraagt 245 keuro VAK en VEK en moet de LOM Vlaanderen in staat stellen de recurrente werkingskosten te dragen. Dit betreft constant beleid t.o.v. de begrotingsaanpassing 2026.

De investeringstoelage (MB0-1MDH5DY-IS) betreft voor begrotingsjaar 2027 595 keuro VAK en 495 keuro VEK en kan uitsluitend worden aangewend ter financiering van niet-economische projecten. Concrete voorbeelden betreffen bv. de vernieuwing van de toegangscontrolesystemen. Voor de economische investeringen dient de LOM Vlaanderen zich te beroepen op enerzijds de eigen inkomsten (nl. de concessievergoeding die de exploitanten van de luchthavens betalen) en anderzijds marktconforme financiering (nl. leningen).

De vastleggingskredieten dalen met 417 keuro ten opzichte van 2026, maar worden binnen het beleidsveld ingezet ter financiering van de investeringssubsidies aan de exploitanten van de luchthavens (LEM's en ILKW) onder het ISE Exploitatie luchthavens.

De vereffeningskredieten nemen ten opzichte van de BA 2026 af met 5.163 keuro VEK, omdat de betaalnoden in 2027 lager worden ingeschat. Concreet worden deze vereffeningskredieten (495 keuro) voorzien voor de volgende projecten:

- Renovatie en omgevingswerken (ILS26 LOC en GP, ILS08 LOC en GP, METEO) (250 keuro)
- Vernieuwing ILS08 (195 keuro)
- Vernieuwing toegangscontrolesysteem (50 keuro)

3. ISE EXPLOITATIE LUCHTHAVENS

3.1. Vlaamse Gemeenschap

EXPLOITATIE LUCHTHAVENS, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	26	0	26	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	26	0	26	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	15.464	1.987	17.451	15.464	1.987	17.451
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	15.464	1.987	17.451	15.464	1.987	17.451
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De uitbating van de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge gebeurt door de private luchthavenexploitatie maatschappijen (LEM's). Het Gewest koos er in het verleden immers voor om de uitbating van deze luchthavens uit te besteden aan een private speler. De LEM's staan daarnaast ook in voor de uitvoering van publieke taken met betrekking tot beveiliging en brandweer. In overeenstemming met het LOM-LEM-decreet ontvangen de LEM's hiervoor een werkings- en investeringssubsidie van het Vlaamse Gewest, die de kosten van deze publieke taken deels compenseert. De huidige subsidieovereenkomsten werden afgesloten in 2013 en voorzagen in een vijfjaarlijkse herziening.

Deze herziening werd in 2026 voor het eerst doorgevoerd. De Vlaamse Regering geeft in 2027 uitvoering aan deze overeenkomst. De benodigde middelen worden voorzien op MB0-1MDH2CA-WT.

Ook de exploitant van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem (ILKW NV) staat in voor de uitvoering van publieke taken met betrekking tot beveiliging en brandweer. Daarnaast betaalt de exploitant voor de dienstverlening van luchtverkeersleider skeyes. In 2017 werd een subsidieovereenkomst afgesloten tussen het Vlaamse Gewest en de exploitant, waarmee de kosten van deze publieke taken deels worden gecompenseerd. Deze overeenkomst loopt in 2027 ten einde. In 2026 werd een nieuwe subsidieovereenkomst afgesloten, die in 2027 in werking treedt. De benodigde middelen worden voorzien op MB0-1MDH2CA-WT.

De subsidies zijn bedoeld om de uitgaven te dekken die noodzakelijk zijn om te blijven voldoen aan Europese en internationale regelgeving inzake brandweer, beveiliging en dergelijke (EASA, ICAO), en om de certificering door DG Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer (DGLV) mogelijk te maken. Zonder die certificering is de verdere uitbating van de luchthaven niet mogelijk. De subsidies hebben betrekking op werking en investeringen.

De werkingssubsidies zullen, gelet op de herziening van de subsidieovereenkomst die werd beslist in juli 2026, doorheen de jaren afnemen. Bij de BA2026 werd een totale werkingssubsidie van 14.858 keuro voorzien, bij de BO2027 wordt een totale werkingssubsidie van 14.555 keuro voorzien (voor de drie luchthavens samen, exclusief indexering). Omwille van de looncomponent in de werkingssubsidie is er een indexatie van 275 keuro, wat de totale werkingssubsidie bij de BO2027 op 14.830 keuro brengt.

De investeringssubsidies fluctueren sterk doorheen de jaren, afhankelijk van de investeringsbehoefte. Bij de BA2026 werd een investeringssubsidie van 606 keuro opgenomen. In 2027 zal een investeringssubsidie toegekend worden aan LEM voor de aankoop van nieuwe crashtenders (de huidige voertuigen zijn meer dan 16 jaar in gebruik en end-of-life). Hiervoor wordt bij de BO2027 een investeringssubsidie van 2.621 keuro voorzien.

Het totaal van werkingssubsidies (incl. index) en investeringssubsidies bij de BO2027 bedraagt 17.451 keuro. Dit betekent op het voorliggende ISE een stijging met 1.987 keuro ten opzichte van de BA2026.

Daarvan is 1.963 keuro afkomstig van onderstaande compensaties:

- 1.271 keuro VAK en VEK, afkomstig van MB0-1MFH2LD-WT in het kader van de terugdraaiing van de compensatie zoals ingeschreven bij de BA 2026;
- 417 keuro VAK en VEK, afkomstig van het ISE 'Investerings luchthavens' (MB0-1MDH5DY-IS), waar de benodigde vastleggingsnoden lager worden ingeschat dan bij de BA 2026;
- 275 keuro indexatie VAK en VEK.

Het restant, ten bedrage van 24 keuro VAK en VEK, komt voort uit de meeropbrengsten uit de verkoop van rollend materieel.

De verwachte ontvangsten op het voorliggende ISE betreffen hoofdzakelijk de concessievergoeding die wordt betaald door de exploitant van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem voor het gebruik van de gronden in eigendom van het Vlaamse Gewest (MB0-9MDHACA-OW). Ze bedragen 26 keuro en zijn ongewijzigd ten opzichte van de BA 2026.

Relevante begrotingsartikelen:
 MB0-1MDHACA-OW – Uitbating regionale luchthavens
 MB0-1MDH2CA-WT - Uitbating regionale luchthavens

3.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

4. ISE BELEID LUCHTHAVENS

4.1. Vlaamse Gemeenschap

BELEID LUCHTHAVENS, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	101	0	101	101	0	101
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	101	0	101	101	0	101
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

Naast Brussels Airport, telt Vlaanderen met de luchthavens van Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem drie regionale luchthavens. Deze vier luchthavens zijn een belangrijke motor voor economische groei en voorzien in talrijke jobs.

Op de Vlaamse regionale luchthavens werd in 2025 zo'n 25.142 ton aan goederen vervoerd. Het overgrote deel van dit vrachtvervoer vindt plaats op de luchthaven Oostende-Brugge (22.897 ton). Dit is een groei van ruim 25% ten opzichte van 2024. Het aantal ton goederen piekte in 2021 met zo'n 63.197 ton. Deze piek was een gevolg van de COVID-pandemie. In de periode 2021-2024 was er een dalende trend, die in 2025 opnieuw werd gekeerd. De LEM Oostende-Brugge zet sterk in op de ontwikkeling van nieuwe cargo-activiteiten.

In 2025 passeerden op de luchthaven van Antwerpen 240.541 passagiers (+15%). Op de luchthaven van Oostende-Brugge waren dat er 404.076 (+15%) en op de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem 8.900 (-2%). Deze cijfers zijn de som van de passagiers op alle vluchttypes (lijnvluchten, zakenvluchten, trainingsvluchten, recreatievluchten enzovoort). De regionale luchthavens zorgen ervoor dat al deze verschillende marktsegmenten over de nodige ruimte beschikken om hun activiteiten te kunnen uitvoeren.

We richten ons op duurzame economische groei, met focus op innovatie, specialisatie (vracht, business en recreatie) en de verankering van de rol van de luchthavens als economische poorten voor Vlaanderen, waarbij de economie, het maatschappelijk draagvlak en de milieu-impact centraal staan. De werkgroep 'Samenwerking luchthavens' krijgt de opdracht actiefiches uit te werken die verder toewerken naar een betere synergie tussen de nationale en regionale luchthavens en tussen de regionale luchthavens onderling. Daarnaast zet de bevoegde minister een politieke begeleidingsgroep op om de synergie te verbeteren.

Het budget voor het luchthavenbeleid bedraagt 101 keuro in VAK en VEK. Dit betreft ongewijzigd beleid ten opzichte van de BA 2026.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MDH2BA-WT - Luchthavenbeleid

4.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

IV. BELEIDSVELD II GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

PROGRAMMA ME - GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

(duizend euro)					
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	0	0	0	1.473.543	1.504.731
Bijstelling BO 2027	0	0	0	24.446	97.763
BO 2027	0	0	0	1.497.989	1.602.494

1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID

Een goed functionerend, betrouwbaar en veilig mobiliteitssysteem is essentieel voor de welvaart, bereikbaarheid en leefbaarheid van Vlaanderen. De visie voor Mobiliteit en Openbare Werken 2024–2029 zet daarom in op onderbouwde beleidskeuzes en investeringen met de grootste maatschappelijke en economische meerwaarde.

Het Vlaamse Regeerakkoord stelt daarbij als doelstelling voorop om het aandeel duurzame verplaatsingen te laten stijgen tot 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen tegen 2030. Het Vlaams Energie- en Klimaatplan voegt daaraan als doelstelling toe om het aantal afgelegde kilometers door lichte voertuigen (personenwagens en bestelwagens) tegen 2030 te laten dalen met minimaal 4% ten opzichte van 2015.

Vlaanderen zet daarom in op een duurzame modal shift.

Tegen 2030 moet minstens de helft van alle verplaatsingen gebeuren met duurzame vervoerswijzen, zoals te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Combimobiliteit, deelmobiliteit, kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en een goede aansluiting tussen trein, tram, bus en vervoer op maat vormen daarbij de speerpunten.

Het openbaar vervoer wordt verder uitgebouwd volgens de principes van basisbereikbaarheid: vraaggericht, betrouwbaar, toegankelijk en afgestemd op de regionale mobiliteitsbehoeften. De Lijn blijft de spil van het Vlaamse openbaar vervoer. Investeringen in groene voertuigen, doorstroming, dienstverlening en toegankelijkheid moeten het aanbod aantrekkelijker en efficiënter maken. De vervoerregio's en lokale besturen vervullen hierbij een belangrijke rol.

2. ISE EXPLOITATIE GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

2.1. Vlaamse Gemeenschap

EXPLOITATIE GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	0	0	0	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	15.821	295	16.116	15.821	295	16.116
Toelagen (interne stromen (IS))	1.446.169	23.671	1.469.840	1.469.357	100.981	1.570.338
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	1.461.990	23.966	1.485.956	1.485.178	101.276	1.586.454
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

Het Vlaamse Regeerakkoord heeft tot doel het aandeel duurzame verplaatsingen te laten stijgen tot 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen tegen 2030.

In 2024 is vastgesteld dat ongeveer 47% van het totale aantal gemaakte verplaatsingen op een duurzame wijze is gerealiseerd.

Een aantrekkelijk openbaar vervoer vormt een essentiële hoeksteen van de modal shift. Stipte en comfortabele bussen en trams en een betrouwbaar en duurzaam aanbod zorgen voor meer reizigers op het openbaar vervoer. Daarom zetten we vraaggericht in op een geïntegreerde aanpak van vergroening, vernieuwing en vereenvoudiging om het openbaar vervoer te versterken.

Binnen dit ISE worden de werkingstoelagen en de investeringstoelage van VVM De Lijn voorzien:

Via de werkingstoelage (MB0-1MEH2GY-IS) voorziet de Vlaamse Regering de benodigde kredieten ter uitvoering van o.a. het kern- en aanvullend net, beschikbaarheidsvergoedingen, kosten in het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid, leerlingenvervoer, capaciteitsuitbreidingen en minderhindermaatregelen. Voor de opdeling wordt verwezen naar de bespreking van VVM De Lijn. De toelage bedraagt bij BO2027 1.139.351 keuro VAK en VEK.

Naast de reguliere werkingstoelage (MB0-1MEH2GY-IS) heeft VVM De Lijn nog een tweede werkingstoelage in het kader van de uitvoering van het vervoer op maat (MB0-1MEH2GW-IS). De toelage bedraagt bij BO2027 58.128 keuro VAK en VEK.

Tot slot worden via de investeringstoelage (MB0-1MEH5GY-IS) de nodige middelen aan VVM De Lijn overgedragen om de investeringen in het GIP te kunnen realiseren. Deze toelage bedraagt in 2027 272.361 keuro VAK en 372.859 keuro VEK. De hogere vereffeningskredieten t.o.v. de vastleggingskredieten zijn hoofdzakelijk te wijten aan de leveringen van de nieuwe elektrische bussen (namelijk een eenmalige impuls van 400 miljoen euro ter vergroening van de vloot van VVM De Lijn in 2025). De effectieve bijstelling van de vereffeningskredieten bedraagt +72.500 keuro VEK. Er wordt verwezen naar de tabel 'netto-beleidsruimte' van de algemene toelichting bij de BO2027.

Naast de toelagen aan VVM De Lijn bevat voorliggend ISE ook het uitbreidingsbeleid m.b.t. het openbaar vervoer zoals voorzien in het regeerakkoord. Voor begrotingsjaar 2027 bedragen deze provisie-kredieten 25.000 keuro. Bij de begrotingsopmaak 2027 wordt dit volledig gecompenseerd naar de werkingstoelage (MB0-1MEH2GY-IS) van VVM De Lijn zoals bepaald in het septemberakkoord van de Vlaamse Regering.

Op bepaalde locaties, op bepaalde tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld personen met een beperking) is het treinnet, het kernnet of het aanvullend net ontoereikend en voorziet de Vlaamse overheid in vervoer op maat.

De Vlaamse Regering trekt daarvoor 5,5 miljoen euro uit voor de subsidiëring van de VOM-deelsystemen (MB0-1MEH2GB-WT). Deelauto's en deelfietsen vormen een aanvullende schakel binnen het vervoer op maat en versterken de aansluiting op het reguliere openbaarvervoeraanbod. Ze worden ingezet ter ondersteuning van de bereikbaarheid, in het bijzonder voor de eerste en laatste kilometer, en sluiten aan op multimodale vervoersknooppunten.

In 2025 waren er 53.324 actieve gebruikers van VOM-deelfietsen en -deelauto's. Dat zijn personen die in 2025 minstens één rit hebben afgelegd. Verdeeld over bijna 4.400 voertuigen komt dat neer op gemiddeld 15,2 actieve gebruikers per deelauto en 12,0 per deelfiets. Elke actieve gebruiker is dan weer goed voor gemiddeld 5,8 ritten in 2025: 5,7 ritten per actieve gebruiker van deelfietsen en 6,6 ritten per actieve gebruiker van deelauto's.

Havengebieden zijn moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer vanwege hun uitgestrektheid en het werken in ploegen. De Vlaamse Regering ondersteunt de initiatieven voor collectief werknemersvervoer van en naar de havens in de verschillende havengebieden en trekt daarvoor 3,2 miljoen euro uit (MB0-1MEH2GB-WT). In 2025 werden op deze manier 568.624 verplaatsingen gerealiseerd.

Het aangepast vervoer richt zich op personen met een mobiliteitsbeperking die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Het aanbod wordt onder meer verstrekt in navolging van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap. Op basis hiervan dienen personen – ongeacht een handicap of gezondheidstoestand – op gelijke voet toegang te krijgen tot vervoer.

De Vlaamse overheid voorziet een budget van 7,2 miljoen euro (MB0-1MEH2GB-WT) als compensatie voor de uitvoering van de ritten voor personen met beperkte mobiliteit via de diensten aangepast vervoer (DAV's), inclusief de mobiliteitscentrales (MAV's). Ter uitvoering van het regeerakkoord wordt de werking hervormd (zie verder onder ISE Beleid), maar voor 2027 blijft de uitvoering ongewijzigd. Pas in 2028 zal de hervorming een impact hebben.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-1MEH2GB-WT – vervoer op maat

MB0-1MEH2GY-IS – werkingstoelage De Lijn

MB0-1MEH2GW-IS – werkingstoelage De Lijn – vervoer op maat

MB0-1MEH5GY-IS – investeringstoelage De Lijn

2.2. DAB's en rechtspersonen

VVM De Lijn is door de Vlaamse Regering aangesteld als interne operator voor het kern- en aanvullend net tot en met 2030. Daarnaast voert De Lijn ook het vervoer op maat en het leerlingenvervoer uit.

Een aantrekkelijk openbaar vervoer vormt een essentiële hoeksteen van de modal shift. Het aanbieden van een betrouwbare, kwaliteitsvolle, veilige en toegankelijke dienstverlening draagt bij aan een hogere tevredenheid en meer openbaarvervoergebruikers. Ook een vraaggericht aanbod dat beter aansluit bij de mobiliteitsbehoeften is daarbij belangrijk.

Daarom wordt de geïntegreerde aanpak van vergroening, vernieuwing en vereenvoudiging onverminderd voortgezet. Dankzij de investeringen in de vernieuwing en vergroening van de vloot daalt de gemiddelde leeftijd van de bussen van De Lijn tegen het einde van de legislatuur tot ongeveer zeven jaar.

De Vlaamse Regering heeft de ambitie om tegen 2035 een volledig emissievrij openbaar vervoer aan te bieden. Om de vergroening en verjonging van de busvloot van De Lijn te realiseren, is een stevige inhaalbeweging nodig in de vervanging van de huidige dieselbussen. De extra investeringstoelage van 400 miljoen euro die de Vlaamse Regering vrijmaakte in 2025 creëerde ruimte om de vergroening te versnellen. Deze verjonging van de busvloot van De Lijn zal ook zorgen voor meer comfort, een hogere

voertuigbeschikbaarheid en een betrouwbaardere dienstverlening. In augustus 2026 waren er 1.048 e-bussen in dienst bij De Lijn, tegenover 766 eind 2025.

De vergroening gaat echter verder dan alleen het voertuigenpark. Er worden de komende jaren (2027-2029) ook middelen voorzien voor de renovatie en vernieuwing van de stelplaatsen, nieuwe laadinfrastructuur alsook in slimme laadsoftware. Deze software zorgt ervoor dat elektrische bussen op het juiste moment en met de juiste prioriteit worden geladen, waardoor de beschikbare energiec capaciteit optimaal wordt benut en de betrouwbaarheid van de dienstverlening gewaarborgd blijft.

Om de betrouwbaarheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van het tramnet te versterken, zal volop worden geïnvesteerd in de vernieuwing van de traminfrastructuur. Het gaat daarbij zowel om de sporen als om bovenleidingen, het tractienet, tunnels, stations en tramvoertuigen.

Daarbij vormt de Antwerpse premetro een belangrijke investeringsprioriteit. Door de staat van de tunnels en stations is een doorgedreven renovatie en uitbreiding onontbeerlijk. We zetten eveneens in op aangenamere stations waarin reizigers snel en eenvoudig hun weg vinden (dankzij heldere signalisatie en informatie) en die ook veilig en toegankelijk zijn voor iedereen. Het gebruik van de premetro wordt zo aangenamer en makkelijker voor reizigers. Om de veiligheid in de premetro te verhogen, voorzien we toegangspoortjes.

Nieuwe voertuigen en een verbeterde infrastructuur vormen de basis voor een beter, stipter en dus aantrekkelijker openbaar vervoer en een optimale reiservaring. Daarnaast investeren we verder in het aanbieden van correcte realtime-informatie die reizigers te allen tijde kunnen raadplegen, zowel op de website van De Lijn en in de app als op de (digitale) infoborden aan de haltes.

Een vlotte doorstroming voor bussen en trams is van enorm belang om de stiptheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Een stipt aanbod beïnvloedt de reizigerstevredenheid in hoge mate. Daarom worden ook de inspanningen in het kader van doorstroming, in nauwe samenwerking met de diverse actoren zoals het Vlaamse Gewest en de lokale besturen, voortgezet.

Ook veiligheid is essentieel om aantrekkelijk openbaar vervoer aan te bieden. Veilig openbaar vervoer voor reizigers en personeel is daarom een cruciaal aandachtspunt. Dit vergt een combinatie van maatregelen. Agressie tegenover het personeel van De Lijn wordt niet getolereerd. Veiligheidsstuurposten worden daarom verder uitgerold, net zoals bewakingscamera's.

De Lijn zal ook bodycams inzetten als bijkomend beschermingsmiddel voor het veiligheidspersoneel en de chauffeurs, van zodra juridisch mogelijk. Die moeten helpen om conflictsituaties te de-escaleren, het veiligheidsgevoel te verbeteren en meer rechtszekerheid te bieden door tastbaar bewijs. Het federale wettelijke kader wordt aangepast, waarna de uitrol kan starten.

De verhoogde, meer datagerichte controles op zwartrijden worden het komende jaar voortgezet, met bijzondere aandacht voor fraudegevoelige plaatsen en lijnen.

De Lijn zet ook in op de efficiëntie van de eigen organisatie door onder meer te investeren in het digitaliseren, optimaliseren en professionaliseren van verschillende processen binnen de bepalingen van het openbardienstencontract:

- Het verbeteren van de onderhoudsperformantie, de logistieke functies en de planning.
- Het verhogen van de planningsefficiëntie.
- Het evolueren naar een meer datagedreven organisatie.

Dit stelt De Lijn ook in staat om interne efficiëntiewinsten te realiseren.

Om bovenstaande te financieren, wendt VVM De Lijn in eerste instantie de eigen inkomsten aan, waarvan de nettovervoersopbrengsten het merendeel uitmaken. Omdat de eigen inkomsten niet kostendekkend zijn, voorziet de Vlaamse Regering in twee werkingstoelagen (MB0-1MEH2GY-IS en MB0-1MEH2GW-IS) en een investeringstoelage (MB0-1MEH5GY-IS).

De reguliere werkingstoelage (1.139.351 keuro; MB0-1MEH2GY-IS) dient ter financiering van de exploitatie van het kern- en aanvullend net, beschikbaarheidsvergoedingen, kosten in het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid, leerlingenvervoer, capaciteitsuitbreidingen en minderhindermaatregelen.

De Lijn zet blijvend in op het optimaliseren van het aanbod volgens de principes van basisbereikbaarheid. Via een objectieve data-analyse, in overleg met de vervoerregio's en met een efficiënte inzet van middelen, wordt het netwerk bijgestuurd. Het aanbod van het kernnet en het aanvullend net evolueert daarbij naar een vraaggericht, performant en toekomstbestendig openbaarvervoersnetwerk. Dit maakt het openbaar vervoer aantrekkelijk voor de reiziger.

Bij capaciteitsuitbreidingen wordt vraaggericht ingezet op verbindingen en corridors met het grootste reizigerspotentieel.

Met haar minderhinderaanpak zet De Lijn in op het maximaal garanderen van de bereikbaarheid tijdens grote infrastructuurwerken. Dit gebeurt door de uitwerking van alternatieve vervoersoplossingen, aangepaste bus- en tramdiensten, nauwe coördinatie en samenwerking met (infrastructuur)partners en gerichte reizigerscommunicatie. Zo wordt de impact van werken op de mobiliteit van reizigers zoveel mogelijk beperkt.

Wat het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs betreft, organiseert De Lijn het vervoer in opdracht van de overheid binnen het regelgevend kader dat voor dit vervoer van kracht is. Er wordt 14.000 keuro bijkomend voorzien voor het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

Onderwijs bereidt een hervorming van het leerlingenvervoer voor om zo tot een moderne organisatie van het leerlingenvervoer te komen vanaf september 2028.

Beschikbaarheidsvergoedingen zijn de jaarlijkse vergoedingen die De Lijn betaalt voor infrastructuurprojecten die via publiek-private samenwerking werden gerealiseerd. Het betreft zowel de terugbetaling van de investeringskost als de vergoeding voor onderhoud en beheer. Dit exploitatiebudget laat toe om strategische investeringen zoals stelplaatsen en traminfrastructuur te realiseren zonder de volledige investeringskosten onmiddellijk te financieren.

Daarnaast ontvangt VVM De Lijn ook een werkingstoelage ter financiering van de exploitatie van het vervoer op maat (VOM) ten bedrage van 58.128 keuro.

De vervoersautoriteit volgt de uitvoering van het openbaredienstencontract (ODC) van De Lijn op en evalueert die jaarlijks.

Het aantal klachten bij De Lijn is in 2025 gedaald. De reizigerstevredenheid nam licht toe tot 78% en de stiptheid steeg in 2025 tot 73,68%. Het belangrijkste aandachtspunt blijft de commerciële snelheid, die enerzijds een impact heeft op de kostenefficiëntie van De Lijn en anderzijds op de concurrentiekracht van het openbaarvervoersaanbod. Naast de commerciële snelheid is de stiptheid van bussen en trams in Vlaanderen een blijvend aandachtspunt. De stiptheid bedroeg in 2025 73,68%. Dit is een kleine stijging in vergelijking met 2024, toen de stiptheid 73,08% bedroeg.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-1MEH2GY-IS

MB0-1MEH5GY-IS

MB0-1MEH2GW-IS

MB0-1MEH2GC-PR

3. ISE INVESTERINGEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

3.1. Vlaamse Gemeenschap

INVESTERINGEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	6.925	75	7.000	14.925	-3.918	11.007
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	6.925	75	7.000	14.925	-3.918	11.007
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Samen met NMBS en Infrabel maakt het beleidsdomein MOW werk van de uitvoering van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de drie gewesten inzake financiering van de strategische spoorweginfrastructuur en voorziet het daarvoor in 2027 in 6 miljoen euro (MB0-1MEH2FB-WT). De budgettaire beweging t.o.v. BA2026 betreft hier uitsluitend de

aanzuivering van de cofinanciering m.b.t. het Europees Sociaal Klimaatfonds (+1.375 keuro VAK en VEK), en de verwerking van de maatregel 'kritisch kijken naar subsidies en hervormen' (zie infra artikel MB0-1MEH2FC-WT).

Binnen het samenwerkingsakkoord financiert Vlaanderen 11 prioritaire spoorweginfrastructuurprojecten, waarvan verschillende bestemd zijn voor reizigersvervoer.

Met de vraaggerichte basisbereikbaarheid wordt ingespeeld op multimodale verplaatsingen. Netwerken, knooppunten en vervoersaanbod worden beter op elkaar afgestemd.

Bij de begrotingsopmaak 2027 worden de ondersteuningssubsidies aan lokale besturen om de uitrol van Hoppinpunten te faciliteren stopgezet (-1.300 keuro; MB0-1MEH2FC-WT). Dit betreft de uitvoering van de maatregel 'kritisch kijken naar subsidies en hervormen'.

De projecten voor de aanleg van hoppinpunten door AWV, De Werkvennootschap en Lantis zijn investeringen die we opnemen in het GIP. Bij de begrotingsopmaak 2027 wordt, in lijn met de daling van de vastleggingskredieten die in recente begrotingsronden werd doorgevoerd, de betaalkalenders negatief bijgesteld (-3.993 keuro VEK).

Vandaag (augustus 2026) zijn er 274 actieve Hoppinpunten ingericht. Ten opzichte van de gegevens van oktober 2025 zijn er 53 Hoppinpunten bijgekomen.

Tot slot wordt in begrotingsjaar 2027 niet voorzien in de aanwending van de VAK-ruiters (MB0-1MEH2FC-WT, MB0-1MEH2FB-PA en MB0-1MEH2FB-WT).

Relevante begrotingsartikelen:
MB0-1MEH2FB-WT – cofinanciering spoor
MB0-1MEH2FC-WT - combimobiliteitsfonds

3.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

4. ISE BELEID GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

4.1. Vlaamse Gemeenschap

BELEID GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, Vlaamse Gemeenschap

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies)	4.628	405	5.033	4.628	405	5.033

(duizend euro)

(PR))						
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	4.628	405	5.033	4.628	405	5.033
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer houdt in dat er gewerkt wordt aan het sturen van de vraag naar duurzaam personenvervoer. We willen inzetten op de bundeling van hefboomen die het mobiliteitsgedrag aan de vraagzijde sturen. Aan de hand van communicatie en campagnes willen we het draagvlak versterken en een mental shift bereiken.

In 2027 wordt voornamelijk ingezet op de fietscampagne voor korte verplaatsingen (zie onder ISE Beleid weginfrastructuur).

Om de kostprijs van de inrichting van een hoppinpunt te drukken, werd een goedkoper alternatief voor de duurdere Hoppinzulen uitgewerkt: de Hoppinpaal. De Hoppinpaal is een vereenvoudigde, dubbelzijdige signalisatiedrager die de aanwezigheid van een Hoppinpunt aanduidt.

Wanneer het regulier vervoer geen oplossing biedt, willen we een eenvormige, gebruiksvriendelijke, toegankelijke en kwaliteitsvolle mobiliteitsoplossing aanbieden aan personen met een mobiliteitsbeperking om zo de maatschappelijke integratie verder te bevorderen. Deze oplossing wordt geboden door het aangepast vervoer.

Het Vlaamse regeerakkoord bepaalt dat de werking van de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) en de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) wordt geïntegreerd in één uniform systeem voor het aangepast vervoer met daarbij een helder afgebakende doelgroep en het behoud van de vrijwilligerswerking. Het nieuwe regelgevend kader is hiervoor in ontwerp.

Na de goedkeuring van het nieuwe regelgevend kader (decreet en uitvoeringsbesluit) zullen in 2027 de nieuwe diensten aangepast vervoer (DAV's) worden aangesteld via een oproep in het Belgisch Staatsblad. Ondertussen wordt het centrale data- en reserveringsplatform verder ontwikkeld.

De Vervoersautoriteit wordt in 2027 verder uitgebouwd als modusneutraal orgaan dat het openbaar vervoer in Vlaanderen definieert, coördineert en opvolgt. In deze hoedanigheid adviseert de Vervoersautoriteit de beleidsmakers, houdt ze toezicht op de naleving van de regelgeving en van de contracten die verband houden met het openbaar personenvervoer en faciliteert ze het overleg tussen de mobiliteitsspelers. Hiervoor wordt structureel

samengewerkt met De Lijn, de vervoerregio's, andere beleidsdomeinen en de vervoersautoriteiten van de andere gewesten.

In 2027 wordt gewerkt aan de operationalisering van een nieuw openbaredienstencontract (ODC) met als kerncomponenten de gemeenschappelijke ambitie om tot een klantvriendelijk, betrouwbaar, innovatief en duurzaam openbaar vervoer te komen en hoe dit gefinancierd en opgevolgd wordt. De uitvoering van het openbaredienstencontract en de uitvoering basisbereikbaarheid en de openbaar vervoersplannen worden daarnaast blijvend en jaarlijks opgevolgd. Het tevredenheidsonderzoek dat het Departement MOW uitvoert bij reizigers van De Lijn blijft hierbij behouden zodat de kwaliteit van het aanbod gemeten kan worden en aandachtspunten aangepast kunnen worden. De focus ligt in 2027 op de verdere professionalisering van de Vervoersautoriteit als regisseur, toezichthouder en rapporteur binnen het Vlaamse mobiliteitssysteem en bijkomend onderzoek.

Het Masterplan Toegankelijke haltes heeft tot doel 50% van de haltes toegankelijk te maken, mits hulp, tegen 2030. De wegbeheerder staat in voor de realisatie van toegankelijke haltes (zie ISE Investerings gemeenschappelijk vervoer en GIP). De Lijn geeft advies. Voor de gemeenten wordt voorzien in een subsidie voor de aanleg van toegankelijke haltes.

De status Q2 2026 inzake toegankelijke haltes is:

- Toegankelijk voor personen met een motorische beperking, met assistentie: 38,4% (43,6% gewestwegen, 33,7% lokale wegen)
- Toegankelijk voor personen met een motorische beperking, zonder assistentie: 20,8% (27,3% gewestwegen, 15,8 % lokale wegen)
- Toegankelijk voor personen met een visuele beperking: 12,1% (15,4% gewestwegen, 8,8% lokale wegen)

De aanleg van toegankelijke haltes evolueert langzaam. Uit de evaluatie in 2025 bleek dat onder meer de financiële impact, de onduidelijkheid over het netwerk en prioriteiten en het gebrek aan kennis en ondersteuning de grootste hinderpalen zijn.

Om hieraan tegemoet te komen zal in 2027 verder ingezet worden op opleiding en begeleiding. Dat gebeurt onder meer in samenwerking met Inter, het expertisecentrum van de Vlaamse overheid inzake toegankelijkheid. Daarnaast wordt nagegaan of de prioritering op een hoger niveau, bijvoorbeeld naar de vervoerregio, kan gebracht worden.

De vervoerregio's en vervoerregioraden nemen een actieve rol op in de verdere uitvoering van basisbereikbaarheid. Zij brengen onderbouwd advies uit op de doorkijk van het GIP en de aanpassingen aan de vervoersplannen van De Lijn en zorgen voor de uitrol van de VOM-deelsystemen. De vervoerregio's staan in voor de opvolging en de concretisering van de acties uit de 15 regionale mobiliteitsplannen, waarbij MOW de rol van regisseur opneemt via de ambtelijke voorzitters. Voor een beperkt aantal acties draagt MOW hier ook financieel aan bij.

In 2027 wordt per vervoerregio een voortgangsrapport opgemaakt met de stand van zaken van de uitvoering van de acties uit de regionale mobiliteitsplannen. Ook zullen de minister en de politieke voorzitters van de vervoerregioraden periodiek samenkomen om aldus het ambassadeurschap van de politieke voorzitters in regionale mobiliteitsmateries te onderschrijven en te bekrachtigen.

Voor de uitvoering van de nieuwe buslijn 396 tussen Gent en Terneuzen wordt 1 miljoen euro VAK en VEK voorzien als cofinanciering met de Provincie Zeeland. Deze lijn maakt deel uit van het kernnet. De nodige middelen worden voorzien binnen de bestaande exploitatie-enveloppes.

Ter uitvoering van de maatregel 'performante en sobere overheid', zoals bepaald bij de BO2027, worden de ESR-vastleggings- en -vereffeningskredieten verlaagd met 562 keuro.

Relevant begrotingsartikel:

MB0-1MEH2EA-WT - Basisbereikbaarheid

4.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

V. BELEIDSVELD III ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

PROGRAMMA MF - ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	2.773	0	0	53.502	56.544
Bijstelling BO 2027	3.273	0	0	74.638	24.240
BO 2027	6.046	0	0	128.140	80.784

1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID

Het mobiliteitsbeleid is sterk verweven met andere maatschappelijke sectoren en vereist een geïntegreerde aanpak, waarbij beslissingen over vervoer worden afgestemd op ruimtelijke ordening, milieu, klimaat en economie. Dergelijke uitgaven worden in transversaal beleid ondergebracht. Sommige uitgaven kunnen bovendien niet aan één vervoersmodusgebonden beleidsveld worden gekoppeld en worden daarom in het overkoepelend beleidsveld 'Algemeen mobiliteitsbeleid' ondergebracht.

We kiezen voor een modusneutrale, datagedreven en resultaatgerichte aanpak. Investerings, subsidies en beleidsmaatregelen worden systematisch beoordeeld op hun effectiviteit. Door nauwere samenwerking, toekomstgerichte regelgeving, administratieve vereenvoudiging en Europese beleidsbeïnvloeding worden de beschikbare middelen efficiënter ingezet en sneller omgezet in concrete resultaten.

2. ISE ZONDER ISE

2.1. Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	0	0	0	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	250	3.494	3.744	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL),	0	0	0	0	0	0

ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)						
Totaal	250	3.494	3.744	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit ISE omvat de terugstorting van middelen vanuit de rechtspersonen en DAB's van het beleidsdomein. Een concreet voorbeeld van een dergelijke terugstorting betreft de afroaming van middelen bij de verkoop van onroerende goederen, zoals bepaald in het programmadecreet.

Voor 2027 hebben de ontvangsten uit toelagen betrekking op de uitvoering van het begrotingsakkoord over het reservefonds van DAB Vloot. Door een eenmalige afroaming in 2027 is de aanwending van het reservefonds immers intertemporeel budgetneutraal.

Relevant begrotingsartikel: MB0-9MFHAZZ-OI

3. ISE TRANSVERSAAL BELEID

3.1. Vlaamse Gemeenschap

TRANSVERSAAL BELEID, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	1.256	-209	1.047	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	1.256	-209	1.047	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	17.339	79.547	96.886	20.579	29.149	49.728
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	17.339	79.547	96.886	20.579	29.149	49.728
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten liggen in lijn met BA26 en betreffen diverse ontvangsten: ontvangsten uit EU-subsidies die kaderen in het transversale mobiliteitsbeleid en ontvangsten uit samenwerkingsovereenkomsten met andere gewesten inzake ICT in het kader van de zesde staatshervorming, ontvangsten die niet aan een ander inhoudelijk programma kunnen toegewezen worden. De ontvangsten worden voor 2027 ingeschat op 1.047 keuro.

De vastleggings- en vereffeningskredieten stijgen ten opzichte van BA26 met respectievelijk 79.547 keuro en 29.149 keuro. Zo worden kredieten voorzien voor nieuwe beleidsinitiatieven en investeringsopportuniteiten (GIP) binnen het beleidsdomein MOW. De stijging van de vastleggingskredieten vloeit voornamelijk voort uit het uitbreidingsbeleid (regeerakkoord) m.b.t. de investeringen 'verhoging investeringsbudget MOW' ten bedrage van +52 miljoen euro VAK. Parallel stijgen ook de vereffeningskredieten met +5,2 miljoen euro. Het uitbreidingsbeleid wordt in de begroting ingeschreven op MB0-1MFH2LD-WT.

Naast het uitbreidingsbeleid worden op voorliggend ISE ook de maatregelen 'performante en sobere overheid' (-743 keuro VAK en VEK) en 'kritisch kijken naar subsidies en hervormen' (-610 keuro VAK en VEK) doorgevoerd.

Uit de meest recente OVG-meting, met gegevens voor 2024, blijkt dat ongeveer 47% van alle verplaatsingen op een duurzame manier gebeurde. Het Vlaams Regeerakkoord stelt de ambitie voorop om het aandeel duurzame modi tegen 2030 te verhogen tot 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen.

We identificeren bijkomende acties om de modalshiftdoelstelling van 50/50 tegen 2030 te bereiken, naast de afzonderlijk geformuleerde subsidies voor schoolomgevingen en de investeringen in hoppinpunten, P+R-parkings en de modi fiets en openbaar vervoer.

Met het mobiliteitsdecreet wil de Vlaamse overheid organisaties en verenigingen die opkomen voor zwakke weggebruikers en openbaarvervoergebruikers structureel erkennen en subsidiëren.

In 2027 wordt de definitieve goedkeuring van het aangepaste decreet betreffende mobiliteitsverenigingen en het bijbehorende, nog op te maken uitvoeringsbesluit voorzien (MB0-1MFH2LA-WT).

In het Vlaams Energie- en Klimaatplan formuleerde de Vlaamse Regering voor 2030 de volgende doelstellingen: een aandeel van 28% zero-emissievoertuigen in de totale vloot van personenwagens, een aandeel van 7% zero-emissievoertuigen in de totale vloot van bestelwagens en een aandeel van 6% zero-emissievoertuigen in de totale vloot van vrachtwagens. Recente cijfers toonden aan dat de kaap van 50% elektrische wagens in de nieuwverkoop is bereikt in België. Dit is mede te danken aan de bedrijfswagens maar we zien nu ook dat 20% van de particuliere kopers kiest voor een elektrische wagen. Om de daarvoor benodigde laadinfrastructuur volgens de Europese normen te realiseren (minstens 100.000 laadequivalenten voor personenwagens tegen 2030), wordt het Vlaamse actieplan Clean Power for Transport uitgevoerd. Ook wordt de markt voor tweedehands elektrische wagens gestimuleerd door informatie te verstrekken over de staat van de batterijen, dit door het aanbieden van een vrijwillige batterijcapaciteitstest tijdens de keuring. Eind juni 2026 waren er in het Vlaamse Gewest 38.536 publieke laadpunten en 48.408 semipublieke laadpunten voor elektrische wagens, goed voor een totaal van 86.944 laadpunten.

In het kader van de maatregel 'performante en sobere overheid' wordt het budget voor vergroening mobiliteit met 153 keuro verminderd (MB0-1MFH2LC-WT).

Stedelijke logistiek wordt via de actielijn veilige en duurzame logistiek gekoppeld aan het Verkeersveiligheidspact.

Voor een onderbouwd mobiliteitsbeleid met een modusneutrale blik is een goede monitoring met actuele en betrouwbare data nodig. Een belangrijke bron van data is het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG), met onder meer gegevens over het gebruik van verschillende vervoerswijzen, het aantal gemaakte verplaatsingen en de gemiddelde duur van verplaatsingen (MB0-1MFH2LA-WT met een jaarlijkse kostprijs van 1.000 keuro). Enerzijds is het noodzakelijk om strategische verkeersmodellen (ISE Beleid weginfrastructuur – MB0-1MHH2OA-WT), die nodig zijn om de effecten van nieuwe infrastructuurprojecten te bepalen, te kunnen bouwen. Anderzijds maakt het de monitoring van het Vlaamse mobiliteitsbeleid en de modalshiftdoelstelling voor het personenvervoer en een aantal aspecten van de regionale mobiliteitsplannen (ISE Beleid gemeenschappelijk vervoer – MB0-1MEH2EA-WT) mogelijk. In 2027 wordt het rapport met de resultaten van OVG 8 opgesteld en gepubliceerd, met resultaten voor zowel Vlaanderen als elke vervoerregio.

We kennen een subsidie toe aan Multimodaal.Vlaanderen, het platform dat is ingebed bij VIL (MB0-1MFH2LA-WT). De missie van het platform 'Multimodaal.Vlaanderen' is om als modusneutraal en onafhankelijk platform bedrijven te informeren, te sensibiliseren en te begeleiden zodat een mental shift leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom. In uitvoering van de besparingsmaatregelen vastgelegd in het septemberakkoord wordt de subsidie aan het VIL met 150 keuro verminderd.

Het onderdeel transport van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 wordt verder uitgevoerd en er wordt bijgedragen aan de voortgangsrapporten hierover. Ter uitvoering van de Europese regelgeving wordt in 2027 ook een ontwerp voor een Vlaams Energie- en

Klimaatplan voor de periode 2031-2040 uitgewerkt en ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werkt hiervoor het onderdeel over de transportsector uit, onder meer via breed overleg in rondetafelgesprekken.

Op 17 juli 2026 werd een revisie van het Luchtbeleidsplan 2030 principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De definitieve goedkeuring volgt na een consultatieronde bij de strategische adviesraden. Na deze goedkeuring wordt de uitvoering van dit plan opgestart.

Er wordt in 2027 geen aanwending voorzien van de VAK-ruiter (MB0-1MFH2LD-WT).

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-1MFH2LA-WT – Algemeen mobiliteitsbeleid

MB0-1MFH2LC-WT – Vergroening

MB0-1MFH2LD-WT – Investerings MOW

MB0-9MFHALA-OW – Algemeen mobiliteitsbeleid

3.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

4. ISE STRATEGISCH MOBILITEITSBELEID

4.1. Vlaamse Gemeenschap

STRATEGISCH MOBILITEITSBELEID, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	4.038	-674	3.364	3.840	-674	3.166
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	4.038	-674	3.364	3.840	-674	3.166
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

Om het strategisch mobiliteitsbeleid te realiseren in het landschap van de verschillende actoren, wordt ingezet op verschillende flankerende initiatieven om de samenwerking te versterken en de efficiëntie en de effectiviteit te verhogen.

De transitienetwerken (MB0-1MFH2KD-WT) brengen overheids- en andere betrokken partners samen rond de speerpunten van het mobiliteitsbeleid. Het departement neemt hierbij een coördinerende rol op.

Deze rol wordt in verschillende domeinen van de samenwerking tussen de spelers toegepast:

- GIP: De investeringscel van het departement MOW fungeert als platform waar de langetermijnstrategie, beleidsdoelstellingen, uitvoeringsnaden en investeringskeuzes samen worden gebracht met als eindresultaat een meerjarig Geïntegreerd Investeringsprogramma. De investeringskeuzes in dit GIP komen tot stand in nauwe samenwerking met de entiteiten en beleidsdomeinbrede expertengroepen voor o.m. asset management, fietsinvesteringen en verkeersveiligheid. Het Rekenhof heeft in zijn auditrapport over het GIP in de zomer van 2026 16 aanbevelingen geformuleerd waarmee de investeringscel, samen met de entiteiten van het beleidsdomein, verder aan de slag is gegaan om deze structurele omslag verder vorm te geven. Er werd een actieplan opgesteld met zes werksporen die in 2027 verder worden uitgewerkt om zo de kwaliteit van het GIP te verbeteren.
- Weerbaarheid: We versterken de klimaatweerbaarheid van onze infrastructuur, met zowel aandacht voor waterveiligheid, waterbeschikbaarheid als voor de maatschappelijke en economische functies ervan. Daarbij bouwen we voort op bestaande programma's zoals het Sigmaplan, het Masterplan Kustveiligheid en de Blue Deal. We geven de Toekomstvisie Kusthavens verder vorm en bereiden beslissingen inzake kustbeschermingsmaatregelen voor (zie OD7.6). We houden ook binnen het asset management rekening met de toenemende impact van hitte, droogte en wateroverlast op onze infrastructuur. Daarnaast houden we bij relevante infrastructuurprojecten rekening met bijkomende technische vereisten inzake militaire mobiliteit, onder meer in het kader van nationale en internationale militaire mobiliteitsverplichtingen, waaronder die binnen de NAVO. Deze vereisten kunnen bijkomende investeringskosten met zich meebrengen. We onderzoeken hoe deze kosten op een evenwichtige manier kunnen worden gefinancierd, met aandacht voor Vlaamse, federale en Europese financieringsmogelijkheden.
- PFAS/Grondverzet: De gevolgen van de PFAS-omzendbrief worden vanuit het Departement MOW actief opgevolgd en de nodige input uit het beleidsdomein wordt verzameld en gecoördineerd. Dit gebeurt in nauwe afstemming met OVAM en andere relevante actoren (BBO, EBSD, VITO ...). De omzendbrief PFAS (d.d. 16 juli 2025) zal in 2027, na twee jaar worden geëvalueerd.
- Asset Management: M.b.t. het asset management werd een uitgaventoetsing uitgevoerd. De aanbevelingen zijn gericht op het versterken van de centrale sturing, het verbeteren van processen en datakwaliteit, het formaliseren van besluitvorming en het leren van internationale voorbeelden. Alle voorstellen die uit de uitgaventoetsing komen, moeten de werking van het asset management verbeteren aan de hand van een structurele langetermijnaanpak. Door deze stappen te volgen, kan het Vlaamse asset management efficiënter, effectiever en toekomstbestendiger worden ingericht. Een rechtstreekse kortetermijnbesparing - hetgeen de opzet is van deze uitgaventoetsingen - kan met deze voorstellen niet worden gerealiseerd.

- EU: Een proactieve opvolging van de Europese besluitvorming is een prioriteit voor het beleidsdomein MOW in 2027. Bijzondere aandacht zal hierbij uitgaan naar de dossiers die eerder reeds als prioritair werden gedefinieerd voor MOW en zich in 2027 (nog) in het Europese besluitvormingsproces bevinden, namelijk het Meerjarig Financieel Kader (MFK) voor 2028-2034 en de Connecting Europe Facility (CEF), het voorstel van verordening militaire mobiliteit, de herziening van de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) alsook de herziening van de Europese richtlijn m.b.t. maten en gewichten. Bijkomend zal in 2027 worden ingezet op een aantal nieuwe prioritaire (wetgevende) dossiers, die voortvloeien uit het Werkprogramma 2027 van de Europese Commissie.
- Ramingsmethodiek: in 2027 wordt de uniforme ramingsmethodiek verder uitgerold binnen het beleidsdomein MOW. Deze uitrol zal gefaseerd gebeuren, waarbij in 2027 gestart wordt met een vijftigtal grote projecten op het GIP die volgens de uniforme ramingsmethodiek moeten worden geraamd.

Binnen dit ISE vinden we ook gecentraliseerde budgetten terug ter ondersteuning van het beleid (MB0-1MFH2KA-WT), zoals schadevergoedingen aan derden, IT-kosten voor de ondersteuning van werkplekken, datawerking, lidgelden en buitenlandbeleid en communicatie.

Op voorliggend ISE wordt ook de maatregel 'performante en sobere overheid' (-946 keuro VAK en VEK) doorgevoerd.

De vooruitgang binnen dit ISE wordt opgevolgd aan de hand van het aandeel duurzame verplaatsingen in het totale aantal verplaatsingen.

Uit de meest recente OVG-meting, met gegevens voor 2024, blijkt dat ongeveer 47% van alle verplaatsingen op een duurzame manier gebeurde. Het Vlaams Regeerakkoord stelt de ambitie voorop om het aandeel duurzame modi tegen 2030 te verhogen tot 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen.

Relevante begrotingsartikelen:
 MB0-1MFH2KA-WT – Algemene beleidsondersteuning
 MB0-1MFH2KD-WT – Beleids capaciteit

4.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

5. ISE WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN STUDIES

5.1. Vlaamse Gemeenschap

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN STUDIES, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en	1.267	-12	1.255	0	0	0

toelagen (OW))						
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	1.267	-12	1.255	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	24.237	-4.393	19.844	24.237	-4.393	19.844
Toelagen (interne stromen (IS))	7.888	158	8.046	7.888	158	8.046
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	32.125	-4.235	27.890	32.125	-4.235	27.890
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten zijn onder constant beleid in lijn met BA26.

De vastleggings- en vereffeningskredieten dalen met 4.235 keuro t.o.v. BA26. Dit wordt voornamelijk verklaard door de verwerking van jaarlijkse compensaties in het kader van de meerkosten m.b.t. PPS Kunstwerken ten laste van het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg (-2.526 keuro; MB0-1MFH2MC-WT), alsook de uitvoering van de maatregel 'performante en sobere overheid' (-1.408 keuro VAK en VEK) zoals bepaald bij BO2027.

Betrouwbare data vormen een essentiële basis voor wetenschappelijk onderzoek, modellering, digitale toepassingen en datagedreven beleidsvoering. In 2027 versterken we daarom de Data Governance binnen het beleidsdomein (MB0-1MFH2MC-WT). Duidelijke rollen en verantwoordelijkheden inzake data-eigenaarschap, datakwaliteit, definities en standaarden zorgen ervoor dat data betrouwbaar, vindbaar en herbruikbaar zijn. Dit ondersteunt zowel de digitale transformatie en MOW365 als de correcte toepassing van vereisten inzake informatiebeheer, informatieveiligheid, privacy en open data (MB0-1MFH2ME-WT).

Het Waterbouwkundig Laboratorium (WL) (MB0-1MFH2MC-WT) verricht gericht wetenschappelijk onderzoek ter ondersteuning van het Vlaamse water-, infrastructuur- en mobiliteitsbeleid. Daarbij combineren we numerieke modellering, fysische modelproeven, terreinmetingen en data-analyse rond onder meer waterbouwkundige infrastructuur, klimaatadaptatie, hydrodynamica, sedimentdynamiek en nautische veiligheid. We versterken onze kennispositie via deelname aan Europese onderzoeks- en innovatieprogramma's. De opgebouwde kennis wordt vertaald naar toepassingen voor het Vlaamse water-, infrastructuur- en kustbeleid.

In 2027 ligt de focus daarbij onder meer op MANABAS COAST (10 keuro; MB0-1MFH2MC-WT), waarin natuurgebaseerde oplossingen voor klimaatbestendige kustbescherming worden onderzocht en verder ontwikkeld, en op DuneFront, waarin hybride duin-dijkoplossingen worden onderzocht als mogelijke adaptieve oplossingen voor kustbescherming. Binnen Interreg BONSAI (105 keuro) onderzoekt het WL samen met onder meer De Vlaamse Waterweg, STOWA en Rijkswaterstaat de robuustheid van dijken en dijkbekledingen onder invloed van klimaatverandering.

Ook via PROVALY (15 keuro; MB0-1MFH2MC-WT) wordt Europese samenwerking rechtstreeks vertaald naar de Vlaamse praktijk, met versterking van het grensoverschrijdende voorspellingsinstrumentarium en de samenwerking rond overstromingsrisico's in het IJzerbekken.

Zo gebruiken we Europese samenwerking niet als doel op zich, maar als instrument om Vlaamse kennis sneller op te bouwen, innovaties te demonstreren en wetenschappelijke resultaten te vertalen naar robuustere infrastructuur en een hogere water- en kustweerbaarheid.

Het WL bouwt verder kennis op rond geautomatiseerde en autonome scheepvaart. Daarbij onderzoeken we hoe nieuwe navigatie- en besturingstechnologieën veilig kunnen functioneren in de specifieke omstandigheden van Vlaamse havens en waterwegen, waar beperkte ruimte, geringe waterdiepte, interacties met infrastructuur en gemengd scheepvaartverkeer bijkomende uitdagingen vormen.

Door nautische simulatie, fysische modelproeven en numerieke modellering te combineren, kunnen nieuwe concepten en technologieën gecontroleerd worden onderzocht vóór de toepassing ervan op het terrein. Zo ondersteunt het WL de ontwikkeling van innovatieve scheepvaarttechnologie én de toekomstige beleids- en infrastructuurkeuzes die nodig zijn om deze veilig te kunnen inzetten.

Belangrijke budgetten worden onder dit ISE ingezet voor IT-dienstverlening (MB0-1MFH2ME-WT). Deze dienstverlening omvat onder meer de uitbouw van kennisdatabanken, datawerking en GIS-diensten, het beheer van applicaties (aMaas), de Databank Ondergrond Vlaanderen, eDelta, de migratie naar Lambert 2008, het beheer van bureautica en technische software en de inzet van IT-profielen.

Als gevolg van de uitstap van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) uit iAsset eind juli 2026 wordt de verdeelsleutel tussen de resterende partners aangepast. Daarnaast daalt het totale bedrag van 278 keuro in 2026 naar 160 keuro in 2027. Rekening houdend met een verschuiving van 19 keuro binnen hetzelfde begrotingsartikel, bedraagt de netto impact -99 keuro VAK en VEK.

De beschikbaarheidsvergoedingen voor de PPS-kunstwerken (MB0-1MFH2MC-WT ten bedrage van 3.445 keuro) worden onder dit ISE voorzien. Ten opzichte van BA2026 worden de kosten met betrekking tot de PPS-kunstwerken 2.526 keuro lager ingeschat. Dit is ook de belangrijkste drijver achter de daling van de vastleggings- en vereffeningskredieten.

We voorzien vanuit dit ISE in een dotatie aan het Eigen Vermogen Xperta (hierna EV Xperta) op MB0-1MFH2MY-IS. Deze dotatie bedraagt 8.046 keuro VAK en VEK en betreft constant beleid t.o.v. BA 2026.

Op dit ISE wordt ook de maatregel 'performante en sobere overheid' (-1.408 keuro VAK en VEK) doorgevoerd.

We volgen het beleid onder dit ISE op aan de hand van het percentage van de trekkingsrechten dat door EV Xperta wordt gerealiseerd. Deze trekkingsrechten geven de entiteiten het recht om gedurende een aantal uren een beroep te doen op de dienstverlening van EV Xperta voor de uitvoering van studies. De streefwaarde voor het percentage van de door de toelage afgedekte basiscapaciteit bedraagt jaarlijks 100%. Dit betekent dat de middelen uit de toelage volledig en efficiënt worden omgezet in studies. In 2025 bedroeg dit percentage 96,5%.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-9MFHAMD-OW – Korting bedrijfsvoorheffing wetenschappelijke onderzoekers

MB0-9MFHAMC-OW – Xperta

MB0-1MFH2MC-WT – Xperta

MB0-1MFH2MY-IS – EV Xperta

MB0-1MFH2ME-WT – IT

5.2. DAB's en rechtspersonen

Eigen Vermogen Xperta (EV Xperta)

Met de oprichting van EV Xperta werden de beleidsuitvoerende taken die de afdelingen Geotechniek, Expertise Beton en Staal, Waterbouwkundig Laboratorium en Algemene Technische Ondersteuning tot dan toe binnen het Departement MOW uitvoerden, ondergebracht bij EV Xperta.

De oprichting van EV Xperta heeft een dubbele doelstelling. Enerzijds waarborgt ze de continuïteit en kwaliteit van kritieke maatschappelijke opdrachten voor de bestaande afnemers. Anderzijds creëert ze ruimte om de beschikbare expertise breder in te zetten en nieuwe dienstverlening te ontwikkelen voor mobiliteitsinfrastructuurbeheerders en andere partners. De inkomsten die daaruit voortvloeien, kunnen worden aangewend om de eigen expertise verder te versterken en het aanbod gericht uit te bouwen.

De toelage voor EV Xperta wordt ingeschreven op MB0-1MFH2MY-IS – EV Xperta en bedraagt 8.046 keuro.

VI. BELEIDSVELD IV WEGGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

PROGRAMMA MH - WEGGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	380.858	39.968	0	1.996.280	1.446.654
Bijstelling BO 2027	-113.760	-14.411	0	-796.995	-116.798
BO 2027	267.098	25.557	0	1.199.285	1.329.856

1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID

Een goed functionerend, betrouwbaar en veilig mobiliteitssysteem is essentieel voor de welvaart, bereikbaarheid en leefbaarheid van Vlaanderen. De visie voor Mobiliteit en Openbare Werken 2024–2029 zet daarom in op onderbouwde beleidskeuzes en investeringen met de grootste maatschappelijke en economische hefboomeffecten.

De eerste prioriteit is het onderhoud, de vernieuwing en de toekomstbestendige uitbouw van de bestaande infrastructuur. Onder dit ISE wordt geïnvesteerd in weginfrastructuur en worden wegen, bruggen en tunnels betrouwbaarder en veiliger gemaakt. Een geïntegreerd, meerjarig en budgettair afgedekt investeringsplan beoordeelt projecten over de vervoerswijzen heen op hun bijdrage aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid, economische welvaart, modal shift, onderhoudsnoden en waterveiligheid.

Verkeersveiligheid is een transversale beleidsprioriteit. Vlaanderen blijft streven naar Vision Zero: nul verkeersslachtoffers. Hiervoor wordt ingezet op een samenhangende aanpak van veilige infrastructuur, gerichte handhaving, kwaliteitsvolle rijopleiding, sensibilisering, educatie en samenwerking. Bijzondere aandacht gaat naar fietsers, voetgangers, schoolomgevingen en andere kwetsbare weggebruikers. We dragen onder dit ISE ook bij aan een duurzame modal shift door fietsinvesteringen en verkeersveiligheidsmaatregelen. Tegen 2040 willen we dat 30% van onze verplaatsingen met de fiets wordt afgelegd.

Ook het goederenvervoer en de logistieke netwerken worden vlotter en duurzamer gemaakt. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan formuleerde de Vlaamse Regering twee doelstellingen. Tegen 2030 moet het aantal afgelegde kilometers door lichte voertuigen, zoals personenwagens en bestelwagens, met minstens 4% dalen ten opzichte van 2015. Het aantal afgelegde kilometers door zware voertuigen mag tegen 2030 met niet meer dan 13% stijgen ten opzichte van 2015. Dit zal gebeuren door voluit de kaart te trekken van de fiets waarvan de maatregelen opgenomen zijn binnen het Masterplan Fiets. Dit bevat de blijvende investering in fietsinfrastructuur en aandacht voor fietsveiligheid. Naast de fiets vormt een aantrekkelijk openbaar vervoer (zie programma ME) een essentiële hoeksteen van de modal shift. Stipte, veilige en betrouwbare bussen en trams moeten voor meer reizigers zorgen. Verder voorziet de Vlaamse overheid ook in vervoer op maat via flexvervoer en een deelaanbod. Met initiatieven rond werknemersvervoer naar de havens en aangepast vervoer

voor personen met een mobiliteitsbeperking zorgen we ervoor dat openbaar vervoer toegankelijk is voor iedereen.

Hoewel ook in de toekomst een aanzienlijk deel van de goederenstromen via de weg zal verlopen, blijft Vlaanderen inzetten op een modal shift naar spoor en binnenvaart.

Zo wordt Multimodaal.Vlaanderen gefinancierd vanuit programma MF. Op die manier wordt bijgedragen aan het verminderen van het aantal vrachtwagenkilometers door ondernemingen te begeleiden bij de verschuiving van goederenstromen van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Het adviespunt analyseert concrete goederenstromen, werkt haalbare businesscases uit en stimuleert samenwerking en ladingbundeling. Ook met het Actieplan Binnenvaart (programma MI) willen we de concurrentiepositie van de binnenvaart versterken, zodat meer goederenstromen de overstap van de weg naar het water kunnen maken.

Er wordt ook ingezet op fietslogistiek door via een lopend proefproject bredere fietsaanhangwagens toe te laten met het oog op een structurele verankering in de wetgeving na evaluatie.

2. ISE INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

2.1. Vlaamse Gemeenschap

INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	30.196	7	30.203	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	170.613	-88.613	82.000	0	0	0
Totaal	200.809	-88.606	112.203	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	797.039	-114.706	682.333	875.168	-114.855	760.313
Toelagen (interne stromen (IS))	683.535	-642.652	40.883	57.339	-9.530	47.809
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	272.081	-34.754	237.327	270.253	12.143	282.396
Totaal	1.752.655	-792.112	960.543	1.202.760	-112.242	1.090.518
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

Door de bouwpiek van de jaren 1960-1970 heeft Vlaanderen vandaag één van de dichtste vervoersnetwerken in Europa. Het wegennet, het waterwegennet en onze kunstwerken (bruggen, tunnels ...) zijn onmiskenbaar essentiële pijlers voor de economische ontwikkeling, het maatschappelijk welzijn en de groei en bloei van onze regio. Ze waarborgen een vlotte ontsluiting en bereikbaarheid van economische knooppunten en betrouwbare verbindingen tussen steden en regio's. Gerichte investeringen in deze infrastructuur zijn dan ook niet alleen noodzakelijk voor de instandhouding ervan, maar leveren ook winst op inzake verkeersveiligheid, doorstroming en de aanpak van congestie.

De infrastructuur uit de jaren 1960-1970 is intussen verouderd en kent een aanzienlijke onderhouds- of renovatienood.

De bestaande infrastructuur vertoont risico's op het vlak van werking en veiligheid en voldoet vaak niet langer aan de hedendaagse eisen. Daarom zetten we in op een geïntegreerd en gecoördineerd asset management, waarbij we prioriteit geven aan het wegwerken van de onderhoudsachterstand, maar ook inzetten op een aantal gerichte programma's die hierin een versnelling betekenen. In 2027 worden zo onder meer volgende plannen verder uitgevoerd:

- Het Masterplan Kunstwerken, waarbij een eerste PPS Overbruggen werd opgestart en volop in uitvoering is in 2027.
- Het Tunnelplan Vlaanderen, waarbij voornamelijk studiebudgetten worden voorzien voor de renovatie van een aantal tunnels, waarvan een deel via PPS.

Om de assets toekomstgericht te maken, voorziet het GIP niet alleen in het opwaarderen van het wegennet, het waterwegennet en de kunstwerken door structureel onderhoud, maar ook in de verdere uitbouw ervan. Daarom zijn een aantal projecten opgenomen die bijdragen aan meerdere doelstellingen en die een hefboomeffect hebben op Vlaams en/of

regionaal niveau. Ze vormen daarom de ruggengraat van het investeringsprogramma. Deze projecten hebben een grote budgettaire impact en worden daarom in de tijd uitgezet in het meerjaren-GIP.

Naast de investeringen in structureel onderhoud en de uitbouw van nieuwe infrastructuur, worden er in het GIP ook middelen voorzien voor maatregelen in het kader van verkeersveiligheid. Het gaat dan over de aanpak van gevaarlijke punten, signalisatie, handhaving, openbare verlichting en verkeerslichten.

Tot slot wordt in 2027 ook verder ingezet op investeringen in fietsinfrastructuur. Daarbij wordt, naast de klassieke investeringssubsidies aan lokale besturen via het fietsfonds (MB0-1MHH2RH-WT) ten belope van 25 miljoen euro, ingezet op verschillende fietsprojecten en worden er ook via het Sociaal Klimaatfonds middelen vrijgemaakt voor extra investeringen in fietsinfrastructuur.

De ESR-ontvangsten liggen t.o.v. BA 2026 7 keuro hoger. Dit is volledig te wijten aan de bijstellingen cf. het boekhoudschema m.b.t. de grondenbankwerking bij De Vlaamse Landmaatschappij.

De overige ontvangsten dalen met -88.613 keuro, voornamelijk door een lagere terugbetaling van de lening door De Werkvennootschap. Deze lening wordt gefinancierd via de rekening-courant met het Vlaams Gewest voor investeringen die De Werkvennootschap uitvoert in opdracht van de Vlaamse Regering, onder meer voor AWV, De Lijn en De Vlaamse Waterweg. De financieringsmodaliteiten zijn vastgelegd in het addendum bij de Samenwerkingsovereenkomst van 17 mei 2019, waarbij projecten na voorlopige oplevering worden overgedragen aan de begunstigde partij.

De ESR-vastleggings- en vereffeningskredieten dalen met 114,7 miljoen euro. De belangrijkste oorzaken van deze negatieve bijstellingen zijn enerzijds de daling m.b.t. de overdrachten vanuit De Werkvennootschap en de btw-ruling naar AWV (-110.040 keuro VAK en VEK) en anderzijds de impact van de lagere ontvangsten in het verkeersveiligheidsfonds (zie ISE Beleid weginfrastructuur; MB0-9MHHTOD-OW) die deels ESR-neutraal op voorliggend ISE wordt verwerkt (-6.660 keuro VAK en VEK op MD0-1MHH4RG-WT).

De toelagen dalen met 642.652 keuro, vooral door het wegvallen van de eenmalige vastleggingskredieten die in BA2026 waren ingeschreven voor de leefbaarheidsprojecten van Lantis (-629.800 keuro VAK op MB0-1MHH5RU-IS). Daarnaast zorgen ESR-neutrale bijstellingen, in lijn met de lagere ontvangsten uit het verkeersveiligheidsfonds (MB0-9MHHTOD-OW), voor een daling van de minderhindertoelagen aan Lantis (-5.000 keuro VAK en VEK op MB0-1MHH4RX-IS) en De Werkvennootschap (-5.000 keuro VAK en VEK op MB0-1MHH4RY-IS), wat samen het grootste deel van de budgettaire beweging verklaart.

De overige vastleggingskredieten dalen met -34.754 keuro. De belangrijkste drijfveer betreft een technische correctie binnen de begrotingsopvolging n.a.v. een afwijking tussen de finale kredieten bij BA2026 en de startbasis bij de BO2027. Er wordt opgemerkt dat dit geen effectieve daling van de kredietbasis betreft.

De overige vereffeningskredieten stijgen met 12.143 keuro ten gevolge van de bijstelling van de betaalkalender van De Werkvennootschap (MB0-1MHH5RY-PA) in lijn met de verwachte betaalnoden.

De invulling vanuit het voorliggende ISE m.b.t. de maatregel 'performante en sobere overheid' bedraagt -3.100 keuro VAK en VEK.

Er wordt in 2027 voorzien in een aanwending van de overkappingsruiter (MB0-1MHH2RD-WT) in lijn met de begrotingsuitvoering van Lantis, De Vlaamse Waterweg en AWW a rato van de vereffeningen in 2026. Bijgevolg is de aanwending, onder de vorm van een blokkering op het VAK-saldo van de overkappingsruiter, op heden niet bepaalbaar.

De voortgang van het beleid onder deze ISE volgen we op aan de hand van de indicator m.b.t. het percentage fietspaden langs gewestwegen dat conform het Vademecum Fietsvoorzieningen is. Uit de meting van 2023 blijkt dat 6% van de fietspaden, ongeacht hun ligging op het BFF of het lokale netwerk, 'uitstekend' scoort op conformiteit aan het Vademecum Fietsvoorzieningen. De totale score voor 2023 voor de indicator bedraagt 31,4%. Er zijn nog geen recentere gegevens beschikbaar.

Uit de laatste meting Asset Wijzer 2025 blijkt dat 64,42% van de assets snelwegen zich in goede tot zeer goede staat bevinden. In 2023 was dat nog 54,7%.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-1MHH2RH-WT – Fietsfonds
MB0-1MHH2RX-IS – Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
MB0-1MHH2RY-IS – De Werkvennootschap
MB0-1MHH4RX-IS – Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
MB0-1MHH4RY-IS – De Werkvennootschap
MB0-1MHH5RU-IS – Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
MB0-1MHH5RX-IS – Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
MB0-1MHH5RY-PA – De Werkvennootschap
MB0-9MHHARY-OP – De Werkvennootschap
MD0-1MHH2RA-PA – Investerings Weginfrastructuur
MD0-1MHH2RA-WT – Investerings Weginfrastructuur
MD0-1MHH2RB-LE – Beschikbaarheidsvergoedingen
MD0-1MHH2RB-WT – Beschikbaarheidsvergoedingen
MD0-1MHH2RE-WT – Leefbaarheidsprojecten Oosterweel
MD0-1MHH2RF-WT – Structureel onderhoud
MD0-1MHH2RY-WT – De Werkvennootschap
MD0-1MHH4RG-WT – Verkeersveiligheid
MD0-9MHHARA-OP – Investerings weginfrastructuur
MD0-9MHHARA-OW – Investerings weginfrastructuur

2.2. DAB's en rechtspersonen

De Werkvennootschap

Binnen het programma Werken aan de Ring, dat naast de herinrichting van de ring rond Brussel belangrijke investeringen in fietssnelwegen en openbaar vervoer (Ringtrambus, Luchthaventram) omvat, wordt in 2027 een belangrijke mijlpaal bereikt, namelijk de start van de werken in de projectzone Zaventem. Deze zone beslaat het deel van de R0 tussen het viaduct van Vilvoorde en de verkeerswisselaar met de E40 in Sint-Stevens-Woluwe, waarbij naast de doorgaande ringweg ook een stedelijke ringweg wordt aangelegd. De middelen worden voorzien via de investeringsmachtiging aan De Werkvennootschap (MB0-1MHH5RY-PA).

Verder worden de belangrijke projecten zoals de verkeerswisselaar van de R0 met de A201 (Luchthavenknoop), het Viaduct van Vilvoorde en het aansluitingscomplex 13 (Dilbeek)

verdergezet. Voor de Luchthaventram wordt in 2027 het tram- en fietsviaduct over de ring geplaatst. Het netwerk van fietssnelwegen krijgt verder vorm door de projecten FR0 Vilvoorde-Haren, FR20 tussen Vierarmen en Kraainem en de F207 langs de spoorlijn 124 in Sint-Genesius-Rode. De fietssnelweg FR0 in Dilbeek en Asse wordt verder uitgebreid.

Lantis

In 2027 ligt het zwaartepunt van de begrotingsuitvoering t.b.v. de hoofdwerken Oosterweelverbinding (totaal 965 miljoen euro) bij de projecten op Rechteroever. De werken op Linkeroever zullen tegen dan volledig zijn uitgevoerd, terwijl de Scheldetunnel zich in de afwerkingsfase bevindt.

Voor de Oosterweelknoop Rechteroever 3A wordt 146,1 miljoen euro aan uitvoeringskredieten voorzien. In 2027 wordt verder gewerkt aan de samengestelde tunnels, de vlecht tunnels en de gestapelde tunnels in de bouwkuipen 1 tot en met 5. Daarnaast wordt de fietstunnel afgewerkt met het oog op de openstelling in 2028 en worden de definitieve op- en afritten in de bouwkuipen 6 en 7 gerealiseerd. Ook de continue zuivering van het bemalingswater en de organisatie en het onderhoud van de werf worden voortgezet.

Voor Rechteroever 3B wordt 686 miljoen euro aan uitvoeringskredieten voorzien. Dit project wordt opgesplitst in verschillende deelgebieden.

In de Kanaalzone ligt de nadruk op de verdere bouw en waterdichting van de tunnels en op voorbereidende grondwerken. Ter hoogte van de Vork en de kruising met het Albertkanaal worden diepwanden en tunnelconstructies gerealiseerd en worden de hoofdwerken verdergezet.

Ook langs de R1 Noord en Oost gaan de werkzaamheden verder. Ze omvatten onder meer de opbraak en heraanleg van weginfrastructuur, de bouw van diepwanden en tunnels, de verdere aanleg van de verdiepte ligging en voorbereidende werken aan de Groenendaallaan. Daarnaast wordt verder gewerkt aan de Bypass Oost, de kap van Borgerhout en de herinrichting ter hoogte van het Lobroekdok en de Schijnpoorttunnel.

Voor de verkeers- en tunneltechnische installaties (VTI) wordt in 2027 79 miljoen euro aan uitvoeringskredieten voorzien.

Voor de uitvoering van de Scheldetunnel wordt in 2027 53,9 miljoen euro voorzien.

De uitgaven voor PFAS-kosten worden geraamd op 123 miljoen euro. Zij hebben betrekking op de aanpak van verontreinigde gronden en grondwaterverontreiniging binnen het projectgebied. Ze omvatten onder meer de behandeling, afvoer en opslag van gronden, de zuivering van bemalingswater en de maatregelen die nodig zijn om de veiligheid van werknemers en omwonenden te waarborgen.

Er wordt een beperkt budget van 7 miljoen euro VEK (MB0-1MHH5RU-IS) voorzien voor de tweede fase van de leefbaarheidsprojecten, voornamelijk voor studiekosten voor de projecten op Rechteroever. Deze uitgaven worden gefinancierd via de overkappingsruiter binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De externe organisatiekosten bedragen 52 miljoen euro en omvatten onder andere de kosten voor projectmanagement en de projectverzekering. De premie voor de ABR-verzekering wordt in 2027 verhoogd met 11 miljoen euro ten gevolge van de stijging van de totale projectwaarde van de Oosterweelverbinding.

Voor projecten buiten de Oosterweelverbinding worden in het GIP uitvoeringskredieten voorzien in 2027. De projecten worden per dotatie opgevolgd: beheersvergoeding,

verkeersveiligheid, het Toekomstverbond en minder hinder. Het gaat daarbij enerzijds om minderhindermaatregelen die de toegankelijkheid en doorwaadbaarheid van het projectgebied voor voetgangers en fietsers verbeteren. Anderzijds betreft het flankerende maatregelen buiten het projectgebied die duurzame vervoerswijzen en de modal shift ondersteunen (MB0-1MHH5RX-IS).

De studies voor de tweede Tijsmanstunnel werden in het najaar van 2025 opgestart en lopen verder in 2027.

3. ISE BELEID WEGINFRASTRUCTUUR

3.1. Vlaamse Gemeenschap

BELEID WEGINFRASTRUCTUUR, Vlaamse Gemeenschap

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	173.004	-25.109	147.895	39.968	-14.411	25.557
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	45	-45	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	173.049	-25.154	147.895	39.968	-14.411	25.557

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies)	26.026	1.996	28.022	26.622	1.996	28.618

(PR))						
Toelagen (interne stromen (IS))	7.640	-2.334	5.306	7.640	-2.334	5.306
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	33.666	-338	33.328	34.262	-338	33.924
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten dalen met 25.154 keuro t.o.v. BA26. Deze daling kan voornamelijk worden verklaard door een dalende trend in de ontvangsten uit verkeersboetes (-25.876 keuro; MB0-9MHHAOD-OW). Er wordt verwezen naar de tabel 'netto-beleidsruimte' van de algemene toelichting.

De toegewezen ontvangsten dalen met 14.411 keuro. Dit wordt verklaard door dalende ontvangsten uit verkeersboetes en afdrachten van de keuringsinstellingen, en door exploitatieoverschotten van de keuringsinstellingen die doorheen het jaar overgaan in tekorten.

De vastleggings- en vereffeningskredieten stijgen met 1.996 keuro. Dit wordt voornamelijk toegeschreven aan de herschikking van de beschikbare kredieten op de uitgavenartikelen van het Verkeersveiligheidsfonds.

Het Verkeersveiligheidsfonds kent per vandaag 4 financieringsbronnen:

- Ten eerste zijn er de toegewezen ontvangsten m.b.t. de verkeersboetes. Bij BO2027 worden deze geraamd op 17.896 keuro;
- Ten tweede zijn er de afdrachten 6% waar er 6% van de inkomsten uit keuringsprestaties wordt doorgestort richting het fonds, zodra de drempelwaarde van 5.539 keuro is overschreden;
- Ten derde zijn er de afdrachten 25 cent waar er per keuringsprestatie 25 cent wordt gestort in het fonds. Samen met de afdrachten 6% worden deze inkomsten geraamd op 4.661 keuro;
- Ten vierde zijn er de exploitatieoverschotten van de keuringscentra. Deze worden in 2027 geraamd op 3.000 keuro

De toegewezen ontvangsten dalen met 14.411 keuro. Deze daling aan ontvangstenzijde wordt in de BO 2027 ESR-neutraal verwerkt op de diverse uitgavenartikelen van het verkeersveiligheidsfonds (MB0-1MHH4OD-WT, MD0-1MHH4RG-WT, MB0-1MHH4RX-IS, MB0-1MHH4RY-IS en MB0-1MHH4OX-IS).

Naast de ontvangsten van het Verkeersveiligheidsfonds omvat dit ISE ook algemene ontvangsten. De algemene ontvangsten m.b.t. verkeersveiligheid (MB0-9MHHAOD-OW) vormen daarvan het overgrote deel en bedragen 135.456 keuro in BO27, een daling met 19.657 keuro t.o.v. BA26. Deze ontvangsten komen voort uit de verkeersboetes (124.542

keuro), afdrachten van de keuringscentra (6% van de keuringsprestaties; 5.539 keuro) en ontvangsten i.h.k.v. de 6de staatshervorming (5.375 keuro).

De overkoepelende doelstelling van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid voor het wegverkeer is om 'het aantal verkeersslachtoffers te verminderen door de preventie van ongevallen en door ernstreductie'.

Hoe meer ongevallen kunnen worden voorkomen, hoe minder maatregelen er achteraf nodig zijn. Wanneer er toch ongevallen gebeuren, wordt gestreefd naar een beperking van de schade (ernst van de ongevallen) en wordt een snelle medische interventie bewerkstelligd.

Het verkeersveiligheidsbeleid krijgt concreet vorm in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030. Dit verkeersveiligheidsplan kwam tot stand na een extern uitgevoerde effectevaluatie en benchmarkoefening van het vorige Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 en door het combineren van de beschikbare ongevallenstatistieken en een aantal maatschappelijke trends uit de extern uitgevoerde omgevingsanalyse van de actuele verkeers(on)veiligheid in Vlaanderen. Op basis daarvan werden aandachtspunten en knelpunten geïdentificeerd als uitgangspunt voor het opnemen van gerichte maatregelen in maatregelfiches. In het verkeersveiligheidsplan blijft de aandacht in het bijzonder uitgaan naar de kwetsbare weggebruiker, om er maximaal voor te zorgen dat de modal shift richting duurzame modi veilig kan verlopen.

De uitvoering van het verkeersveiligheidsplan 2026-2030 wordt gemonitord door middel van zes kernindicatoren waarvoor ook streefcijfers werden bepaald: aantal verkeersdoden, aantal zwaargewonden, aantal letselongevallen, aantal dode en zwaargewonde voetgangers, aantal dode en zwaargewonde fietsers en aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders.

Voor deze 6 kernindicatoren wordt gestreefd naar een reductiepercentage van -50% tegen 2030, met 2019 als referentiejaar. Vision Zero tegen 2050 blijft het ultieme doel.

In 2025 bedroeg de waarde voor de indicator m.b.t. het aantal verkeersdoden 241. Dit is een daling van 21% ten opzichte van 2019.

In 2027 verschuift het zwaartepunt van planvorming naar uitvoering. We versterken de samenwerking met lokale besturen, verbeteren de handhaving en verkeersreglementering, pakken gevaarlijke locaties aan en verhogen de kwaliteit van rijopleiding, examinering en technische keuring. Daarbij behouden we acties die hun nut hebben bewezen, zoals sensibilisering, verkeersveiligheidsonderzoek, de aanpak van gevaarlijke punten en het conflictvrij maken van kruispunten. Zo combineren we recurrent beleid met gerichte vernieuwing.

De middelen ter uitvoering van het verkeersveiligheidsplan worden voorzien op het verkeersveiligheidsfonds (MB0-1MHH4OD-WT).

De uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan 2026-2030 in 2027 gebeurt voornamelijk via de voortzetting van bestaande kredieten en personeelsinzet. Nieuwe accenten worden daarom afgewogen op hun uitvoerbaarheid en op de mate waarin ze concrete, opvolgbare output opleveren.

In 2027 operationaliseren we het verkeersveiligheidspact met lokale besturen. Het verkeersveiligheidspact biedt een kader voor concrete engagementen rond onder meer lokale snelheidshandhaving, veilige schoolomgevingen, fiets- en voetgangersvoorzieningen

en duurzame logistiek. Op deze manier betrekken we lokale besturen actief bij de gedeelde doelstelling richting Vision Zero.

Vanaf 1 januari 2027 moet het Vlaams Handhavingsplatform operationeel zijn voor de rapportering over de lokale afhandeling van GAS-snelheidsinbreuken. Lokale besturen vullen het platform aan met de vereiste informatie, zodat een beter beeld ontstaat van het lokale snelheidshandhavingsbeleid. Tegelijk vertalen we de aanbevelingen uit het onderzoek naar de benutting van GAS-snelheid door de lokale besturen naar de beleidspraktijk. Deze informatie over GAS-snelheid gebruiken we meteen voor de verplichte rapportering voor de Europese Commissie.

We zetten de aanpak van gevaarlijke punten voort. In 2027 maken we opnieuw de jaarlijkse dynamische lijst op basis van de meest recente beschikbare ongevalsreeksen en kijken we die samen na met de gewestelijke wegbeheerder AWW voor hoofdwegen en gewestwegen. In 2027 benutten we deze informatie in functie van effectevaluaties van maatregelen en ingrepen.

We hervormen het terugkommoment (MB0-1MHH4OD-WT). Vanaf 1 januari 2027 ontvangen de erkende instellingen geen subsidie meer voor de organisatie ervan, waardoor het budget van 2,2 miljoen euro wegvalt. De inhoud wordt herwerkt, met inwerkingtreding tegen medio 2027.

Daarnaast wordt een erkenningskader voor examencentra voorbereid en plannen we in 2027 de definitieve goedkeuring van het decreet en het uitvoeringsbesluit m.b.t. de examencentra (MB0-1MHH4OD-WT). Waar in het bestaande kader weinig voorwaarden worden opgelegd aan de examencentra, zullen in het nieuwe kader duidelijke voorwaarden worden bepaald waaraan de examencentra moeten voldoen.

De hervorming van de technische keuring (MB0-1MHH4OD-WT) verschuift in 2027 naar juridische, organisatorische en digitale uitvoering. We bereiden het nieuwe erkennings- en machtigingsmodel voor en realiseren noodzakelijke digitale koppelingen. De definitieve goedkeuring van het decreet en uitvoeringsbesluit is voorzien na de formele adviesronde.

Met opleidingen, informatie en sensibilisering ondersteunen we een veilig verkeersgedrag: alle weggebruikers kennen de regels en willen zich hieraan houden. Ze hebben oog voor elkaar, de eigen veiligheid en die van andere weggebruikers.

Er is een verband tussen het gebrek aan ervaring van een weggebruiker om deel te nemen aan het verkeer en de kans op een ongeval. Met een verticale leerlijn in het onderwijs, die start in de kleuterklas, willen we daar zo goed mogelijk op inspelen. We zorgen voor een goede mix van theorie en praktijk, gericht op kennis, vaardigheden, attitudes en veilig gedrag. We zorgen ook voor educatieve initiatieven gericht op levenslang leren. Kennis en vaardigheden op het vereiste niveau houden, is een aandachtspunt voor alle weggebruikers van alle leeftijden.

Met publiekscampagnes die we voornamelijk organiseren vanuit de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (MB0-1MHH4OX-IS) willen we de verkeersmentaliteit van de Vlaming positief beïnvloeden. We richten ons op de grootste risicofactoren (de zogeheten 'killers') in het verkeer: overdreven en/of onaangepaste snelheid, afleiding en rijden onder invloed. We participeren ook in de BOB-campagne.

Daarnaast voeren we kleinere campagnes over specifieke aandachtspunten met een focus op een kleinere afgelijnde doelgroep. Het kan hierbij gaan over het rijden onder invloed van illegale drugs, het dragen van de fietshelm, zichtbaarheid in het verkeer, enzovoort.

Met de campagnes willen we de verkeersmentaliteit van de Vlaming positief beïnvloeden. Kennis, vaardigheden, attitude en sociale normen liggen aan de basis van het gedrag in het verkeer. Met de campagnes spelen we in op de gedragsdeterminanten.

We voorzien in een toelage aan de VSV (MB0-1MHH4OX-IS voor 5.306 keuro VAK en VEK) en ondersteunen projecten vanuit het verkeersveiligheidsfonds. De toelage aan VSV wordt in 2027 met 2.334 keuro verminderd als gevolg van de genomen maatregel 'kritisch kijken naar subsidies en hervormen'.

We kennen jaarlijks een subsidie van 1.807 keuro VAK en VEK toe aan Vias Institute voor de rijgeschiktheidsonderzoeken die de afdeling CARA uitvoert (MB0-1MHH4OD-WT). In 2026 werd de subsidie geëvalueerd, met als conclusie dat de subsidie zijn doel bereikt. De subsidieovereenkomst werd geactualiseerd. Op basis van deze overeenkomst kennen we ook in 2027 een subsidie toe aan Vias Institute.

De doelstelling van het Masterplan Fiets (MB0-1MHH2OA-WT ten bedrage van 100 keuro VAK en VEK) is duidelijk: tegen 2040 willen we dat 30% van alle verplaatsingen met de fiets gebeurt. De voortgang in de richting van de doelstelling van 30% fietsverplaatsingen wordt opgevolgd via het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, waarbij de evolutie in het fietsgebruik een belangrijke prestatie-indicator vormt. De cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 7 tonen aan dat het fietsgebruik in Vlaanderen historisch hoog is. Het aandeel fietsverplaatsingen in alle verplaatsingen van maandag t.e.m. zondag is 18,5%; het aandeel in alle verplaatsingen van maandag t.e.m. vrijdag is 20%. In het woon-werkverkeer neemt de fiets al 22,1% voor zijn rekening. De verdere uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk, inclusief fietssnelwegen, heeft daartoe bijgedragen: fietsinfrastructuur aanleggen betekent fietsers aantrekken. Op die weg gaan we verder door de hoge investeringen in fietsinfrastructuur te continueren.

Daarnaast wordt Vlaanderen internationaal erkend als een toonaangevende fietsregio en wordt het Vlaamse fietsbeleid vaak als goed voorbeeld aangehaald. Fietsen zit in het Vlaamse DNA en het Vlaamse fietsbeleid draagt bij aan de internationale uitstraling van ons DNA.

Het komende jaar willen we nog een extra versnelling hoger schakelen. Het Masterplan Fiets wordt verder uitgevoerd, ook in samenwerking met andere beleidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid en alle externe stakeholders.

De verdere realisatie van een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk wordt gemonitord via een actuele inventarisatie van het BFF en een uniforme beoordelingsmethodiek. Die brengt de kwaliteit en realisatiegraad van de fietsinfrastructuur in kaart en helpt investeringen gericht te prioriteren op basis van hun mogelijke impact op fietspotentieel.

We werken verder aan het creëren van een fietsreflex bij elke Vlaming. Via een campagne maken we de fiets de logische keuze voor korte verplaatsingen. Maar ook bij de wegbeheerders en stakeholders houden we de fietsambities hoog en versterken we de samenwerking tussen de betrokken actoren.

De subsidie aan VVSG t.b.v. Fietsberaad Vlaanderen (510 keuro) wordt in 2027 stopgezet in het kader van de maatregel 'kritisch kijken naar subsidies en hervormen'. VVSG besliste eerder om de werking van Fietsberaad af te stoten en niet langer als werkgever te willen functioneren van dit kenniscentrum.

Vanuit de ambitie om tegen 2040 30% van de verplaatsingen met de fiets te laten gebeuren, is het belangrijk om fietsdiefstal actief tegen te gaan. Fietsdiefstal kan immers een drempel vormen om te blijven fietsen: wie slachtoffer wordt van fietsdiefstal, kan daardoor het vertrouwen of de motivatie verliezen om de fiets nog dagelijks te gebruiken. Fietsdiefstal voorkomen en gestolen fietsen terugbezorgen aan de rechtmatige eigenaar is de hoofddoelstelling van het uniforme fietsregistratiesysteem Mybike. Dit programma is een gezamenlijk initiatief van de federale overheid en de drie regionale overheden. Via Mybike kan elke burger zijn fiets registreren en identificeren met behulp van een sticker. Zo wordt de kans op diefstal en heling verkleind en kan men gemakkelijk de eigenaar van een fiets terugvinden. Via het platform kon 18% van de als gestolen opgegeven fietsen worden terugbezorgd aan de eigenaar. Dit percentage is beduidend hoger dan wanneer er geen fietsregistratiesysteem is (2%). In Vlaanderen werden al bijna 90.000 fietsen geregistreerd. Vanuit de Vlaamse overheid dragen we bij aan de inhoudelijke werking van de backoffice en het verspreiden van de (registratie)stickers in Vlaanderen.

Wegvervoer blijft een onmisbare schakel binnen het Vlaamse goederenvervoerssysteem. Hoewel Vlaanderen blijft inzetten op een modal shift naar spoor en binnenvaart, zal een aanzienlijk deel van de goederenstromen ook in de toekomst via de weg worden vervoerd. Tegelijk wordt de sector geconfronteerd met belangrijke uitdagingen, waaronder toenemende verkeerscongestie, een groeiende transportvraag, de digitalisering van logistieke ketens, de transitie naar emissievrij vervoer en de introductie van nieuwe mobiliteits- en voertuigtechnologieën.

Om deze uitdagingen aan te pakken, werken we verder aan een toekomstgericht beleidskader voor goederenvervoer over de weg. We maken werk van een verdere digitalisering van mobiliteits- en logistieke processen, een betere beschikbaarheid en uitwisseling van mobiliteitsdata en de uitvoering van Europese verplichtingen inzake intelligente transportsystemen (MB0-1MHH2OD-WT).

Vlaanderen bereidt zich voor op nieuwe technologische ontwikkelingen binnen het goederenvervoer. We zetten in op innovatie, geconnecteerde en geautomatiseerde mobiliteit en het creëren van de nodige randvoorwaarden om nieuwe vervoersconcepten veilig en gecontroleerd te kunnen toepassen. Daarbij werken we samen met lokale, federale, Benelux- en Europese partners.

We werken verder aan de implementatie van de Europese ITS-richtlijn, de verdere uitbouw van mobiliteitsdata-ecosystemen (MB0-1MHH2OA-WT) en de ontsluiting van mobiliteitsgegevens via nationale en Europese samenwerkingsinitiatieven. We stimuleren innovatie in het goederenvervoer door de uitrol van geautomatiseerde mobiliteit te ondersteunen, onder meer via de Vlaamse Taskforce Autonoom Vervoer, proefprojecten en internationale samenwerking. Zo faciliteren we bijvoorbeeld de autonome truckcorridor tussen Port of Antwerp-Bruges, North Sea Port en Rotterdam.

De digitalisering van het goederenvervoer blijft een belangrijke prioriteit. In 2027 werken we verder aan de implementatie van de Europese verordening inzake elektronische vrachtinformatie (eFTI) (MB0-1MHH2OA-WT). Deze verordening verplicht de bevoegde overheden om vanaf juli 2027 wettelijk verplichte transportinformatie in elektronische vorm te kunnen ontvangen en raadplegen via gecertificeerde eFTI-platformen.

Via al deze initiatieven versterken we de efficiëntie, digitalisering, innovatie en toekomstbestendigheid van het goederenvervoer over de weg.

AWV communiceert duidelijk over geplande werken, zowel tijdens de plannings- als tijdens de uitvoeringsfase. AWV spant zich extra in voor een optimale planning en coördinatie van wegenwerken en voor het nemen van minderhindermaatregelen tijdens werken. Daarbij stemt AWV steeds af met de betrokken lokale besturen.

Tot slot wordt op voorliggend ISE ook de Europese cofinanciering voor EU-projecten gebudgetteerd (MD0-9MHHAOE-OW). In 2027 worden de ontvangsten t.o.v. BA2026 negatief bijgesteld ten bedrage van -5.440 keuro. Deze daling wordt ESR-neutraal verwerkt op MD0-1MHH2RA-WT.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-1MHH2OA-WT – Verkeersbeleid
 MB0-1MHH2OD-IS - Verkeersveiligheid
 MB0-1MHH2OD-WT - Verkeersveiligheid
 MB0-1MHH4OD-WT - Verkeersveiligheid
 MB0-1MHH4OX-IS - Vlaamse Stichting Verkeerskunde
 MD0-1MHH2OE-WT - Beleid weginfrastructuur
 MB0-9MHHTOD-OI – Verkeersveiligheid
 MB0-9MHHTOD-OW – Verkeersveiligheid
 MB0-9MHHAOD-OW – Verkeersveiligheid
 MD0-9MHHAOE-OW – Beleid weginfrastructuur

3.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

4. ISE ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

4.1. Vlaamse Gemeenschap

ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR, Vlaamse Gemeenschap

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	7.000	0	7.000	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige	0	0	0	0	0	0

(duizend euro)

(ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)						
Totaal	7.000	0	7.000	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	209.959	-4.545	205.414	209.632	-4.218	205.414
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	209.959	-4.545	205.414	209.632	-4.218	205.414
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten zijn bij constant beleid in lijn met BA26 en bedragen 7.000 keuro. Ze betreffen schaderegelingen die voortvloeien uit het beheer van het openbare domein, geldboetes en invorderingen vanwege gerechtelijke uitspraken en terugstortingen door aannemers van boetes in verband met overheidsopdrachten.

De vastleggings- en vereffeningskredieten bedragen 205.414 keuro. Ze betreffen de exploitatie en het onderhoud van de weginfrastructuur en de aanhorigheden, alsook de energiekosten. Ook herstellingen van schade aan de wegen vallen hieronder. AWV tracht deze kosten maximaal terug te vorderen van de schadeverwekker (MD0-9MHHAQA-OW).

De totale beschikbare onderhoudskredieten dalen ten opzichte van BA2026 met -4.545 keuro VAK en -4.218 keuro VEK, wat deels te wijten is aan de recuperatie van de gerealiseerde meeropbrengsten uit vorderingen naar aanleiding van schade aan de wegen in het begrotingsjaar 2025, deels aan de middelen voor nieuw beleid maar ook aan de invulling van de maatregelen bepaald bij BO2027.

Op het voorliggende ISE wordt invulling gegeven aan de maatregel 'performante en sobere overheid' (-1.728 keuro VAK en VEK) en de punctuele maatregel 'MOW o.a. lichtplan en ijzelbestrijding' (-6.500 keuro VAK en VEK).

De budgetten voor het regulier onderhoud werden verhoogd met 2.500 keuro (netto-effect) bij de begrotingsopmaak 2027. Dit bedrag van 2.500 keuro is afkomstig uit de middelen voor nieuw beleid en vormt een opstap voor het wegenonderhoud.

Voor de volledige bespreking van de budgettaire opstappen wordt verwezen naar het hoofdstuk 'Beleidsveldoverkoepelend beleid'.

Een goed onderhouden wegennet is een noodzakelijke voorwaarde voor veilige, betrouwbare en vlot functionerende infrastructuur. Als Vlaamse wegbeheerder staat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in voor het beheer, het onderhoud en de exploitatie van ongeveer 7.000 km gewest- en autosnelwegen en 7.700 km fietspaden.

Regulier onderhoud draagt bij aan de levensduur van deze infrastructuur, verhoogt rechtstreeks de verkeersveiligheid en voorkomt dat de toestand van de assets versneld achteruitgaat. Daardoor is structureel onderhoud met investeringsmiddelen pas op langere termijn nodig. Investeren in regulier onderhoud beperkt bovendien de impact van kortstondige verstoringen, zoals ongevallen, technische defecten of beschadigingen, op de doorstroming.

Binnen het beschikbare onderhoudsbudget (MD0-1MHH2QA-WT) zet AWV de middelen prioritair in voor onderhoudstaken die het meest bijdragen aan de verkeersveiligheid en de instandhouding van de infrastructuur. Daarbij worden risico's, gewenste onderhoudsfrequenties en de toestand van de assets afgewogen om het regulier onderhoud zo gericht en doelmatig mogelijk te plannen.

Via onderhoudscontracten worden reguliere onderhoudstaken gepland en uitgevoerd. Het budget dat hiervoor wordt voorzien, wordt geraamd op 145.932 keuro. Daarnaast worden defecten op basis van inspecties, meldingen en klachten opgespoord en op passende wijze aangepakt. Zo blijft de infrastructuur beschikbaar, betrouwbaar en veilig voor alle weggebruikers. Ook de kwaliteit van de dienstenzones vormt een aandachtspunt binnen het beheer van het wegennet. AWV werkt aan nette, veilige en voldoende uitgeruste dienstenzones volgens de principes van het Strategisch Netplan Dienstenzones.

Naast het onderhoud van wegen en gebouwen staat AWV ook in voor het onderhoud, het herstel, de monitoring en de energiekosten van de elektromechanische installaties langs en op het wegennet. Een goede werking van deze systemen is cruciaal voor de verkeersveiligheid, de doorstroming en het operationele beheer van het wegennet. Het gaat onder meer om wegverlichting, verkeerslichten, tunneltechnische installaties, systemen voor verkeershandhaving, dynamische verkeerssystemen, laadinfrastructuur en het eigen IP-telematicanetwerk. Voor het onderhoud en de monitoring van deze installaties wordt jaarlijks ongeveer 34 miljoen euro uitgetrokken. De energiekosten voor de uitbating van deze systemen worden geraamd op 17,539 miljoen euro. De energiebesparende maatregelen die zijn opgenomen in het actieplan energie-efficiëntie, zijn voor de elektrische installaties vrijwel overal geïmplementeerd. Aangezien de energieprijzen opnieuw stijgen, komen de budgetten voor onderhoud onder druk te staan.

We voorzien ook budget (7,6 miljoen euro) voor het herstel van schade aan elektromechanische installaties. Mogelijke oorzaken van deze schade zijn verkeersongevallen, vandalisme en overmacht, zoals water- en stormschade. Voor de weggebruikers is het essentieel dat deze uitrustingen zo snel mogelijk opnieuw beschikbaar

zijn, zodat een vlotte en veilige mobiliteit verzekerd blijft en de kunstwerken bediend kunnen worden.

Dankzij de uitgaven voor de elektromechanische installaties is er 24 uur per dag en 7 dagen per week actuele verkeersinformatie over de verkeersafwikkeling, verstoringen en incidenten op het wegpatrimonium beschikbaar. Deze informatie wordt rechtstreeks ter beschikking gesteld van weggebruikers en intermediaire partijen.

Daarnaast verzekert AWV, in nauwe samenwerking met politie- en hulpdiensten, permanent de verkeersveiligheid en de doorstroming op zijn wegpatrimonium. Dit gebeurt via de monitoring van verkeersstromen, de detectie van anomalieën en incidenten, de geleiding en aansturing van verkeersstromen en de coördinatie en ondersteuning van een efficiënte incidentafhandeling.

AWV werkt aan een goede doorstroming op zijn wegennet voor alle weggebruikers. Voor het openbaar vervoer is dit cruciaal om een volwaardig alternatief te bieden. AWV ondersteunt dit onder meer via slimme en regelbare verkeerslichten en dynamisch verkeersmanagement.

De voortgang van het beleid binnen dit ISE volgen we op via de indicator met betrekking tot de toestand van de assets van de weginfrastructuur. We focussen daarbij op de assets in de hoogste risicocategorie. Als streefdoel geldt dat deze assets tegen 2030 zijn aangepakt of dat een ingreep in voorbereiding is.

Het huidige percentage van de assets in categorie 5 (met 4,58% van de assets toestand ongekend) zoals gemeten in Asset Wijzer 2025 is 16,31%. De waarde van de indicator evolueert gunstig t.a.v. de vorige meting in Asset Wijzer 2024, waar hij nog 17,43% bedroeg.

Relevante begrotingsartikelen:

MD0-9MHHAQA-OW – Onderhoud weginfrastructuur
MD0-1MHH2QA-WT – Onderhoud weginfrastructuur

4.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

VII. BELEIDSVELD V WATERGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

PROGRAMMA MI - WATERGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	57.590	0	0	1.004.580	1.005.350
Bijstelling BO 2027	3.564	0	0	-6.262	63.625
BO 2027	61.154	0	0	998.318	1.068.975

1. ISE-OVERKOEPELEND BELEID

Vlaanderen beschikt over een unieke watergebonden infrastructuur met zeehavens, bevaarbare waterwegen en een kust die van groot economisch, maatschappelijk en strategisch belang is.

De Vlaamse zeehavens fungeren als internationale toegangspoorten voor onze economie en vormen samen met het netwerk van bevaarbare waterwegen een essentiële schakel in de Europese goederenstromen. Tegelijk zorgen de kustverdediging en de waterwegen voor bescherming tegen overstromingen, ondersteunen ze de waterbevoorrading en creëren ze ruimte voor recreatie, natuur en energieproductie.

De Vlaamse Regering investeert daarom in een veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig watergebonden mobiliteits- en transportsysteem.

We verzekeren de maritieme toegankelijkheid en de bereikbaarheid van onze havens en economische knooppunten via de binnenvaart. We versterken de concurrentiekracht van de binnenvaart als duurzame vervoersmodus en investeren in de nautische keten die een veilig en vlot scheepvaartverkeer mogelijk maakt.

Daarnaast werken we aan de verdere verduurzaming en digitalisering van het watergebonden transport en ondersteunen we de transitie naar klimaatneutrale logistieke ketens.

Tegelijk versterken we de weerbaarheid van Vlaanderen tegen de gevolgen van klimaatverandering. We beschermen de kust en het hinterland tegen overstromingen vanuit zee en langs waterwegen, investeren in klimaatrobuuste infrastructuur en bouwen verder aan een veerkrachtig watersysteem dat economische ontwikkeling, veiligheid en leefkwaliteit met elkaar verzoent.

Tegen 2050 willen we in Vlaanderen beschikken over een veerkrachtig watersysteem dat in staat is om (klimaat)schokken en daarmee samenhangende risico's, waaronder overstromingen, droogte en verzilting, beter op te vangen. Daarbij besteden we bijzondere aandacht aan de kustregio en de gebieden langs bevaarbare waterwegen.

2. ISE ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

2.1. Vlaamse Gemeenschap

ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	115	0	115	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	115	0	115	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	258.554	9.542	268.096	258.554	9.542	268.096
Toelagen (interne stromen (IS))	0	0	0	0	0	0
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	5.323	-5.323	0	5.323	-5.323	0
Totaal	263.877	4.219	268.096	263.877	4.219	268.096

Aanwending VAK-ruiter	0
----------------------------------	---

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten blijven onder constant beleid in lijn met BA26.

De vastleggings- en vereffeningskredieten stijgen t.o.v. BA26 voornamelijk door de kostendrijver 'energie', meer bepaald de toename van de dieselprijs.

De Vlaamse Regering investeert in een veilige, betrouwbare en toekomstbestendige maritieme toegang tot Vlaanderen. De Vlaamse zeehavens vormen een essentiële motor van onze economie, logistieke ketens en internationale handel. Om hun concurrentiepositie te behouden, verzekeren we een vlotte maritieme bereikbaarheid, beschermen we de kust tegen overstromingen vanuit zee en zorgen we voor de beschikbaarheid van de nautische en hydrografische informatie die nodig is voor een veilig en efficiënt scheepvaartverkeer. Vanuit dit inhoudelijk structuurelement onderhouden we de maritieme toegangswegen, zeesluizen, waterkeringen en ondersteunende meetinfrastructuur die deze doelstellingen mogelijk maken.

Via deze onderhoudsinspanningen ondersteunen we niet alleen de economische ontwikkeling van Vlaanderen, maar versterken we eveneens de weerbaarheid van onze havens, kust en maritieme infrastructuur tegen de gevolgen van klimaatverandering, toenemende scheepvaartintensiteit en veranderende geopolitieke omstandigheden.

De afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken staat in voor de onderhoudsbaggerwerken (MB0-1MIH2UA-WT voor 166.000 keuro VAK en VEK) van de maritieme toegangswegen. De stijging van de dieselprijs heeft een belangrijke impact op de kosten van de onderhoudsbaggerwerken. Daarom worden de kredieten in 2027, conform de begrotingsinstructies, verhoogd met 9.570 keuro VAK en VEK op MB0-1MIH2UA-WT. Deze bijstelling verklaart grotendeels de stijging van de ESR-vastleggings- en vereffeningskredieten.

In het kader van de slibverwerking wordt de baggerspecie, waar mogelijk, gestort in zee (vaargeul kust) of in de Schelde. Baggerspecie uit de haven van Antwerpen wordt verwerkt door AMORAS (MB0-1MIH2UA-WT voor 40.300 keuro). In 2027 valt de kapitaalaflossing weg (-5.323 keuro VAK en VEK op MB0-1MIH2UB-LE). Deze middelen worden vanaf 2027 ingezet voor investeringen in waterinfrastructuur (via een recurrente compensatie bij BO2027 naar MB0-1MIH2VA-WT).

De baggerwerken worden opgevolgd en gecontroleerd via het Baggerinformatiesysteem (BIS). In 2025 werd 259.890.450,24 m³·km gebaggerd, over een gemiddelde afstand vervoerd en gestort. De gebaggerde hoeveelheden en het aantal gevaren kilometers worden continu bijgehouden door het BIS.

De uitvoering van de onderhoudsbaggerwerken gebeurt volgens een vastgestelde bagger- en stortstrategie, die kan worden bijgestuurd op basis van de resultaten van de monitoring.

Daarnaast wordt in 2026 de ligging van de vaargeul ter hoogte van de baggerlocatie 'Drempel van Hansweert' aangepast om beter aan te sluiten bij de van nature gewijzigde diepgang in de Schelde. De aanpassing van de vaargeul resulteert uit de monitoring van de rivier en uit het morfologisch en nautisch onderzoek. Naar verwachting zal de aanpassing van de vaargeul leiden tot een (tijdelijke) vermindering van de inspanning op deze baggerlocatie.

In 2027 voorzien we middelen voor de havenbedrijven, onder meer voor het onderhoud van de zeesluizen overeenkomstig het Havendecreet (MB0-1MIH2UA-WT voor 22.807 keuro).

Het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust staat in voor het onderhoud van de primaire waterkeringen (MC0-1MIH2UA-WT). Via regelmatige strandsuppleties en het regulier onderhoud van de waterkeringen wordt de zeewering op peil gehouden. MDK brengt actuele kwetsbaarheden op het vlak van overstromingsrisico in kaart door overstromingskaarten op te stellen. Daarnaast ontwikkelt MDK een noodplanningssysteem, zodat het direct noodmaatregelen kan nemen zodra de overstromingsvoorspellingen daar aanleiding toe geven.

De stranden worden nog onderzocht op de aanwezigheid van achtergebleven oorlogsmunitie, die aansluitend wordt verwijderd (MC0-1MIH2UA-WT voor 950 keuro).

Het operationeel houden van de meetinfrastructuur van de Vlaamse Hydrografie (MC0-1MIH2UA-WT voor 3.589 keuro) 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.

In de Vlaamse kustjachthavens van Nieuwpoort en Blankenberge en in de jachthavendokken van Oostende en Zeebrugge worden onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd (MC0-1MIH2UA-WT voor 13.667 keuro) om diepgangbeperkingen en blokkering van de toegang tijdens het vaarseizoen te vermijden.

Onder dit ISE worden de ontvangsten met betrekking tot het onderhoud van de waterinfrastructuur ingeschreven. Het gaat daarbij om toevallige ontvangsten of ontvangsten uit de terugvordering van schade (MB0-9MIHAUA-OW ten bedrage van 115 keuro).

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-9MIHAUA-OW – Onderhoud waterinfrastructuur
MC0-1MIH2UA-WT – Onderhoud waterinfrastructuur
MB0-1MIH2UA-WT – Onderhoud waterinfrastructuur

2.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

3. ISE EXPLOITATIE WATERINFRASTRUCTUUR

3.1. Vlaamse Gemeenschap

EXPLOITATIE WATERINFRASTRUCTUUR, Vlaamse Gemeenschap

(duizend euro)

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	18.950	0	18.950	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	0	0	0	0	0	0
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	18.950	0	18.950	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	60.427	-3.571	56.856	60.427	-3.571	56.856
Toelagen (interne stromen (IS))	246.570	5.939	252.509	230.342	22.167	252.509
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	862	0	862	862	0	862
Totaal	307.859	2.368	310.227	291.631	18.596	310.227
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten blijven onder constant beleid in lijn met BA26.

De vastleggingskredieten stijgen met 2.368 keuro. De stijging is voornamelijk het gevolg van een begrotingstechnische bijstelling op de toelage van DAB Vloot. De betrokken technische vastleggingskredieten dienen uitsluitend voor de begrotingstechnische verwerking van de toelage en worden niet doorvertaald naar de detailbegroting van de rechtspersoon. De vereffeningskredieten stijgen met 18.596 keuro. Deze stijging wordt voornamelijk verklaard door de hogere geraamde betaalnoden voor de investeringen in beloodsingsmiddelen waarvoor de toelage aan DAB Vloot wordt aangepast.

Het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust versterkt de maritieme toegankelijkheid van Vlaanderen door in te zetten op een veilige, vlotte en betrouwbare nautische keten. Het agentschap ondersteunt de zeehavens als internationale toegangspoorten en garandeert, samen met de betrokken partners, een efficiënte begeleiding van het scheepvaartverkeer. Daarbij staan een optimale beloodsing, verkeersbegeleiding, crisiscoördinatie op zee en actuele nautische informatie centraal.

MDK staat daarnaast ook in voor het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de schepen. Dit beloodsingsproces wordt uitgevoerd door DAB Loodswezen (loodsen en beloodsen) en DAB Vloot (inzetten van bemande, bedrijfsklare vaartuigen).

De begroting 2027 voorziet toelagen aan DAB Vloot en DAB Loodswezen voor samen 83.494 keuro (MC0-1MIH2WX-IS en MC0-1MIH2WY-IS). Deze toelagen dienen ter dekking van een deel van de kosten van het beloodsingsproces (MCD-2MIHAZZ-OW en MCD-2MIHAWA-OW), alsook ter financiering van de investeringen bij DAB Vloot m.b.t. de beloodsingsmiddelen.

Verder begeleidt MDK samen met Nederlandse collega's vanaf de wal alle scheepvaartverkeer binnen de betrokken vaargebieden. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee.

Het agentschap staat daarnaast in voor de inzet van schepen voor opdrachten binnen de overheidsniche. Ook de private sector kan voor specifieke opdrachten een beroep doen op deze specifieke expertise.

De Vlaamse Hydrografie brengt de zee en de Schelde in kaart en werkt samen met het KMI aan de beschikbaarheid van meteorologische informatie voor de loodsdiensten, de kust en de maritieme sector.

De samenwerking binnen de nautische keten wordt verder versterkt via gemeenschappelijke werkvloeren, onder meer in Antwerpen en Zeebrugge, en via een betere afstemming van de operationele functies binnen het Loodswezen en de scheepvaartbegeleiding. Zo worden wachttijden en vertragingen beter opgevolgd en blijft de bereikbaarheid van de havens verzekerd.

Binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) werken Vlaanderen en Nederland verder aan een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied (MC0-1MIH2WA-WT). De transitie naar meer gezamenlijke werking wordt voortgezet, met aandacht voor planning, handhaving, nautische veiligheid, actualisering van regelgeving en de verdere uitbouw van Vessel Traffic Services, zoals op het kanaal Gent-Terneuzen.

Ook de dienstverlening op zee wordt verder gemoderniseerd. Het MRCC coördineert daarbij reddings- en noodoperaties op zee. Tegelijk werkt MDK aan een aangepast kader voor loodsplichtvrijstellingen, de vernieuwing van de beloodsingsvloot, de inzetbaarheid van vaartuigen en de verdere ontwikkeling van producten van de Vlaamse Hydrografie, zodat betrouwbare nautische data, peilingen en weerinformatie beschikbaar blijven en beter ontsloten worden.

MDK werkt actief aan het versterken van het openbaar personenvervoer over water om de bereikbaarheid te verbeteren. In het kader van 'minder hinder' tijdens grote infrastructuurwerken zet MDK in op alternatieve vervoersoplossingen, waaronder DeWaterbus en extra veren om de impact op het dagelijkse verkeer te beperken. De communicatie en reizigersinformatie over het aanbod en de toegankelijkheid worden geoptimaliseerd.

MDK staat in voor het personenvervoer over water door de exploitatie van DeWaterbus in Antwerpen en 19 veerdiensten verspreid over Vlaanderen, waarvan 7 in eigen beheer en 12 via concessies met private uitbaters. De Vlaams-Nederlandse veren op de Gemeenschappelijke Maas zijn daarentegen in beheer van De Vlaamse Waterweg.

Het personenvervoer over water wordt voor de eigen veerdiensten gefinancierd via de exploitatiekosten van DAB Vloot. Daarnaast wordt 16.005 keuro voorzien (MC0-1MIH2WA-WT) voor personenvervoer over water via concessieveren en DeWaterbus.

In 2025 werden 5.394.447 passagiers vervoerd via de veren van MDK en DeWaterbus, tegenover 5.091.758 passagiers in 2024 en 4.750.243 passagiers in 2023.

Met een kwaliteitsvol aanbod van personenvervoer over water draagt MDK bij aan een bereikbaar, veilig en duurzaam Vlaanderen. In 2027 zetten we verder in op de toegankelijkheid en veiligheid van onze veerdiensten. We stemmen hierover nauw af met de steden, gemeenten en de betrokken waterwegbeheerders.

We zetten in op de verdere elektrificatie van onze vloot door de nieuwbouw van een elektrisch veer dat in 2027 wordt opgeleverd en in gebruik genomen voor de verbinding Bazel-Hemiksem. In 2027 zal elke dwarsverbinding in Antwerpen een elektrisch hoofdvaartuig ter beschikking hebben. De dienstverlening van DeWaterbus wordt geoptimaliseerd door de inzet van twee nieuwe vaartuigen. Ook onderzoeken we verder hoe eventueel bijkomende haltes kunnen worden bediend via DeWaterbus. In het kader van Minder Hinder lopen de uitbreidingen van de veerdiensten Langerbrugge en Sint-Anna ook in 2027 verder door.

De havenkapiteindiensten ondersteunen een vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart binnen de zeehavens. De havenbedrijven worden vergoed voor de overheidstaken die ze in het kader van een vlot en veilig scheepvaartverkeer uitvoeren binnen hun havengebied, inclusief de bescherming van het milieu. Ook dit draagt bij aan een goed georganiseerde nautische keten (MC0-1MIH2WA-WT).

De ontvangsten voor de exploitatie van de waterinfrastructuur blijven in 2027 ongewijzigd ten opzichte van 2026 en worden geraamd op 18.950 keuro (MC0-9MIHAWA-OW). Het gaat om ontvangsten in het kader van de scheepvaartbegeleiding, namelijk de VBS-vergoedingen voor het gebruik van het verkeersbegeleidingssysteem (13.800 keuro) en de terugbetaling door Nederland van de Vlaamse uitgaven voor de exploitatie, het onderhoud en de investeringen in het kader van de Schelderadarketen op Vlaams grondgebied (5.150 keuro).

Daarnaast wordt binnen dit ISE een krediet voor de werkingstoelage aan De Vlaamse Waterweg nv ingeschreven ten bedrage van 169.015 keuro VAK en VEK (MB0-1MIH2WV-IS).

Op het voorliggende ISE wordt de maatregel 'performante en sobere overheid' (-1.655 keuro VAK en VEK), zoals bepaald bij BO 2027, doorgevoerd.

Relevante begrotingsartikelen:

MC0-9MIHAWA-OW – Vlot en veilig scheepvaartverkeer
MB0-1MIH2WV-IS – De Vlaamse Waterweg
MC0-1MIH2WA-WT – Vlot en veilig scheepvaartverkeer
MC0-1MIH2WB-WT – Terugbetaling Nederlands Loodswezen
MC0-1MIH2WX-IS – DAB Vloot
MC0-1MIH2WY-IS – DAB Loodswezen
MB0-1MIH2WV-PA – De Vlaamse Waterweg

3.2. DAB's en rechtspersonen

De Vlaamse waterwegen vormen een essentieel onderdeel van een performant, duurzaam en toekomstgericht mobiliteits- en logistiek systeem. Het beheer en de exploitatie van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest, met uitzondering van de maritieme toegangswegen, zijn toegewezen aan De Vlaamse Waterweg nv (DVW).

Via de werkingstoelage aan DVW (MB0-1MIH2WV-IS ten bedrage van 169.015 keuro VAK en VEK) wordt ingezet op het beheer, de exploitatie en het onderhoud (71.760 keuro VAK en VEK) van de waterwegen en hun aanhorigheden, met als doel de waterwegen toegankelijk, veilig en betrouwbaar te houden voor alle gebruikers.

DVW kiest voor een actieve rol als publieke hefboom voor watergebonden economische activiteit.

Betrouwbare basisdienstverlening en netwerkkwaliteit blijven daarbij essentiële randvoorwaarden: zonder een betrouwbaar netwerk is er geen markt om te faciliteren, geen draagvlak om projecten te realiseren en geen investeringsbasis om de toekomst veilig te stellen.

Tegelijk kan deze koers alleen slagen wanneer economische ontwikkeling, waterbeheer, omgevingskwaliteit en maatschappelijke verwachtingen in balans worden gebracht. Projecten moeten niet alleen technisch en financieel haalbaar zijn, maar ook voldoende ingebed zijn in hun omgeving, gedragen worden door relevante partners en bijdragen aan een sterker, betrouwbaarder en toekomstbestendiger waterwegennet.

Binnen de beschikbare investeringsruimte wordt de nood aan keuzes scherper. Niet de vraag welke projecten wenselijk zijn, staat centraal, maar wel welke combinatie van projecten, programma's en organisatiekeuzes het meest bijdraagt aan economische activiteit, logistieke betrouwbaarheid, waterveiligheid, waterbeschikbaarheid en maatschappelijke meerwaarde.

Vlaanderen stelt zich tot doel om tegen 2030 voor spoor en binnenvaart samen een modaal aandeel van 30% te bereiken. Wij vertalen dit voor binnenvaart naar een stijging van 11% naar 15% modaal aandeel, een relatieve groei van het modale aandeel van bijna 40% in vijf

jaar. Tegelijk is 'meer modal shift' te smal als ambitie. De echte doelstelling is breder: meer economische activiteit door en dankzij onze waterwegen. Dat omvat goederenvolumes, maar ook de commerciële valorisatie van assets langs het water en andere vormen van economische activiteit die DVW kan faciliteren of aantrekken.

Het veilig en operationeel houden van het bestaande patrimonium vormt de basis. Regulier onderhoud, kritieke kunstwerken, waterveiligheid en de continuïteit van de belangrijkste economische assen moeten prioritair worden behandeld. Rekening houdend met de budgettaire realiteit, wordt gefocust op de infrastructuur in de slechtste toestand (i.e. het wegwerken van categorieën 4 en 5), rekening houdend met de veiligheidsrisico's, de economische impact en de gevolgen voor de continuïteit van het waterwegennet.

De Vlaamse Waterweg verleent vanuit haar rol als waterwegbeheerder inhoudelijke medewerking aan de verdere uitwerking van de conceptnota zwemmen in open water, met bijzondere aandacht voor veiligheid, scheepvaart en waterwegbeheer.

De eigen ontvangsten van De Vlaamse Waterweg nv worden aangevuld met de werkingstoelage (MB0-1MIH2WV-IS) om de operationele werking van De Vlaamse Waterweg te garanderen. Die toelage dient ter financiering van de loonlasten, arbeidsongevallenverzekering, werkingskosten inclusief energiekosten, onderhoudskosten en de uitvoering van taken inzake bekwaamheidsbewijzen.

We monitoren de voortgang binnen dit ISE aan de hand van een aantal indicatoren, waaronder het aandeel uren onvoorziene stremming, waarbij we als streefdoel hebben dat het aantal uren onvoorziene stremming in het totale aantal uren bedieningstijd < 0,5% is. De streefwaarde voor deze indicator bedraagt minder dan 0,5% van het totale aantal uren bedieningstijd. In juni 2026 bedroeg de waarde van deze indicator 1,77%, wat boven de vooropgestelde streefwaarde ligt.

4. ISE INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

4.1. Vlaamse Gemeenschap

INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR, Vlaamse Gemeenschap

	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	7.910	-56	7.854	0	0	0
Toelagen (ontvangsten interne stromen (OI))	6.471	-6.471	0	0	0	0

(duizend euro)

Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	23.638	10.091	33.729	0	0	0
Totaal	38.019	3.564	41.583	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	140.549	10.291	150.840	201.756	-28.618	173.138
Toelagen (interne stromen (IS))	284.361	-23.322	261.039	240.152	67.526	307.678
Overige (leningen (LE), participaties (PA); geen ESR-impact)	750	750	1.500	750	750	1.500
Totaal	425.660	-12.281	413.379	442.658	39.658	482.316
Aanwending VAK-ruiter	28.245					

Inhoudelijke toelichting:

De toename van de algemene ontvangsten wordt voornamelijk verklaard door de stijging van de overige ontvangsten met 10.091 keuro, gecompenseerd door een daling van de ontvangsten uit toelagen met -6.471 keuro.

De overige ontvangsten omvatten opbrengsten uit participaties (MB0-9MIHAVA-OP) en de boekhoudkundige verwerking van de vordering op Nederland voor de Nieuwe Sluis Terneuzen (MB0-9MIHAVB-OP). Deze ontvangsten stijgen respectievelijk met 3.346 keuro en 6.745 keuro. Voor het project 'Nieuwe Sluis Terneuzen' worden in 2027 28.245 keuro aan ontvangsten voorzien.

De ontvangsten uit toelagen dalen met -6.471 keuro. Bij BA2026 werd een ontvangst geraamd ten bedrage van 6.471 keuro (MB0-9MIHAVV-OI). Dit was de laatste schijf van de in totaal 27.500 keuro afkomstig uit het Minafonds. In 2027 worden geen ontvangsten voorzien.

De ESR-ontvangsten uit strand-, zeedijk-, jachthavenconcessies (MC0-9MIHAVA-OW), het windturbinepark in Zeebrugge, andere concessies, watervangen, havenactiviteiten en retributies voor het gebruik van het openbaar domein (MB0-9MIHAVA-OW) zijn jaarlijks terugkerende ontvangsten bij zowel het departement MOW als het agentschap MDK. Voor 2027 wordt hiervoor, bij constant beleid, een budget van 7.854 keuro ingeschreven.

De daling van de vastleggingskredieten is hoofdzakelijk te wijten aan de budgettaire bewegingen op de investeringstoelagen aan De Vlaamse Waterweg (MB0-1MIH5VY-IS en MB0-1MIH5VW-IS). De eenmalige middelen die in 2026 op de reguliere investeringsmachtiging (MB0-1MIH5VY-IS) werden voorzien, worden via compensatie terug naar het centraal investeringsartikel gezet (MB0-1MFH2LD-WT ten bedrage van -21.036 keuro VAK). Parallel wordt de negatieve bijstelling, zoals ingeschreven bij BA2026, m.b.t. de lagere ontvangsten uit EU-subsidies teruggedraaid (+7.127 keuro VAK).

Naast de reguliere investeringsmachtiging (MB0-1MIH5VY-IS) ontvangt De Vlaamse Waterweg ook een investeringsmachtiging ter uitvoering van leefbaarheidsprojecten (MB0-1MIH5VW-IS). In 2027 wordt geen machtiging voorzien, wat resulteert in een daling ten bedrage van -9.952 keuro VAK t.o.v. BA2026.

De vereffeningskredieten gerelateerd aan de toelagen stijgen met +67.526 keuro, vrijwel volledig toe te schrijven aan de bijstellingen m.b.t. de betaalkalender in lijn met de verwachte betaalnoden (MB0-1MIH5VY-IS).

De ESR-vereffeningskredieten dalen t.o.v. BA2026 met -28.618 keuro, nagenoeg volledig te wijten aan de bijstellingen in lijn met de betaalkalenders voor begrotingsjaar 2027.

In 2027 wordt geen aanwending van de begrotingsruiter MB0-1MIH2VD-WT voorzien. Daarentegen wordt de begrotingsruiter op MB0-1MIH2VB-WT in 2027 aangewend ten bedrage van 28.245 keuro VAK. De aanwending kadert in de verwerking van de kasreeks van de Nieuwe Sluis Terneuzen. Deze verwerking zorgt ervoor dat Vlaanderen de correcte ESR-aanrekenbare kost ten laste neemt voor de Nieuwe Sluis Terneuzen.

Door de aanwending bedraagt het VAK-saldo op de ruiters 47.940 keuro (excl. uitvoering begrotingsjaar 2026).

Net zoals bij weginfrastructuur is het ook bij investeringen in waterinfrastructuur essentieel om de al bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te onderhouden. Zo wordt er structureel onderhoud uitgevoerd aan watergebonden infrastructuur, waaronder oevers, kaaimuren en sluizen. Deze ingrepen zijn essentieel om de bedrijfszekerheid van het waterwegennet te waarborgen en zo de economische functie van de waterwegen te verzekeren. Door tijdig onderhoud en renovatie blijven de logistieke processen langs het water vlot verlopen, wat van groot belang is voor de Vlaamse economie.

Omdat onze Vlaamse zeehavens een belangrijke motor van de Vlaamse economie zijn, blijven we erin investeren.

Via investeringen kunnen we de concurrentiekracht en het marktaandeel van onze havens behouden en versterken. We blijven een vlotte en veilige nautische en maritieme toegang tot de havens verzekeren. In 2027 worden binnen het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen (ECA) de nodige voorbereidingen getroffen voor de gunning van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven. Dit moet er immers voor zorgen dat de bedrijven in de haven vlotter bereikbaar worden via de weg en het spoor.

Binnen het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge wordt in 2027 gewerkt aan de aanleg van de leidingentunnel die noodzakelijk is ter voorbereiding van verdere werken.

Stormen, gecombineerd met de getijdenwerking, vormen een van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen voor de Noordzeeregio. Door de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid beperkt het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust de overstromingsrisico's en beveiligen we onze kust tegen een 1.000-jarige stormvloed uit zee met een tijdshorizon tot 2050. Dit omvat onder meer de noodzakelijke zandsuppleties, het aanleggen, herstellen en beheren van zeewerende duinen, het renoveren en verhogen van zeedijken en het beveiligen van de stuwen en sluizen in de kusthavens, wat op dit moment de grootste inzet vergt. Via gerichte veiligheidstoetsingen worden de stuwen en sluizen in de zeehavens nagezien op stormbestendigheid, en op basis van deze resultaten verder versterkt en aangepast. Door middel van periodieke veiligheidstoetsingen analyseren we waar onderhoud of versterking van de bestaande maatregelen langs de kustlijn nodig is. Zo bewaken we de structurele veiligheid van het kustgebied. Voor kustbescherming investeert het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust in 2027 ruim 30 miljoen euro.

Met het strategisch beleidsplan Kustvisie bouwen we verder op het Masterplan Kustveiligheid en werken we aan een adaptieve langetermijnstrategie om het huidige beschermingsniveau van de Vlaamse kust ook bij verdere zeespiegelstijging na 2050 te kunnen handhaven. De verdere uitwerking gebeurt gefaseerd, met aandacht voor de kusthavens en gericht studiewerk ter voorbereiding van toekomstige investeringskeuzes. Daarnaast versterken we het multifunctionele karakter van de kust en de kustjachthavens met aandacht voor een kwalitatieve toeristisch-recreatieve beleving en een kwalitatieve exploitatie van de watersport. Om dit te verwezenlijken sluit het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust concessies af voor jachthavenexploitatie, watersportclubs en jachthavengebonden bedrijven. De nieuwe strand- en zeedijkconcessies met de kustgemeenten voor de exploitatie van de stranden en zeedijken gaan in op 1 januari 2027 en hebben een looptijd van 9 jaar.

We investeren voorts in de Vlaamse Hydrografie. Betrouwbare, nauwkeurige en actuele hydrografische en hydrometeorologische gegevens, die voldoen aan internationale standaarden, zijn essentieel voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer. Daarom zetten we verder in op de digitalisering van processen en informatieproducten. Zo kunnen verzamelde gegevens sneller worden verwerkt en beschikbaar gesteld via kwaliteitsvolle informatieproducten, zoals zeekaarten, peilplannen, getijboekjes en weerberichten.

De Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust staat in voor de productie van nautische informatieproducten volgens de nieuwe internationale S-100-standaarden, waaronder elektronische navigatiekaarten (S-101) en bathymetrische gegevens (S-102), en zet in op de ontwikkeling van bijkomende S-100-lagen. Deze investeringen ondersteunen een vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de havens en dragen bij aan een betrouwbare en efficiënte werking van de nautische keten, conform internationale regelgeving.

We volgen de vooruitgang binnen dit ISE op via de toestandsverdeling van de assets watergebonden infrastructuur uit de Asset Wijzer. Daarbij worden assets ingedeeld in vijf toestandscategorieën: zeer goed (1), goed (2), matig (3), slecht (4), zeer slecht (5) en streven we ernaar om tegen 2030 de assets in de hoogste risicocategorie van het asset management risicoraamwerk aangepakt te hebben of hiervoor een ingreep in voorbereiding te hebben.

Het huidige percentage van de assets in categorie 5 (met 51,88% van de assets waarvan de toestand ongekend) bedraagt 2,66% (Asset Wijzer 2025). De waarde van deze indicator evolueert ongunstig ten opzichte van de meting Asset Wijzer 2024: het percentage van de assets in categorie 5 bedroeg toen 1,33%.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-9MIHAVA-OW – Investerings waterinfrastructuur
 MC0-9MIHAVA-OW – Investerings waterinfrastructuur
 MB0-9MIHAVV-OI – DAB Fonds voor preventie en sanering inzake leefmilieu en natuur (Minafonds)
 MB0-9MIHAVA-OP – Investerings waterinfrastructuur
 MB0-9MIHAVB-OP – Samenwerking met Nederland
 MB0-1MIH2VA-WT – Investerings waterinfrastructuur
 MB0-1MIH2VB-WT – Samenwerking met Nederland
 MB0-1MIH2VD-WT – Verbond toekomst en leefbaarheid Antwerpse haven
 MC0-1MIH2VA-WT – Investerings waterinfrastructuur
 MB0-1MIH2VX-IS – Vlaamse Landmaatschappij
 MB0-1MIH5VY-IS – De Vlaamse Waterweg
 MB0-1MIH5VW-IS – De Vlaamse Waterweg
 MB0-1MIH2VA-PA – Investerings waterinfrastructuur

4.2. DAB's en rechtspersonen

De Vlaamse Waterweg
 Toelichting investeringen investeringstoelage GIP

Naast de investeringen in de havens en de wegen blijven ook investeringen in de waterwegen essentieel voor een betrouwbaar en toekomstbestendig vervoersnetwerk. De focus ligt de komende jaren, en dus ook in 2027, op de Seine-Scheldeverbinding, waarvoor bindende Europese engagementen zijn aangegaan. Naast de Leie-as willen we in de periode 2025-2030 het kanaal Roeselare-Leie aanpakken: de verdere renovatie van de oevers, de voorbereiding van de bouw van de tweede sluis in Ooigem en de opwaardering van de Kop van de Vaart in Roeselare. Momenteel bevinden de projecten zich in een voorbereidende fase, waarbij de nodige studies worden uitgevoerd. Afhankelijk van de voortgang en de uitkomsten van deze voorbereidende werkzaamheden zullen de middelen voor de daadwerkelijke uitvoering vanaf 2028 worden voorzien. De exacte timing en omvang van de investeringen zullen verder worden afgestemd op basis van de evolutie van de projecten.

5. ISE BELEID WATERINFRASTRUCTUUR

5.1. Vlaamse Gemeenschap

BELEID WATERINFRASTRUCTUUR, Vlaamse Gemeenschap

				(duizend euro)		
	AO			TO		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-ontvangsten (werking en toelagen (OW))	506	0	506	0	0	0
Toelagen (ontvangsten)	0	0	0	0	0	0

interne stromen (OI))						
Overige (ontvangsten leningen (OL), ontvangsten participaties (OP); geen ESR-impact)	0	0	0	0	0	0
Totaal	506	0	506	0	0	0

(duizend euro)

	VAK			VEK		
	BA 2026	evolutie	BO 2027	BA 2026	evolutie	BO 2027
ESR-uitgaven (werking en toelagen (WT), lonen (LO), provisies (PR))	7.184	-568	6.616	7.184	1.152	8.336
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	7.184	-568	6.616	7.184	1.152	8.336
Aanwending VAK-ruiter	0					

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-ontvangsten ten bedrage van 506 keuro blijven constant t.o.v. BA2026. Deze ontvangsten zijn van diverse aard, bijvoorbeeld gerelateerd aan de uitvoering van EU-projecten, terugbetalingen, ontvangsten uit producten van de Vlaamse hydrografie.

De ESR-vastleggingskredieten dalen met -568 keuro t.o.v. BA2026, omwille van de invulling van de maatregelen 'performante en sobere overheid' (-490 keuro VAK en VEK) en 'kritisch kijken naar subsidies en hervormen' (-78 keuro).

De ESR-vereffeningskredieten stijgen met 1.152 keuro, voornamelijk veroorzaakt door een interne compensatie (MB0-1MEH2FC-WT) ten bedrage van 1.720 keuro in het kader van de geraamde vereffeningsnoden (MB0-1MIH2SA-WT) voor 2027.

De kredieten ondersteunen verschillende beleidsactiviteiten:

Vanuit deze doelstelling dragen we bij tot een efficiënt, vlot en duurzaam watergebonden goederenvervoersysteem. De logistieke sector is van cruciaal belang voor de economie van Vlaanderen. Mede dankzij haar havens heeft Vlaanderen een strategische positie in het hart van Europa en moet het die ook kunnen benutten.

Om de economische betekenis en maatschappelijke impact van onze havens op een onderbouwde manier te monitoren, werd in samenwerking tussen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Port of Antwerp-Bruges, North Sea Port en Haven Oostende een nieuwe studie naar het economisch belang van de Vlaamse havens opgestart. Deze studie bouwt voort op de eerdere analyses van de Nationale Bank van België. Ze brengt de toegevoegde waarde, werkgelegenheid, investeringen en de bredere economische effecten van havenactiviteiten in kaart.

Uit de eerste resultaten blijkt dat de Vlaamse zeehavens in 2024 samen ongeveer 38,1 miljard euro aan toegevoegde waarde realiseerden en bijna 235.000 voltijdse arbeidsplaatsen ondersteunden. De havens vertegenwoordigen daarmee ongeveer 6,14% van het Belgische bruto binnenlands product. De resultaten tonen bovendien aan dat ongeveer 45% van de totale toegevoegde waarde buiten de havengebieden ontstaat, wat de economische uitstraling van de Vlaamse havens onderstreept. De analyse bevestigt eveneens de sterke samenhang tussen de prestaties van de havens en de concurrentiekracht van de industriële sector in Vlaanderen. Tegen eind 2026 wordt een integraal eindrapport verwacht met bijkomende analyses rond investeringen, goederenstromen, economische ecosystemen en de onderliggende drijfveren van de economische prestaties van de Vlaamse havens.

De Vlaamse havens vormen de toegangspoort van Vlaanderen tot de internationale economie en zijn cruciale schakels binnen de Europese logistieke en industriële waardeketens. In 2027 zetten we blijvend in op een toekomstgericht havenbeleid dat de concurrentiekracht, strategische autonomie en maatschappelijke meerwaarde van de havens versterkt. Daarbij zorgen we voor de verdere ontwikkeling van de Vlaamse havens als logistieke draaischijven, industriële clusters en energiehubs. Concreet doen we dit door te zorgen voor performante hinterlandverbindingen, een efficiënte logistieke doorstroming en een sterk investeringsbeleid dat erop gericht is om de economische activiteiten in Vlaanderen te verankeren.

De conclusies van de Haventop 2026 (Vlaanderen, Nederland, Noordrijn-Westfalen) vormen hierbij een belangrijke leidraad voor het beleid. De afspraken en beleidsprioriteiten uit de top zullen we verder vertalen naar concrete beleidsacties. Ook de Europese Havenstrategie vertalen we naar Vlaamse beleidsacties, in nauwe samenwerking met de havenbedrijven, logistieke actoren en andere overheden.

Het Complex Project "Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen" bevindt zich deels in de vierde fase van de procedure complexe projecten - de uitvoeringsfase - en deels in de derde fase - de uitwerkingsfase. Sinds de vaststelling van het voorkeursbesluit in 2020 wordt hoofdzakelijk aan de volgende twee projecten gewerkt:

- Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW);
- Containercluster Linkerscheldeover (CCL).

WOW is het weg- en spoorproject dat in een multimodale ontsluiting moet voorzien voor de nieuwe containercapaciteit op de Linkerscheldeover. De Vlaamse Regering stelde het definitieve projectbesluit WOW eind 2025 vast. Begin 2026 nam het projectteam kennis van

een verzoekschrift tot vernietiging van dit projectbesluit bij de Raad van State. Daarom zullen ook in 2027 middelen worden besteed aan de verdediging van dit projectbesluit. Ondertussen start de uitvoering van WOW met de aanbesteding van de werken. De aanbestedingsstrategie omvat een onderhandelingsfase die in 2027 voortgezet wordt. Daarbij zal ondersteuning door diverse dienstverleners nodig zijn.

CCL bevat het leeuwendeel van de extra containerbehandelingscapaciteit die door het CP ECA gerealiseerd zal worden. Dit zal gebeuren in de vorm van een Tweede Getijdendok en de demping van het Noordelijk Insteekdok in de Waaslandhaven. De Vlaamse Regering stelde het ontwerp van projectbesluit voor dit project vast in het voorjaar van 2026. Daarna ging het dossier in openbaar onderzoek. Na de verwerking van de inspraakreacties kan de Vlaamse Regering in 2027 een definitief projectbesluit voor CCL vaststellen en kan de uitvoering een aanvang nemen. Het aanbestedingstraject is, gezien de complexiteit van het project, reeds in de verkennende fase. In 2027 zal dit traject samen met studiebureaus en aannemers binnen een bouwteamformule verdergezet worden.

Om onze havens toekomstbestendig te maken, moeten we tijdig de juiste infrastructuur voorzien. Zo blijven ze commercieel aantrekkelijk en kunnen ze hun positie in een sterk competitief havenlandschap op middellange en lange termijn verzekeren. Na de officiële opening van de Nieuwe Sluis Terneuzen (NST) in 2025 brengen we de volgende stappen in kaart om de toegankelijkheid van de haven van Gent verder te verbeteren. Eind 2025 agendeerde North Sea Port (NSP) formeel de vraag om de nautische toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen te verbeteren.

Na een ambtelijk akkoord met Nederland over de scope, het budget en de modaliteiten van deze vraag brengen we de nodige onderzoeken in kaart.

We hebben beslist om de mogelijke kanaalaanpassingen gefaseerd te onderzoeken. Zo houden we rekening met de beschikbare budgetten en personeelscapaciteit.

MOW en NSP financieren deze onderzoeken elk voor 50%. Vlaanderen voorziet voor het studiewerk gedurende de komende drie jaar een werkingsbudget van 300 keuro per jaar. Na afronding van de onderzoeken kan op basis van onderbouwde resultaten, effecten en financiële inzichten een politieke beslissing worden genomen over de wenselijkheid en haalbaarheid van de ingrepen.

In 2027 werken we verder aan de uitbouw van een vernieuwde aanpak voor digitale samenwerking en datadeling in de haven- en logistieke sector. Samen met de havenbedrijven, logistieke actoren en overheden brengen we de noodzakelijke stappen in kaart voor de verdere ontwikkeling van digitale logistieke ecosystemen en de uitwisseling van logistieke gegevens. Daarbij onderzoeken we welke governance, taakverdelingen en instrumenten nodig zijn om de bestaande havenplatformen, overheden en logistieke partners beter met elkaar te verbinden. Via dit traject versterken we de digitalisering, efficiëntie, weerbaarheid en concurrentiekracht van de Vlaamse havens en logistieke ketens.

De uitrol van walstroom voor zeeschepen vormt een belangrijke uitdaging voor de Vlaamse havens. De Europese Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) verplicht de lidstaten immers om tegen 2030 walstroom voor bepaalde categorieën zeeschepen aan te bieden in de betrokken TEN-T-havens. DMOW bereidt de uitvoering van deze verplichting in Vlaanderen voor, samen met de havenbedrijven en terminaloperatoren, onder meer via de projectgroep walstroom.

Eerst wordt met de betrokken stakeholders een implementatieplan opgemaakt. Daarna wordt onderzocht hoe de terminals financieel kunnen worden ondersteund, bijvoorbeeld via een subsidieoproep van VLAIO.

DMOW, POAB en Alfaport Voka voeren hierover structureel overleg. Ze stemmen de technische, operationele, juridische en financiële voorwaarden af om tot een haalbare en gedragen uitrol van walstroom te komen. Daarbij wordt ook een decretaale regeling voorbereid die de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen vastlegt. Het is de bedoeling deze regeling in 2027 op te nemen in het Havendecreet.

Het Europese Interregproject BREEZE (Berth Electricity for Zero-Emission in Ports) wil een ondersteunend kader ontwikkelen voor de uitrol en exploitatie van walstroominfrastructuur, vóór de Europese verplichting in 2030 ingaat. Als projectpartner blijven we ook in 2027 kennis en ervaringen uitwisselen.

In 2027 werken we aan de verdere uitvoering van het Europese emissiehandelssysteem (ETS) voor de maritieme sector en aan afstemming met het Vlaams beleid voor de verduurzaming van de havens. Daarbij zetten we in op de nodige interfederale afspraken over de verdeling van de ETS-opbrengsten en de bijhorende regelgevende trajecten. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken onderzoekt de mogelijkheden om, binnen de toepasselijke Europese regels en de interfederale afspraken, maritieme ETS-opbrengsten in te zetten voor de verduurzaming van de Vlaamse zeehavens, onder meer ter ondersteuning van investeringen in walstroominfrastructuur.

Via samenwerking met Nederland verbeteren we de nautische keten. We starten een risicoanalyse om na te gaan of en onder welke veiligheidsvoorwaarden scheepvaart mogelijk blijft bij langdurige disruptie van beloodsing of verkeersbegeleiding.

Samen met DVW ondersteunen we verder de uitbouw van de estuaire sector voor de Vlaamse havens. Technische en andere knelpunten worden in samenspraak met de sector in kaart gebracht en waar mogelijk weggewerkt. De focus ligt op internationale verbindingen en de mogelijkheden om het toegelaten vaargebied uit te breiden, met aandacht voor nautische veiligheid.

We actualiseren de Vlaamse spoorstrategie en leggen deze voor aan de Vlaamse Regering. De strategie, die tot stand komt in samenwerking met verschillende stakeholders, zet de krijtlijnen uit van de Vlaamse visie op spoorvervoer. Ze vormt het richtinggevend kader voor de samenwerking met de betrokken spelers in het spoorbeleid, waaronder Infrabel, NMBS, de federale overheid en spoorbedrijven.

In 2027 verdedigen we de Vlaamse belangen verder in cruciale spoordossiers, zoals 3RX.

In 2026 werd het Vlaams Actieplan Binnenvaart uitgewerkt als beleidskader om de binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer te versterken en zo de investeringen in de binnenvaart optimaal te benutten. Met dit actieplan bundelden we alle acties rond binnenvaart overzichtelijk, versterkten we de samenhang ertussen en bepaalden we de prioriteiten voor de komende jaren. In 2027 zetten we verder in op de uitvoering van de prioritaire acties uit het Vlaams Actieplan Binnenvaart. Een van de prioritaire acties betreft het realiseren van een duurzame modal shift van het goederenvervoer van de weg naar de waterwegen. Hiervoor ronden we in 2027 het in 2026 gestarte traject af voor de opmaak van een werkprogramma dat gericht is op het versterken van het goederenvervoer via de waterwegen. Dit traject, waarbij de focus in een eerste fase ligt op het identificeren van de belangrijkste knelpunten, zal in nauwe samenwerking met de binnenvaartsector, verladers en andere logistieke actoren worden doorlopen.

Tegelijk worden de bestaande beleidsmaatregelen op hun doeltreffendheid geëvalueerd en wordt nagegaan waar bijsturing of optimalisatie nodig is.

Op basis daarvan zal in een volgende fase een werkprogramma worden uitgewerkt met gerichte prioriteiten en duidelijke beleidskeuzes.

We versterken de concurrentiepositie van de binnenvaart ook door bijkomende maatregelen inzake o.a. digitalisering van de vaartijdregistratie, geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen, vergroening en arbeidsmarkt. Daarbij wordt ingezet op de verdere uitrol van digitale instrumenten, het faciliteren van grensoverschrijdend geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen (o.a. proefvaarten op de Rijn), de ondersteuning van innovatieve en emissiearme technologieën en een betere afstemming tussen de behoeften van de sector en het opleidingsaanbod.

De voortgang van het beleid wordt opgevolgd aan de hand van indicatoren zoals het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer, de evolutie van de vervoerde tonnages, de uitvoering van acties uit het Vlaams Actieplan Binnenvaart, de instroom in binnenvaartopleidingen en het aantal uitgereikte kwalificatiecertificaten voor de binnenvaart. Aanvullend wordt gerapporteerd over de voortgang van initiatieven inzake digitalisering en verduurzaming van de sector. Deze informatie laat toe om de ontwikkeling en competitiviteit van de binnenvaart op te volgen.

Om het duurzaamheidsvoordeel ten opzichte van andere vervoerswijzen te behouden – en op die manier de modal shift richting binnenvaart te bevorderen – dient ook de binnenvaartsector haar werking te verduurzamen. Om de ambities rond vergroening van de binnenvaartsector te realiseren, wordt in 2027 verder ingezet op de Vlaamse Green Deal Binnenvaart. De Green Deal Binnenvaart streeft naar een gefaseerde vergroening van de Vlaamse binnenvaartvloot, met als einddoel een emissievrije binnenvaart tegen 2050 en duidelijke mijlpalen richting 2030. De Green Deal Binnenvaart sluit aan bij Europese kaders zoals de Europese Green Deal, Fit for 55 en NAIADES III.

In 2027 volgen de projectgroep en de stuurgroep de voortgang verder op. Daarbij blijven we inzetten op kennisdeling, innovatie en samenwerking om de ambities van de Green Deal Binnenvaart te realiseren. De Vlaamse Green Deal Binnenvaart loopt medio 2027 af. Daarom onderzoeken we hoe we de opgebouwde samenwerking en kennisdeling ook daarna kunnen voortzetten. De verduurzaming van de binnenvaartsector blijft immers ook na afloop van de Green Deal een belangrijke uitdaging.

Voor de vergroening van de binnenvaart besteden we in 2027, naast de nationale en regionale ontwikkelingen, ook aandacht aan relevante Europese initiatieven van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Unie.

Vlaanderen behoort, samen met Nederland, tot de Europese koplopers op het vlak van walstroom voor de binnenvaart. Sinds 31 december 2024 voldoet Vlaanderen aan de AFIR-verplichting voor 2025. In februari 2026 waren er 481 publieke walstroomaansluitingen beschikbaar, aangevuld met private installaties van havenbedrijven en waterwegbeheerders. Via het Vlaams Binnenvaart Services Platform (VBSP) volgen we de uitrol van walstroom en de voortgang richting de AFIR-doelstellingen voor 2030 op. Daarnaast voorziet het Departement Mobiliteit en Openbare Werken 140 keuro voor onderzoek naar de verdere uitrol en het gebruik van walstroom in Vlaanderen, met bijzondere aandacht voor de regelgeving, standaardisatie, interoperabiliteit en de governance van het Vlaamse walstroomnetwerk.

Begin 2026 bereikte de Vlaamse Regering met de goedkeuring van het BVR Innovatief Varen een belangrijke mijlpaal voor geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen op de Vlaamse waterwegen. Dit regelgevende kader verankert geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen in de binnenvaartregelgeving en biedt de sector een duidelijker juridisch kader om hierin verder te investeren.

De binnenvaart is bij uitstek grensoverschrijdend. Europese en internationale samenwerking is daarom cruciaal om geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen over de grenzen heen mogelijk te maken. In 2027 zetten we sterk in op samenwerking met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese Commissie en onze buurlanden. Daarbij willen we grensoverschrijdende proefprojecten mogelijk maken en faciliteren. Op lange termijn streven we naar een structurele verankering van geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen in de Europese, nationale en regionale regelgeving.

De klimaatverandering leidt tot hydrologische wijzigingen en een toegenomen kans op een stijgende zeespiegel, langere droogteperiodes en felle neerslagepisodes. We nemen gerichte maatregelen om de impact, zoals overstromingen vanuit de zee en langs waterwegen, waterschaarste en verzilting te beperken. Dit doen we om slachtoffers en economische schade te vermijden, kritieke infrastructuur te beschermen en de toegang tot de havens als economische draaischijven te waarborgen.

Tegen 2050 willen we in Vlaanderen beschikken over een veerkrachtig watersysteem, dat in staat is om (klimaat)schokken op te vangen. Vlaanderen investeert hiervoor in een combinatie van voldoende ruimte voor water, klimaatrobuste infrastructuur en slimme technologie.

Het strategisch beleidsplan Kustvisie wordt ter definitieve goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd. Dit beleidsplan legt een adaptieve langetermijnstrategie vast om het huidige beschermingsniveau van de Vlaamse kust ook na 2050 en richting 2100 te kunnen handhaven, rekening houdend met de verdere zeespiegelstijging. In 2027 wordt voortgewerkt aan het nodige onderzoek en de verdere voorbereidingen voor de gefaseerde uitvoering van deze visie, met bijzondere aandacht voor de kusthavens en de voorbereiding van toekomstige investeringskeuzes, binnen de beschikbare budgettaire kaders.

In 2027 zetten we de voorbereiding van een geïntegreerde toekomstvisie voor de kusthavens verder. Daarbij onderzoeken we hoe de gewenste economische en recreatieve ontwikkeling kan worden afgestemd op toekomstige kustbeschermingsmaatregelen. Dit moet tegen 2030 resulteren in een onderbouwde toekomstvisie voor de kusthavens, als basis voor latere beslissingen over kustbescherming en havenontwikkeling.

Via de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) en de bekkenbesturen werken we mee aan de opmaak van de vierde generatie van de stroomgebiedbeheerplannen voor de Schelde en de Maas (2028-2033). Deze plannen zullen tegen eind 2027 ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

In 2027 leggen we nieuwe watercaptatietarieven voor waterwegen en havengebieden vast en werken we het vergunningenkader uit.

Vlaanderen en Nederland werken samen in de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) rond het beleid en beheer van het Schelde-estuarium. We voorzien in een jaarlijks budget voor de VNSC op MB0-1MIH2SB-WT. Voor 2027 bedraagt dit 2,8 miljoen euro.

Tot slot voorzien we binnen dit ISE budget voor de specifieke werkings- en onderhoudskosten van de afdelingen van het agentschap MDK. Het betreft onder meer onderhoudskosten en andere noodzakelijke werkingsuitgaven (MC0-1MIH2SC-WT).

De voortgang van het beleid onder deze ISE volgen we onder meer op aan de hand van de indicator tonkilometer binnenvaart. In 2025 werd langs Vlaamse waterwegen iets meer dan 4,1 miljard tonkilometer gerealiseerd. Het aantal tonkilometer lag in 2025 3,3% hoger dan in 2024. Dit wijst op een voorzichtig herstel van de binnenvaarttrafiek, maar blijft onder het niveau van de piekjaren 2021 en 2022.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-9MIHASA-OW – Haven- en waterbeleid
MC0-9MIHASC-OW – Beleid waterinfrastructuur
MB0-1MIH2SA-WT – Haven- en waterbeleid
MC0-1MIH2SC-WT – Beleid waterinfrastructuur
MB0-1MIH2SB-WT – Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie

5.2. DAB's en rechtspersonen

Deze rubriek behoeft geen bijkomende toelichting.

VIII. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD

1. Apparaatskredieten

PROGRAMMA MA - MB0 - DEPARTEMENT MOW

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	200	11.678	0	66.101	66.101
Bijstelling BO 2027	0	-436	0	-258	-258
BO 2027	200	11.242	0	65.843	65.843

Inhoudelijke toelichting:

De toegewezen ontvangsten dalen met -436 keuro t.o.v. BA2026. Dit wordt voornamelijk verklaard door een neerwaartse bijstelling voor de loonkosten t.b.v. -469 keuro voor gedetacheerde personeelsleden bij de LEM.

De VAK- en VEK-kredieten dalen met -258 keuro t.o.v. BA26. Dit is het nettoresultaat van een groot aantal budgettaire bewegingen, met als voornaamste:

- Netto daling in de financiering van de loonkredieten voor LEM's t.b.v. -469 keuro;
- Terugdraai eenmalige ondersteuning m.b.t. transitienetwerken beleidsdomein MOW ten bedrage van -216 keuro;
- Terugdraai van de compensatie, ingeschreven bij BA2026, in het kader van de loonlasten van een gedetacheerd personeelslid aan VLM voor begrotingsjaar 2025 ten bedrage van -127 keuro VAK en VEK;
- Matching van EU-subsidies t.b.v. -104 keuro;
- Terugdraai van de bijstelling o.b.v. raming loonkosten voor Verlof voor opdracht t.b.v. -90 keuro;
- Invulling van de maatregel 'performante en sobere overheid' (-248 keuro VAK en VEK; MB0-1MAH2ZZ-WT).

Op de apparaatskredieten vinden we de loonkosten terug (62.768 keuro), alsook gecentraliseerde budgetten ter ondersteuning van het beleidsdomein MOW, zoals de budgetten m.b.t. Human Resources, Juridische ondersteuning (schade dienstvoertuigen), IT (ondersteunen van IT-werkplekken), Logistieke ondersteuning en Vervoer.

Relevante begrotingsartikelen:

MB0-9MAHAZZ-OW – Ontvangsten werking en toelagen
 MB0-9MAHTZZ-OW - Ontvangsten werking en toelagen
 MB0-1MAH2ZZ-LO – Lonen
 MB0-1MAH2ZZ-WT – Werking en toelagen
 MB0-1MAH4ZZ-LO – Lonen (loonfonds)

PROGRAMMA MA - MC0 - AGENTSCHAP VOOR MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	0	0	0	26.529	26.529
Bijstelling BO 2027	0	0	0	365	365
BO 2027	0	0	0	26.894	26.894

Inhoudelijke toelichting:

De loonkredieten (MC0-1MAH2ZZ-LO ten bedrage van 25.649 keuro VAK en VEK) kennen een constant beleid, op indexatie na, t.o.v. BA2026.

De werkingsmiddelen (MC0-1MAH2ZZ-WT) bedragen 1.245 keuro VAK en VEK en dienen ter financiering van o.a. ICT-uitgaven, vormingen, verplaatsingskosten, wervingskosten en de aankoop van meubilair en rollende activa.

Op voorliggend ISE wordt invulling gegeven aan de maatregel 'performante en sobere overheid' ten bedrage van -138 keuro VAK en VEK (MC0-1MAH2ZZ-WT).

Relevante begrotingsartikelen:

MC0-9MAHTZZ-OW – Ontvangsten werking en toelagen

MC0-1MAH2ZZ-LO – Lonen

MC0-1MAH2ZZ-WT – Werking en toelagen

MC0-1MAH4ZZ-LO – Lonen

PROGRAMMA MA - MD0 - AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

(duizend euro)

	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2026	0	0	0	107.666	107.666
Bijstelling BO 2027	0	0	0	3.852	3.852
BO 2027	0	0	0	111.518	111.518

Inhoudelijke toelichting:

Binnen de apparaatskredieten van AWW is het grootste aandeel voorzien voor de lonen 99.990 keuro. Hieraan zijn geen wijzigingen op indexatie na.

Verder wordt 11.523 keuro voorzien voor de werkmiddelen (MB0-1MAH2ZZ-WT). Er is een bijstelling doorgevoerd bij BO2027 ten bedrage van 1.893 keuro voor de aankoop van voertuigen. Deze bijstelling komt voort uit de recuperatie van gerealiseerde meeropbrengsten m.b.t. verkoop van gronden in begrotingsjaar 2025.

Relevante begrotingsartikelen:

MD0-9MAHTZZ-OW – Ontvangsten werking en toelagen

MD0-1MAH2ZZ-LO - Lonen

MD0-1MAH2ZZ-WT – Werking en toelagen

MD0-1MAH4ZZ-LO – Lonen

2. Begrotingsprogramma's zonder beleidsveld

Deze rubriek heeft geen bijkomende toelichting.

IX. LIJST MET AFKORTINGEN

AO	Algemene Ontvangsten
IS	Interne stromen (ESR-aggregaat)
ISE	Inhoudelijk structuurelement
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
LE	Leningen (ESR-aggregaat)
LO	Leningontvangsten
LO	Lonen (ESR-aggregaat)
OI	Ontvangsten Interne Stromen (ESR-aggregaat)
OL	Ontvangsten Leningen (ESR-aggregaat)
OP	Ontvangsten Participaties (ESR-aggregaat)
OW	Ontvangsten Werking en Toelagen (ESR-aggregaat)
PA	Participaties (ESR-aggregaat)
PR	Provisies (ESR-aggregaat)
TO	Toegewezen ontvangsten
VCO	Vlaamse Codex Overheidsfinanciën
VAK	Gesplitst vastleggingskrediet
VEK	Gesplitst vereffeningskrediet
WT	Werkking en Toelagen (ESR-aggregaat)