



Vlaanderen
verbeelding werkt



© De Vlaamse Waterweg nv

**Vlaamse
Regering**

**Investeren voor
een warm
en welvarend
Vlaanderen**

INVESTEREN VOOR EEN WARM EN WELVAREND VLAANDEREN

INHOUD

Voorwoord	4
1 Inleiding	5
2 Het GIP 2.0: Afgewogen keuzes vanuit economische en maatschappelijke prioriteiten	7
2.1 Vlaanderen onderhoudt zijn infrastructuur	9
2.1.1 Uitgangspunten	9
2.1.2 Assetmanagement	11
2.2 Grote investeringen in de infrastructuur langs de grote assen	17
2.2.1 Grote werken in het wegennet	17
2.2.2 Grote investeringen in de zeehavens	19
2.2.3 Grote investeringen waterwegennet	22
2.2.4 Minder-hinderaanpak	24
2.3 Vlaanderen investeert in meer verkeersveiligheid	25
2.3.1 Uitgangspunten	25
2.3.2 Investerings in verkeersveiligheid	27
2.4 Vlaanderen investeert in duurzaam personenvervoer	29
2.4.1 Uitgangspunten	29
2.4.2 Investerings in duurzaam personenvervoer en modal shift	31
2.5 Vlaanderen investeert in duurzaam goederenvervoer	35
2.5.1 Uitgangspunten	35
2.5.2 Investerings in duurzaam goederenvervoer	36
2.6 Vlaanderen investeert in waterbeheersing	39
2.6.1 Uitgangspunten	39
2.6.2 Investerings in de waterbeheersing	39
2.7 Vlaanderen investeert in de regionale luchthavens	42
2.7.1 Uitgangspunten	42

2.7.2	Investeringsen in de regionale luchthavens	42
3	Investeren én innoveren	43
3.1	Innovatieve technologie.....	44
3.1.1	Slim verkeersmanagement.....	44
3.1.2	Slimme infrastructuur	46
3.1.3	Automatisering van voer- en vaartuigen.....	46
3.2	Investeringsen in IT en Cybersecurity	47
3.3	Innovatieve contractering	48
3.4	Financieel management en verwerving van gronden.....	49
4	Vervolgtraject.....	52
	Bijlage 1: Overzicht grote projecten.....	55
	Bijlage 2: GIP 2025-2027	56

VOORWOORD

De Vlaamse Regering voorziet deze legislatuur 1.78 miljard euro extra voor investeringen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Die extra middelen zijn noodzakelijk om de verouderde infrastructuur in Vlaanderen aan te pakken. Met die investeringen garanderen we dat iedereen ook in de toekomst vlot en veilig op zijn bestemming geraakt, dat onze havens economische draaischijven blijven en dat waterveiligheid verzekerd blijft.

Het is mijn grootste prioriteit om ervoor te zorgen dat de beschikbare middelen doelmatig en efficiënt ingezet worden. Want zelfs met deze extra middelen volstaat het budget niet om alle gewenste investeringen door te voeren. Daarom maken we duidelijke keuzes. Die keuzes zijn vertaald in een meerjarenplanning en een meerjareninvesteringsprogramma dat budgettair volledig is afgedekt. Dat is het nieuwe geïntegreerd investeringsprogramma, kortweg het GIP, dat ik jullie hierbij voorstel. Dat GIP biedt duidelijkheid en transparantie over verschillende jaren heen. Het bevat de projecten die op alle vlakken uitvoerbaar zijn en die de grootste hefboomeffecten hebben voor Vlaanderen. Het GIP biedt dan ook zekerheid voor iedereen die betrokken is bij de projecten, zoals bijvoorbeeld de lokale besturen en aannemers.

Voor de opmaak van het GIP hebben we alle projecten tegen het licht gehouden. De nieuw opgerichte investeringscel keek modusneutraal, vraaggericht en kritisch naar alle voorstellen die binnen het beleidsdomein MOW ingediend werden. Zo hebben we samen doordachte keuzes gemaakt om tot een uitvoerbaar geheel te komen voor het hele beleidsdomein MOW, met duidelijke resultaten overal in Vlaanderen.

Deze regering kiest er in haar investeringsagenda resoluut voor om de infrastructuur op peil te brengen en te verbeteren, door in te zetten op renovatie en beter onderhoud. Het is namelijk onze plicht om de infrastructuur als een goede huisvader te beheren. Goed onderhouden infrastructuur zorgt voor betrouwbare infrastructuur, draagt bij tot een betere doorstroming en zorgt voor meer veiligheid. Daarom geven we in het GIP grote prioriteit aan structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen. Daarnaast investeren we gericht, vooral in de grote infrastructuurprojecten, verkeersveiligheid, duurzaam goederen- en personenvervoer en waterbeheersing. Op die manier wordt er de komende periode geïnvesteerd en gewerkt in heel Vlaanderen. Om zo de welvaart en de competitiviteit van onze regio te garanderen.

Annick De Ridder,

Vlaams minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Havens

1

INLEIDING

Het Vlaams regeerakkoord stelt over het investeringsplan 2.0 dat een radicale omslag zich opdringt om tot een echt geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) te kunnen komen.

In dit GIP worden de prioriteiten voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken samengebracht in een geconsolideerd en geïntegreerd geheel dat past binnen de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering. We geven ook duidelijkheid over de investeringen op langere termijn. Het GIP is legislatuuroverschrijdend voor wat betreft de grote projecten omdat de uitvoering ervan typisch meer tijd in beslag neemt dan 1 legislatuur.

Vanaf 2025 wordt het GIP daarom als volgt opgebouwd:

- Vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud: jaarlijks worden binnen het GIP de nodige middelen voorzien om de bestaande assets (wegen, waterwegen, tunnels, kunstwerken, rollend materieel en vaartuigen) op peil te houden. De invulling van die enveloppe gebeurt door de administratie op basis van de staat van het patrimonium. De leidend ambtenaren van de verschillende entiteiten krijgen expliciet de doelstelling om hun assets op peil te houden en dat zal ook een element van afweging worden in hun jaarlijkse evaluatie. Vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud verhogen de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het Vlaamse mobiliteitssysteem, dragen bij tot een betere doorstroming en zorgen voor meer verkeersveiligheid.
- Grote infrastructuurprojecten: dat betreft projecten die bij realisatie bijdragen aan een brede maatschappelijke of economische meerwaarde en een impact hebben over een grotere regio in Vlaanderen. Op basis van de voortgang van die projecten worden die in meerjarig budgettair perspectief opgenomen (horizon van minstens 10 jaar). De Vlaamse Regering beslist welke grote projecten opgenomen worden in het geïntegreerde investeringsprogramma en dus ook het pad richting uitvoering inslaan.
- Investeringsprojecten op het vlak van verkeersveiligheid.
- Investeringsprojecten in waterbeheer.
- Uitvoering van projecten uit de regionale mobiliteitsplannen die in lijn zijn met de geactualiseerde Vlaamse mobiliteitsvisie.

Door het formaliseren van dat plan en de tijdhorizon wordt duidelijk gemaakt, zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid, waar de focus zal liggen deze legislatuur op het vlak van investeringen. Daardoor kunnen investeringsprojecten vanuit de verschillende beleidsdomeinen, met lokale besturen of andere investeerders beter op elkaar afgestemd worden en is er de zekerheid dat de MOW-middelen beschikbaar zullen zijn.

Vanaf het tweede jaar van de regeerperiode wordt het geïntegreerde investeringsprogramma uiterlijk bij de jaarlijkse begrotingsaanpassing geactualiseerd en meegedeeld aan de Vlaamse Regering, aangezien het geïntegreerde investeringsprogramma ook de verantwoording is voor de besteding van de investeringskredieten uit de begroting. Daardoor is er ook een één-op-één relatie tussen de begroting en het GIP. Wijzigingen met betrekking tot de grote projecten vragen een expliciete beslissing door de Vlaamse Regering.

2

HET GIP 2.0: AFGEWOGEN KEUZES VANUIT ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE PRIORITEITEN

Vlaanderen staat voor de grote uitdaging om in een veranderende wereld haar welvaart op peil te houden en internationaal competitief te blijven. Een goed werkend mobiliteitssysteem is immers cruciaal voor onze Vlaamse welvaart. Het fileleed verstikt onze economie, de impact van transport op klimaat en milieu is nog te groot, de verkeersveiligheid trappelt ter plaatse en onze infrastructuur veroudert. De nood aan investeringen en duurzame oplossingen is dan ook enorm.

De focus van de investeringen moet liggen op projecten die maximaal bijdragen tot onze Vlaamse welvaart, verkeersveiligheid en bereikbaarheid en die een antwoord bieden op de onderhoudsnood van onze infrastructuur. We kijken ook naar investeringen die zo maximaal mogelijk bijdragen tot de modal shift. Bovendien moeten we in de actuele context rekening houden met mogelijkheden voor duaal gebruik in het kader van militaire mobiliteit. Het belang van kritische infrastructuur voor onze veiligheid alsook het beschikbaar maken en houden van belangrijke corridors en knooppunten staat buiten kijf.

Daarom en in functie daarvan moet ook het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken de juiste keuzes maken in haar investeringsbeleid. Om deze missie te realiseren zijn duidelijke keuzes nodig.

Die keuzes baseren we op zeven doelstellingen:

- Een doorgedreven asset management voor performante infrastructuur
- Grote infrastructuurprojecten voor de verschillende modi
- Investerings in verkeersveiligheid
- Duurzaam personenvervoer
- Duurzaam goederenvervoer
- Investeren in waterbeheersing
- Investeren in onze luchthavens

Elk van deze doelstellingen kan maar gerealiseerd worden via een doorgedreven samenwerking tussen de entiteiten van het beleidsdomein, met de collega's van andere Vlaamse administraties en in overleg met de vervoerregio's en lokale besturen. We versterken de samenwerking in het kader van Blue Deal en waterzuivering. Ook bij de vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld zal de vinger aan de pols gehouden worden. Dat doen we vanuit een triple helix-benadering, waarbij we vertegenwoordigers uit het maatschappelijk middenveld (bedrijven, VVSG, MORA, sociale partners en belangenverenigingen, ...) en de academische wereld actief betrekken.

We maken daarbij keuzes voor heel Vlaanderen en volgen daarbij volgende principes:

- Economisch en maatschappelijk belang hebben de doorslag.
- Afstemmen van projecten in gebiedsprogramma's, die een hefboomeffect genereren voor een bredere regio.
- Ook regio's (VVR) kunnen wegen op het investeringsbeleid via hun advies op de doorkijk op het GIP.
- We houden maximaal rekening met de minder-hinderaanpak.

Die keuzes onderbouwen we met de data die binnen het beleidsdomein MOW beschikbaar zijn zoals reizigersdata, gegevens over de staat van de infrastructuur en verkeersdata om verkeersmodellen te voeden of om dynamisch verkeersmanagement mogelijk te maken.

Ook worden mobiliteitsprojecten soms verzwaard met verplichtingen die weinig tot niets met mobiliteit te maken hebben. Bij de uitvoering van mobiliteitsprojecten geven we daarom voorrang aan flankerende maatregelen die een duurzame bijdrage leveren aan de mobiliteit in Vlaanderen.

In dit narratief vertellen we het verhaal waarop ons GIP gebaseerd is. Dat doen we aan de hand van de doelstellingen, die we vervolgens concretiseren door aan te geven wat er binnen het voorliggend GIP voor deze doelstelling zal worden gerealiseerd.

2.1 VLAANDEREN ONDERHOUDT ZIJN INFRASTRUCTUUR

2.1.1 Uitgangspunten

De bouwpiek van de jaren 1960-1970 maakt Vlaanderen vandaag tot één van de dichtste vervoersnetwerken in Europa. Het wegennet, 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 niet alleen een vlotte ontsluiting en bereikbaarheid van economische knooppunten, maar ook een optimale circulatie en verdeling van verkeersstromen rondom stedelijke gebieden. Daarnaast staan ze in voor betrouwbare verbindingen tussen steden en regio's.

De infrastructuur uit de jaren 1960-1970 is intussen verouderd en kent een aanzienlijke onderhouds- of renovatienood. De bestaande assets lopen risico's wat betreft de werking en de veiligheid en voldoen vaak niet langer aan de hedendaagse eisen. Kortstondige verstoringen door ongevallen, technische defecten of beschadigingen kunnen een aanzienlijke impact hebben op de doorstroming, zowel op de weg als de waterweg. Dit heeft potentieel een grote economische en maatschappelijke kostprijs.

De actuele toestand van het patrimonium wordt jaarlijks gemonitord via de Asset Wijzer van het beleidsdomein MOW. Daarin wordt een raming gemaakt van de benodigde budgetten om de onderhoudsachterstand weg te werken. Anderzijds wordt er een inzicht gegeven in de maturiteit van het beleidsdomein MOW wat betreft assetmanagement. Dankzij de jaarlijkse update van dit rapport volgen we de evolutie op en houden we de vinger aan de pols.

Voor structureel onderhoud streven we naar een onderhoudsinspanning van 1,4 miljard euro per jaar en voorzien we een groeipad in die richting.

Concreet betekent dit een stijging in middelen van 924 miljoen euro in 2024 naar 1,4 miljard euro in 2029.

Burgers maken vaak melding van de slechte staat van de infrastructuur. Deze meldingen gaan over defecten, schade en netheid die de verkeersveiligheid en het comfort van de weggebruiker negatief beïnvloeden. Door in een regelmatig regulier onderhoud te voorzien verlengen we de levensduur van onze infrastructuur. Hoewel dergelijk onderhoud niet tot de scope van het GIP behoort, voorzien we ook hiervoor extra middelen.

Het is een maatschappelijke uitdaging om ervoor te zorgen dat het wegennet, waterwegennet en onze kunstwerken niet alleen aansluiten bij de hedendaagse behoeften, maar tevens flexibel genoeg zijn om toekomstige en veranderende maatschappelijke noden te faciliteren, als onderdeel van een modern en duurzaam mobiliteitssysteem.

Het meerjaren-GIP beoogt dat onze assets:

- opnieuw **robuust** worden door in te zetten op het structureel verbeteren van de infrastructuur en door doorgedreven onderhoud en slimme investeringen die de levensduur van de infrastructuur maximaliseren.
- **betrouwbaar, veilig en 24/7 beschikbaar** zijn, onder meer door een performant verkeers- en incidentmanagement.
- **toekomstgericht** zijn, door gerichte keuzes te maken bij het wegwerken van een aantal ontbrekende schakels.

2.1.2 Assetmanagement

De staat van onze huidige infrastructuur stelt ons voor een enorme uitdaging. Daarom zetten we in op een geïntegreerd en gecoördineerd assetmanagement, waarbij we enerzijds het wegwerken van de onderhoudsachterstand prioriteren en anderzijds inzetten op regulier onderhoud. We trekken deze legislatuur dan ook meer middelen uit voor structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen. De benodigde middelen om met renovatie en vervanging de huidige onderhoudsachterstand weg te werken, bedragen 14,55 miljard euro (een eenmalig benodigd bedrag). De noodzakelijke middelen voor regulier onderhoud, om de assets in een aanvaardbare toestand te houden, bedragen 1,28 miljard euro per jaar. Deze bedragen zijn exclusief btw.

Om die uitdagingen het hoofd te bieden, zetten we binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in op de realisatie van enkele onderbouwde programma's die gericht zijn op structurele vernieuwing:

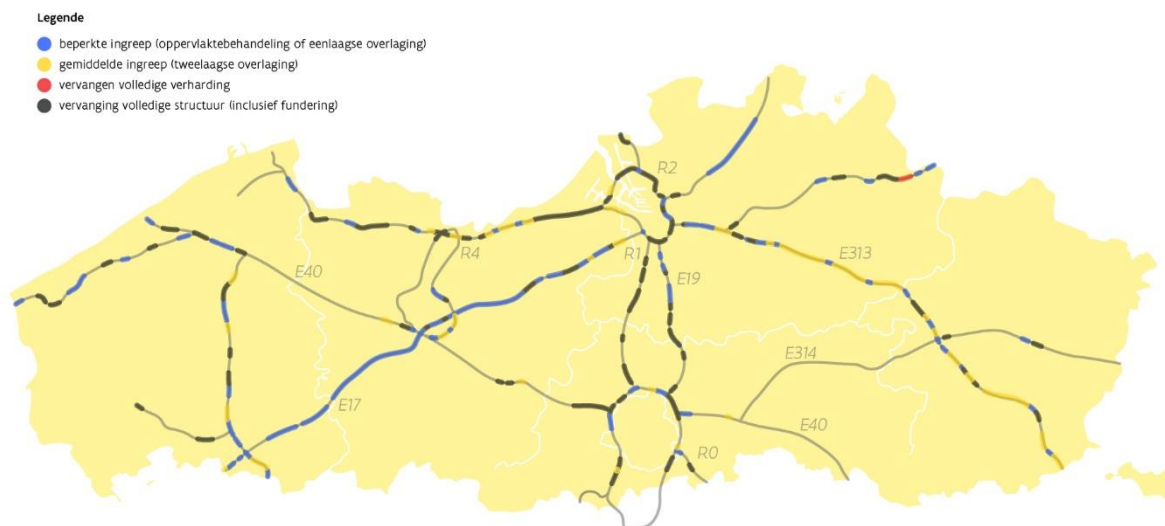
- **Masterplan Kunstwerken:** Dit programma biedt een gestructureerde aanpak om alle bruggen en kokers binnen het hoofdwegennet in een tijdsbestek van tien jaar in goede conditie te brengen. Om versneld uitvoering te geven aan deze aanpak is een eerste PPS programma "OverBruggen" in uitvoering om vaste en beweegbare bruggen in Vlaanderen te renoveren, vernieuwen of herbouwen op basis van publiek-private samenwerking (PPS).
- **TunnelPlan Vlaanderen:** Dit voorziet in de modernisering van tunnels over een periode van tien jaar. Naast infrastructurele vernieuwing worden de tunnels uitgerust met geavanceerde technologieën, en wordt hun bewaking en bediening gemoderniseerd.

Om dit te realiseren worden in het GIP budgetten voorzien om de lopende tunnelrenovaties tijdens deze legislatuur verder te zetten. Daarnaast zijn er studiebudgetten ter voorbereiding van de totaalrenovatie zoals voor de Jan de Vostunnel.

Om het TunnelPlan Vlaanderen volledig te realiseren hebben we de intentie om voor een totaalbedrag van 950 miljoen euro aan grote tunnelrenovaties met een PPS-aanpak in de markt te plaatsen.

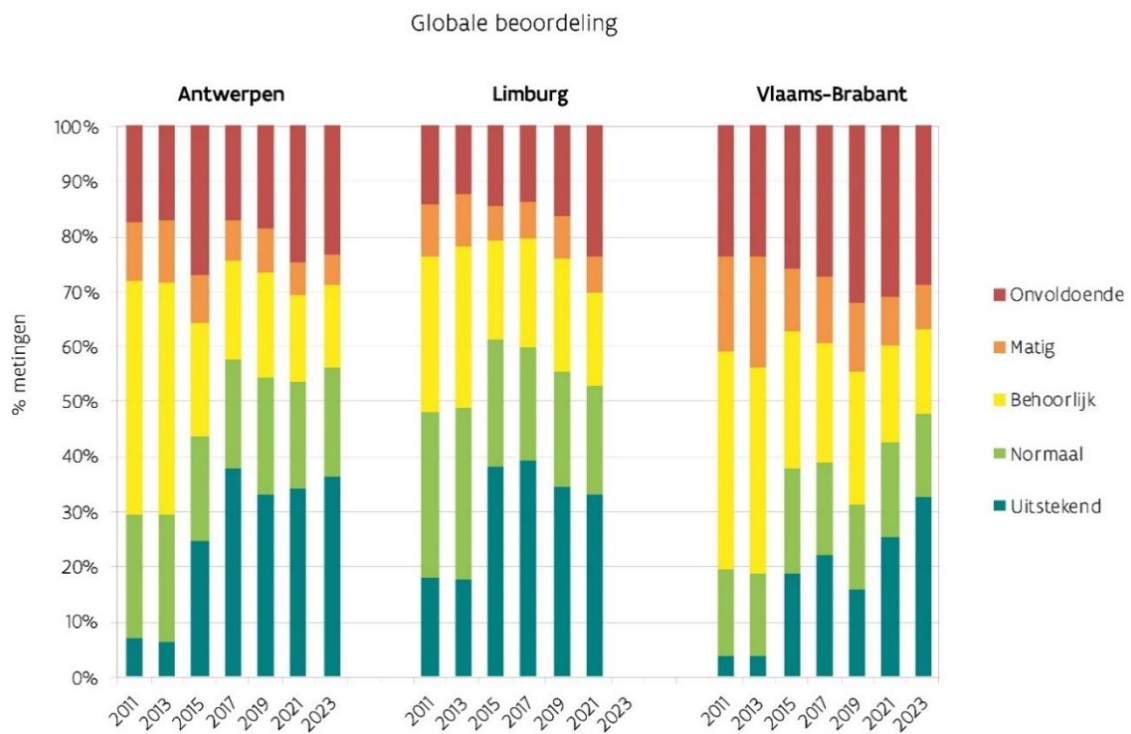
- **Masterplan Fiets:** Dit plan legt doelstellingen en prioriteiten vast voor de komende tien jaar.
- **Masterplan Autosnelwegen:** Binnen een periode van vijf jaar wordt een aanzienlijke verbetering van de 1.400 kilometer autosnelwegen gerealiseerd waarbij dit wegennet minstens in goede staat wordt gebracht. Het beheer en onderhoud van de Vlaamse autosnelwegen steunt op een *pavement managementsysteem* (PMS) dat de huidige toestand van het wegennetwerk analyseert en de toekomstige toestand voor de komende 20 tot 30 jaar voorspelt. De analyse van de huidige toestand toont aan dat een significant deel van de autosnelwegen zich in een matige tot slechte toestand bevindt. Daarom worden er in het GIP jaarlijks middelen voorzien. Doordat de aanzienlijke onderhoudsachterstand van de Vlaamse autosnelwegen niet volledig kan opgevangen worden binnen de reguliere budgettaire kaders van het GIP, worden de A-wegen met de hoogste risicoscore versneld aangepakt via een PPS-constructie.

Onderstaande kaart geeft dit overzicht weer van de wegvakken in slechte staat en de bijhorende gewenste ingreep. Deze werken zullen gefaseerd in de tijd worden uitgevoerd op basis van een planning die rekening houdt met minder-hinder (afstemming van de werken op het minder-hinderoverlegplatform met transportfederaties, politie en andere bouwheren) en waarbij de wegvakken in de slechtste staat op de meest kritieke locaties op het wegennet eerst worden aangepakt.

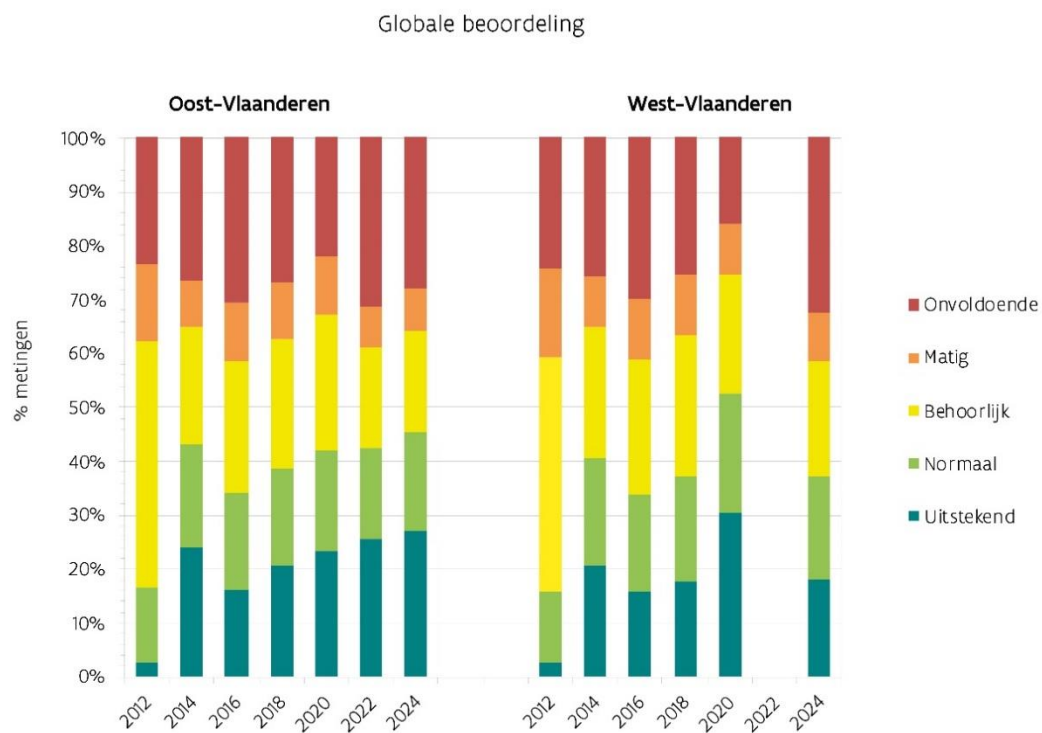


Figuur 1.

Voor wat betreft de staat van de N-wegen zien we op onderstaand overzicht dat per provincie 30% van de gewestwegen in onvoldoende toestand bevindt.



Figuur 2. Overzicht van de globale beoordeling sinds 2011 voor Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant



Figuur 3. Overzicht van de globale beoordeling sinds 2012 voor Oost- en West-Vlaanderen

Er worden daarom eveneens middelen voorzien voor onderhoud en het verkeersveilig maken van de gewestwegen. Vanaf 2028 komt er een significante budgettaire verhoging om projecten op de gewestwegen uit te voeren.

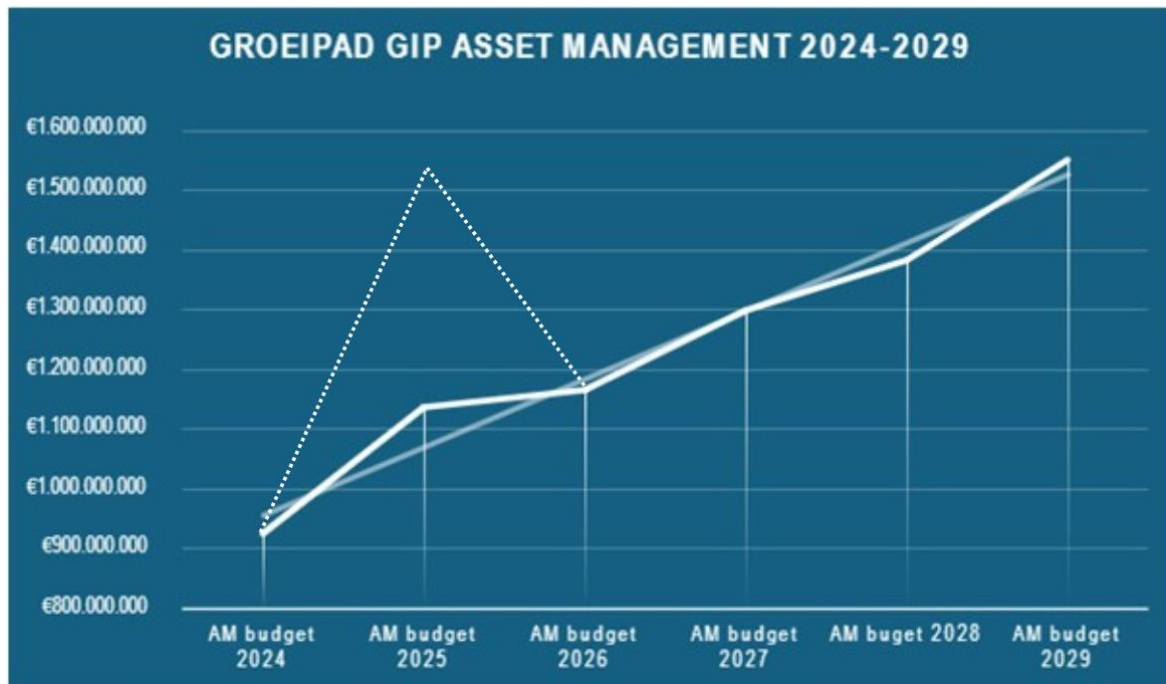
We zetten tot slot ook in op het op peil houden van haveninfrastructuur en havenwegen, sluisen, maritieme toegangswegen en waterwegen (zie daarvoor onderstaande hoofdstukken).

Keuzes binnen het budgettaire kader

Ondanks de enorme investeringen, zijn we ons bewust van de beperkingen op het vlak van budgettaire haalbaarheid, uitvoerbaarheid en vergunbaarheid. Hierdoor is het noodzakelijk om weloverwogen keuzes te maken en prioriteit te geven aan de projecten met de grootste hefboomeffecten.

Binnen het budgettaire kader wordt voor structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen rekening gehouden met zowel de criticaliteit van de infrastructuur als de toestand ervan:

- **Toestandsgedreven** wil zeggen dat er prioriteit wordt gegeven aan de opwaardering van de kritieke componenten die in de minst goede staat verkeren. De lijst prioritaire kunstwerken zorgt er bijvoorbeeld voor dat de focus op die categorie ligt waar de staat van het patrimonium ons dwingt om in te grijpen.
- Door **criticaliteit** mee te nemen, kijken we ook naar de bijdragen die assets leveren aan de veiligheid (bijvoorbeeld verkeersveiligheid of waterveiligheid), de economie en de betrouwbaarheid van het mobiliteitssysteem. Er wordt ook prioriteit gegeven aan assets met een grote mogelijke impact, om te voorkomen dat deze assets in zeer slechte staat komen.



Figuur 4. Groeipad Asset Management 2024-2029 (stippellijn is incl. piek 400 miljoen DL in 2025)

Doordacht en toekomstbestendig

Het wegwerken van de onderhoudsachterstand betekent voor een groot deel ook het toekomstbestendig maken van de assets. Dat betekent slim renoveren, rekening houdend met de meest recente technieken en innovaties.

Daarom wordt er ook geïnvesteerd in het dynamisch verkeersmanagement (waaronder de dynamische borden boven de autosnelwegen). Een verhoogde inzet op dynamisch verkeersmanagement leidt namelijk tot een vlotter en veiliger verkeer op de autosnelwegen.

Onderhoudsbaggerwerken

Inzetten op onderhoud geldt voor alle assets, ook voor de waterwegen waar regelmatig onderhoud en voldoende baggeren garandeert dat de kwaliteit van de waterweg op peil blijft en dat het vaartraject betrouwbaar en voorspelbaar is. Onvoldoende diepgang door het niet tijdig uitvoeren van baggerwerken schaadt het economisch rendabel varen. Daarom geeft het GIP voor de toegankelijkheid van onze zeehavens prioriteit aan de onderhoudsbaggerwerken in de kanalen Gent-Terneuzen en Oostende-Gent en de onderhoudsbaggerwerken in de vaarpassen. Daarnaast wordt de exploitatie van Amoras gefinancierd en op het vlak van technisch vaarwegbeheer een jaarlijks bedrag voorzien voor de veegbaggerwerken. Hiervoor wordt jaarlijks in totaal ongeveer 190 miljoen euro voorzien.

Regulier onderhoud

Om ervoor te zorgen dat de toestand van de assets in stand wordt gehouden of er niet sneller op achteruit gaat, is ook regulier of dagelijks onderhoud noodzakelijk. Frequentie

onderhoudswerken hebben een directe impact op de verkeersveiligheid en op de levensduur van de betrokken infrastructuur.

Er worden deze legislatuur uit het GIP jaarlijks éxtra middelen vrijgemaakt voor regulier onderhoud, zowel op de wegen, als op de waterwegen en de kust. Het gaat om 40 miljoen euro in 2025, met een groeipad tot en met 75 miljoen euro in 2029.

Tabel 1.

Regulier onderhoud	2025	2026	2027	2028	2029
De Vlaamse Waterweg	10.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
Agentschap Wegen en Verkeer	25.000.000	25.000.000	30.000.000	45.000.000	50.000.000
Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Totaal	40.000.000	50.000.000	55.000.000	70.000.000	75.000.000

We zetten dus in op een duurzaam groeipad dat de veiligheid en efficiëntie van onze infrastructuur naar een hoger niveau tilt. Door tijdig en doeltreffend te handelen, verlengen we de levensduur van onze assets aanzienlijk. Dat principe is op lange termijn kostenbesparend, omdat een preventieve en vraaggerichte aanpak altijd effectiever is dan grootschalige renovaties of volledige vervangingen.

Voor De Vlaamse Waterweg wordt de helft van dit voorziene budget in regulier onderhoud voorbehouden voor extra onderhoudsbaggerwerken, met specifiek oogpunt om diepgangbeperkingen voor de scheepvaart op kleine kanalen en waterwegen weg te nemen en ter bevordering van de waterafvoer op deze ook voor het waterbeheer belangrijke assen. Deze middelen komen bovenop de voor De Vlaamse Waterweg reeds beschikbare middelen voor baggerwerken. Tot in 2024 heeft De Vlaamse Waterweg jaarlijks gemiddeld minder dan 15 miljoen euro budget besteed aan onderhoudsbaggerwerken. Deze legislatuur betekent dit 45 miljoen euro éxtra aan onderhoudsbaggerwerken.

2.2 GROTE INVESTERINGEN IN DE INFRASTRUCTUUR LANGS DE GROTE ASSEN

Om de assets toekomstgericht te maken, voorziet het GIP niet alleen in het opwaarderen van het wegennet, waterwegennet en de kunstwerken door structureel onderhoud maar ook in de verdere uitbouw ervan.

In het GIP zijn een aantal projecten opgenomen die meerdere doelstellingen beogen, 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.

2.2.1 Grote werken in het wegennet

De focus bij deze grote werken ligt op het stedelijk kerngebied in Vlaanderen. De werken rondom de drie grote steden, Gent, Antwerpen en Brussel, worden geclusterd in drie gebiedsprogramma's:

- Werken aan de ring van Antwerpen (R1/R2/Oosterweel), met coördinatie door Lantis
- Werken aan de ring rond Brussel (R0), met coördinatie door De Werkvennootschap
- Werken rondom Gent (R4 West en Oost), met coördinatie door De Werkvennootschap

Evenzeer stimuleren we mobiliteitsinvesteringen, zoals de aanpak van R0 of de A8 en A12, met inbegrip van flankerende maatregelen. Ook de verbindingen op het hoofdwegennet tussen deze grote steden, de E17, E40, A12 en E19, worden aangepakt. Op de R0 wordt gewerkt met prioriteit aan de R0-Noord met de zones Zaventem, Viaduct Vilvoorde en de aansluiting op de A201. Grote werken aan de R0 Oost en R0 West worden verder voorbereid voor gefaseerde budgettering en uitvoering.

Op de E19 wordt het knooppunt Mechelen-Noord heraangelegd. Op de A12 wordt gewerkt aan de aansluiting op Ringpark Zuid via de Jan De Vostunnel, wordt de renovatie van het viaduct van Wilrijk opgestart, richten we het knooppunt Londerzeel-Zuid opnieuw in, onderzoeken we de knoop A12-N16 en brengen we de N171 in uitvoering. We bereiden een gefaseerde herinrichting van de R8 voor, en werken aan een betere verkeersveiligheid op de R8 Noord. Binnen de PPS vaste kunstwerken (OverBruggen) vervangen we bruggen gelegen op enkele economische corridors voor het weg- en scheepvaartverkeer.

De werken op de hoofdassen worden aangevuld met grote projecten: onder andere de Noord-Zuid Limburg, Gentspoort, de Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas en Temse, het aanpakken van de knooppunten en een derde rijstrook op de E403, de heraanleg van de A8 in Halle.

Daarnaast zetten we belangrijke stappen in de studie en/of uitvoering van diverse wegen verspreid over Vlaanderen. Enkele voorbeelden per provincie (niet limitatief):

- West-Vlaanderen: R8 (Kortrijk/Kuurne/Harelbeke), R30, N8, ring om Diksmuide, N35 (zuidwestelijke ring Tielt), N49, N34, N31, ...
- Oost-Vlaanderen: N49, N42, N41, N70, N35, ring om Eeklo, N9, N60, ...
- Vlaams-Brabant: N29, A12, N272, R23, N174, R22, N47, Vuntcomplex, ...
- Antwerpen: N171, N142, N115, N11, N14, N133, N10, R13 (Turnhout zuidelijke ring), ...
- Limburg: N141, N73, N722, N75, N79 zuidoostelijke omleidingsweg Tongeren, ...

Investeringsprojecten gaan hand in hand met doordachte maatregelen om de verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid te verbeteren. Veiligheid is een rode draad doorheen de ganse levenscyclus van een infrastructuurproject: van een veilig en vergevingsgezind ontwerp van de verkeersinfrastructuur, over doorgedreven maatregelen voor het bevorderen van veiligheid op de werven en een minder-hinderaanpak, tot een optimale verkeersbegeleiding en incident management tijdens de fase van exploitatie.



Figuur 5. Het hoofdwegennetwerk in Vlaanderen.

2.2.2 Grote investeringen in de zeehavens

Als belangrijkste motor van onze Vlaamse economie blijven we investeren in onze Vlaamse zeehavens. 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.

We doen dat zowel via nieuwe infrastructuurprojecten als het onderhouden van bestaande infrastructuur. Centraal blijven de baggerwerken om de toegang tot onze havens te kunnen verzekeren. Samen met de havens creëren we ook bijkomende overslagcapaciteit. Het gaat onder meer om volgende investeringen:

Investerings in North Sea Port

In oktober 2024 vaarde het eerste schip door de Nieuwe Sluis Terneuzen. Daarmee is de aanleg van de nieuwe sluis in Terneuzen ten einde. De nieuwe sluis zorgt voor de doorgang van zeeschepen tot 366 meter lang, 49 meter breed en 14.5 meter diep en creëert daardoor ook mogelijkheden om met grotere schepen het Kanaal Gent-Terneuzen op te varen.

We zetten met North Sea Port verder in op investeringen in de nautische toegankelijkheid en het economische gebruik van het Kanaal Gent-Terneuzen, en zetten samen met Nederland in op verdere aanpassingen aan het kanaal. Voor de ontwikkeling van de TEN-T binnenvaart-as Seine Schelde vormen het kanaal Gent Terneuzen en de Leie cruciale corridors.

Verder wordt met het project North C Circular ingezet op de verankering en verdere ontwikkeling van economische activiteiten in het havengebied. De bodemsaneringswerken voor het aanpakken van historische baggerstorten banen de weg voor de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein. Daar willen de haven en ArcelorMittal Belgium circulaire projecten aantrekken die met innovatieve technologieën of processen sectoren zoals de chemie- en staalsector klimaatneutraal moeten maken.

Investerings in Port of Antwerp-Bruges

Het **complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen (ECA)** heeft als doelstelling de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen, om de verwachte groei in containertrafiek op te kunnen vangen, de realisatie van de daarmee samenhangende ontwikkeling van industriële gronden en van de multimodale aansluiting tot aan het hoofdwegennet.

Het voorkeursbesluit werkt dit programma uit tot realiseerbare bouwprojecten, dit in samenspraak met alle actoren in een open en gedragen proces. Dat moet leiden tot een bestemmingsplan, een geheel van vergunningen en machtigingen en een actieprogramma per project.

Concreet wordt gewerkt aan:

- Containercluster Linkerscheldeoever: is een bundeling van 6 havenontwikkelingsprojecten op de linkeroever van de Schelde (Tweede Getijdendok, demping Noordelijk Insteekdok, logistieke zone Drie Dokken en bijhorende buffer, logistieke zone de Bieshoek, Doeldok binnenvaartterminal- en spoorbundel West). Daarnaast maken we ook werk van natuurcompensaties.
- Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven: zorgt ervoor dat de bedrijven in de haven vlotter bereikbaar worden via de weg en het spoor. We investeren in vlot verkeer voor fietsers, auto's en vrachtverkeer én een groen bufferlandschap tussen de haven en de polders.
- De verlenging van de Noordzeeterminal (Rechterscheldeoever).

Met het afsluiten van het 'Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het Ommeland van de haven van Antwerpen, de polder op Linkerscheldeoever' (kortweg 'Verbond LSO') werd de verderzetting van ECA gevrijwaard en verzekerd in een evenwichtig en gedragen akkoord dat afgesloten werd met dertien actoren om de economische belangen van ECA te verzoenen met wonen, landbouw, natuur, mobiliteit en erfgoed op de Linkerscheldeoever. Er worden middelen geïnvesteerd om de engagementen uit het Verbond LSO uit te voeren.

Het **complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ)** heeft als doel om de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge te blijven garanderen.

Dit project bestaat uit:

- De bouw van een nieuwe zeesluis die zorgt voor een tweede toegang tot de achterhaven. Hierdoor worden de bedrijvigheid en werkgelegenheid langdurig verankerd in de regio.
- De aanleg van de nieuwe weg 'Nx' die het doorgaand en havenverkeer scheidt van het plaatselijk verkeer. Door deze verbeterde mobiliteit neemt de huidige verkeersdrukte in en rond de kern van Zeebrugge af.
- Een verbetering van de bestaande infrastructuur en voorzieningen in het projectgebied, om zo de leefbaarheid te garanderen waardoor het hier na realisatie aangenaam wonen en werken is.

De huidige Vandammesluis is momenteel de enige toegang naar de achterhaven, en hiervoor worden in het GIP ook noodzakelijke grote onderhoudswerken voorbereid en ingepland. We werken het project voor de Nieuwe Sluis Zeebrugge verder uit via geïntegreerde studies en met inspraak van de stakeholders en starten de voorbereidende werken met de aanleg van de leidingentunnel.

Zowel ECA als NSZ hebben belangrijke linken met andere (mobiliteits-)projecten uit de ruime omgeving. Daarom bewaken we dat projecten zoals de Scheldekruising en E34 West of het Hollands complex Zwankendamme (een extra op- en afrittencomplex noodzakelijk voor de ontsluiting van het Polderdorp, de bedrijven in de westelijke achterhaven en de transportzone ...) tijdig gerealiseerd zijn in het kader van een minder-hinderaanpak.

Investerings in de haven Oostende

Samen met het havenbestuur investeren we in de ontwikkeling van het oostelijk havenareaal in de voorhaven van Oostende. Een voor Oostende en Vlaanderen belangrijk project voor het waarborgen van innovatie, werkgelegenheid en de toekomstgerichte strategische positionering in offshore en blauwe economie.

Tevens worden grote waterbouwkundige werken uitgevoerd bij achterstallig onderhoud aan de kaaimuren in de voor- en achterhaven.

Naast deze investeringen in de havens wordt er in het algemeen ingezet op het op peil houden van de haveninfrastructuur in heel Vlaanderen.

2.2.3 Grote investeringen waterwegennet

In Vlaanderen worden grote delen van de grondstoffen en goederen over het water vervoerd. Bovendien biedt de transitie naar een hernieuwbare, sterk technologiegedreven en geconnecteerde economie, bijzondere kansen voor transport over water. Naar analogie met de wegen wordt dan ook stevig geïnvesteerd in de waterwegen.

Het waterwegennetwerk omvat een kernnetwerk, interconnecties tussen havens en het hinterland, grote transportassen en een fijnmazig netwerk van kleinere waterwegen. De Vlaamse economische transportassen, zeehavens, binnenhavens en regionale overslagcentra (ROC's) vormen de verbindingen tussen grote economische knooppunten en goederenstromen.

De focus komt deze legislatuur vooral te liggen 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, starten met de bouw van de tweede sluis in Ooigem en de opwaardering van de Kop van de Vaart in Roeselare. Deze opwaardering van het kanaal wordt gebiedsgericht aangepakt en gecombineerd met de heropbouw van enkele bruggen over het kanaal Roeselare-Leie.

De **Leie-as** vormt de hoofdverbinding van het Vlaamse gedeelte van het Europese Seine-Scheldeproject. Op economisch en logistiek vlak is de opwaardering van de Leie-as van cruciaal belang voor de realisatie van de doelstellingen van het volledige project inzake modal shift: door de Leie uit te bouwen tot een Europese hoofdvaaras ontstaat een waterwegverbinding op groot gabarit tussen de Vlaamse havens en het Vlaamse waterwegennetwerk enerzijds en een aantal belangrijke industriële en demografische centra in Frankrijk anderzijds (Rijsel, Parijs, Rouen).

Ook het economische weefsel langs de Leie zelf wordt versterkt: naast een toename van de transportmogelijkheden wordt ook nieuwe overslaginfrastructuur uitgebouwd (bijvoorbeeld River Terminal Wielsbeke, Noorderwal, eiland D'Hooie). In de stedelijke doortochten (Wervik, Menen, Kortrijk, Harelbeke) creëert dit Europees project tal van opportuniteiten voor stadsvernieuwing en vastgoedontwikkeling. Deze legislatuur worden vooral stappen gezet in de doortochten van Menen en Wervik.

Wat betreft de economische hefboomfunctie en maatschappelijke meerwaarde vormt het **kanaal Roeselare-Leie** een belangrijke regionale cluster van industriële en logistieke bedrijven. De opwaardering van het kanaal tot een volwaardige klasse Va-waterweg voor schepen tot 3.000 ton en drie lagen containers is cruciaal voor het behoud en de verdere ontwikkeling van de bedrijvigheid en de tewerkstelling in de regio.

De werken in Ooigem moeten zowel de capaciteit als de bedrijfszekerheid van de toegang tot het kanaal verhogen, en tegelijk zal ook de mobiliteit via de N382 en de Vaartstraat heringericht worden. Hetzelfde geldt door de renovatie en herinrichting van de Kop van de Vaart in Roeselare die ook voor de huidige scheepvaart en watergeboden bedrijven langs het kanaal een onmiddellijke winst zal opleveren. Dit door het garanderen van een grotere diepgang. Het **Albertkanaal** is een essentiële economische ader in België. Het verbindt de haven van

Antwerpen met Luik en maakt efficiënt goederenvervoer over water mogelijk. Deze legislatuur ligt de focus op de afwerking van de brugverhogingsprojecten en worden instandhoudingsprojecten uitgevoerd die de beschikbaarheid van de infrastructuur garanderen. Als ruggengraat van de Oost-Westverbinding tussen Antwerpen en Limburg ondersteunt het kanaal de herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen en uitbreiding van overslagmogelijkheden.

De waterwegas **Antwerpen-Brussel-Charleroi** vormt een economische corridor die essentieel is voor het goederenvervoer tussen de haven van Antwerpen en Wallonië. Om deze functie te ondersteunen wordt gestart met voorbereidende studies voor de opwaardering van het Kanaal Brussel-Charleroi. Daarnaast zijn er instandhoudingsbudgetten voorzien voor de sluizen van Wintam en Zemst. Deze investeringen moeten bijdragen aan de betrouwbaarheid van het Zeekanaal.

We investeren ook in instandhoudingswerken aan de kleine waterwegen in Vlaanderen, een fijnmazig netwerk dat historisch belangrijk blijft voor regionale goederenstromen. Dit omvat onder meer werken aan oeververdediging, baggerwerken en structureel onderhoud aan sluizen en bruggen om de beschikbaarheid en de veiligheid van deze waterwegen te garanderen.

2.2.4 Minder-hinderaanpak

Het aanpakken van de infrastructuur in Vlaanderen brengt onvermijdelijk grote hinder met zich mee. Bij de realisatie van de verschillende projecten wordt dan ook veel aandacht besteed aan de afstemming en fasering van de verschillende projecten en aan begeleidende minder-hindermaatregelen. Het toepassen van minder-hinderplannen is een standaardpraktijk bij infrastructuurwerken en heeft als doel de overlast voor omwonenden en gebruikers zoveel mogelijk te beperken. De werken van de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW worden daarbij op elkaar afgestemd.

De werken aan de Oosterweelverbinding en de Werken aan de Ring R0 geven een goed voorbeeld hiervan. In het GIP worden hiervoor middelen voorzien in minder-hindermaatregelen zoals onder meer voor coördinatie van werven, maatregelen om de capaciteit van doorstroming te waarborgen en om alternatieven te voorzien, dynamische signalisatie.

2.3 VLAANDEREN INVESTEERT IN MEER VERKEERSVEILIGHEID

2.3.1 Uitgangspunten

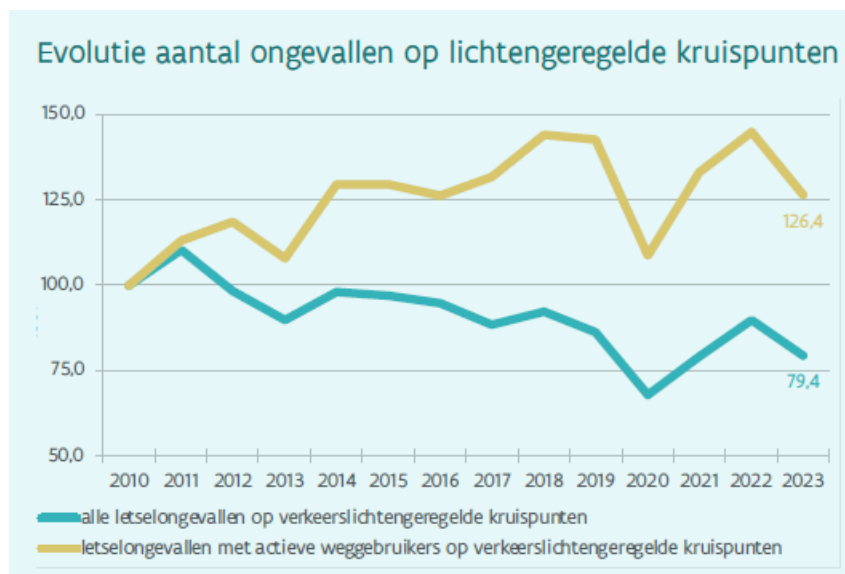
In Vlaanderen is het woon-werkverkeer verantwoordelijk voor ongeveer 25% van de verplaatsingen in ons land. Elke schooldag verplaatsen bijna een miljoen kinderen en jongeren zich van en naar hun school. Vaak gebeuren dit soort verplaatsingen met de fiets of te voet. Het woon-werk- of schoolverkeer veiliger maken is een van de prioriteiten van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. Met onze investeringen in verkeersveiligheid zitten we op de goede weg, maar mogen we niet op onze lauweren rusten. Het vermijden van verkeersongevallen met zwakke weggebruikers is belangrijk, en met de toename van aantal fietsers neemt dit belang ook mee toe.

Om inzicht te krijgen op de plaatsen waar verkeersongevallen het meest voorkomen, brengt AWW sinds 2018 jaarlijks de zogenaamde ‘gevaarlijke punten’ in kaart in een **dynamische gevaarlijke puntenlijst** op basis van de meest recente ongevallencijfers. Dat zijn locaties die objectief onveilig zijn en waar de afgelopen jaren meerdere (ernstige) verkeersongevallen plaatsvonden. Dat kunnen zowel kruispunten als korte wegsegmenten zijn.

Tabel 2.

	2021	2022	2023	2024
Aantal gevaarlijke punten in Vlaanderen	301	300	258	264

Van de dynamische lijst gevaarlijke punten van 2024 zijn ondertussen 131 punten uitgevoerd en 24 punten zijn in uitvoering of op korte termijn gepland voor uitvoering.



Figuur 6. Kruispunten zijn bij uitstek locaties waar de kans op ongevallen hoger is.

Wat betreft het woon-schoolverkeer vond 41% van de inwoners het voor kinderen veilig om zich alleen naar school te verplaatsen: dat is een stijgende trend tegenover de andere meetjaren (2017 en 2020). De Vlaamse Regering streeft naar nul verkeersslachtoffers tegen 2050 (Vision Zero). We zetten bij onze investeringsprojecten ook sterk in op het verkeersveilig maken van schoolomgevingen en de openbare weg ernaartoe.

2.3.2 Investerings in verkeersveiligheid

We zetten enerzijds in op verkeersveilige infrastructuur en anderzijds op sensibilisering, gedragsverandering, opleiding en handhaving. Een aantal investeringsprojecten in het GIP zijn specifiek gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid; bij andere projecten is een betere verkeersveiligheid impliciet meegenomen.

Wat de specifieke projecten betreft denken we in eerste instantie aan volgende types projecten:

- het wegwerken van gevaarlijke punten
- kleine investeringen om op korte termijn gevaarlijke punten aan te pakken
- het meer conflictvrij maken van lichtengeregelde kruispunten
- ingrepen die gericht zijn op het verhogen van de veiligheid langs gewestwegen in schoolomgevingen
- ingrepen die gericht zijn op het verhogen van de veiligheid op jaagpaden
- handhaving
- het creëren van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers
- het meer vergevingsgezind maken van bestaande infrastructuur
- een vlotte doorstroming door een dynamisch verkeersmanagement.

Bovenstaande investeringen zijn specifiek gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid, zoals het wegwerken van gevaarlijke punten op basis van de dynamische lijst van gevaarlijke punten, of kunnen onderdeel zijn van ruimere investeringsprojecten zoals het onderhoud van bestaande infrastructuur (zie assetmanagement), een grondige aanpassing van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld de R0), de aanleg van nieuwe infrastructuur (bijvoorbeeld de Oosterweelverbinding en fietsostrades) of het herinrichten van gewestwegen met conforme fietspaden.

Investerings in nieuwe en verbeterde fietsinfrastructuur zullen niet alleen het fietsen aanmoedigen en dus bijdragen aan de modal shift, maar ook de veiligheid voor de fietsers verhogen.

Via het **Actieplan Verkeerslichten** streven we naar maximaal conflictvrije kruispunten. We voeren het actieplan om alle kruispunten met verkeerslichten zo snel mogelijk maximaal conflictvrij te maken verder uit. Zo worden jaarlijks 40 kruispunten conflictvrij gemaakt. We blijven daarbij inzetten op slimme verkeerslichten en automatische (fiets)detectiesystemen. Zo zorgen we ervoor dat men ‘nooit voor niets rood’ krijgt en dat fietsers niet nodeloos voor een rood licht moeten stoppen.

Op het vlak van verkeersveiligheid schakelen we dus een versnelling hoger. In 2025, 2026 en 2027 wordt jaarlijks een budget van 49 miljoen euro voor verkeersveiligheid voorzien. In 2028 en 2029 wordt jaarlijks een extra budget van 15 miljoen euro vrijgemaakt. In totaal wordt deze

legislatuur bijgevolg een bedrag van 275 miljoen euro rechtstreeks in verkeersveiligheid geïnvesteerd.

Verkeersveiligheid bij alle infrastructuurwerken

Naast die investeringen die specifiek gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid dragen nagenoeg alle andere investeringen in de weg- en fietsinfrastructuur bij aan een verhoogde verkeersveiligheid. Zo besteden we specifieke aandacht aan verkeersveiligheid bij het ontwerpen van infrastructuur. Met ongevalle analyses brengen we de oorzaken van (zware) ongevallen beter in kaart zodat gerichte oplossingen kunnen worden uitgewerkt. Bij al onze investeringswerken zorgen we ervoor dat de infrastructuur veilig en bereikbaar is voor iedereen, zowel voor een 8- als voor een 80-jarige. We blijven daarom ook inzetten op kleine maatregelen die de verkeersveiligheid snel kunnen verbeteren. Bij grote infrastructuurwerken doen we een verkeersveiligheidsaudit. We zetten ook verder in op vergevingsgezinde weginfrastructuur en vergevingsgezinnd wegmeubilair. Op die manier zorgen we ervoor dat de verkeersveiligheid vooruitgaat bij elke investering. Tenslotte zorgen we er ook voor dat we tijdens de bouwfase de werven veilig inrichten voor alle weggebruikers.

2.4 VLAANDEREN INVESTEERT IN DUURZAAM PERSONENVERVOER

2.4.1 Uitgangspunten

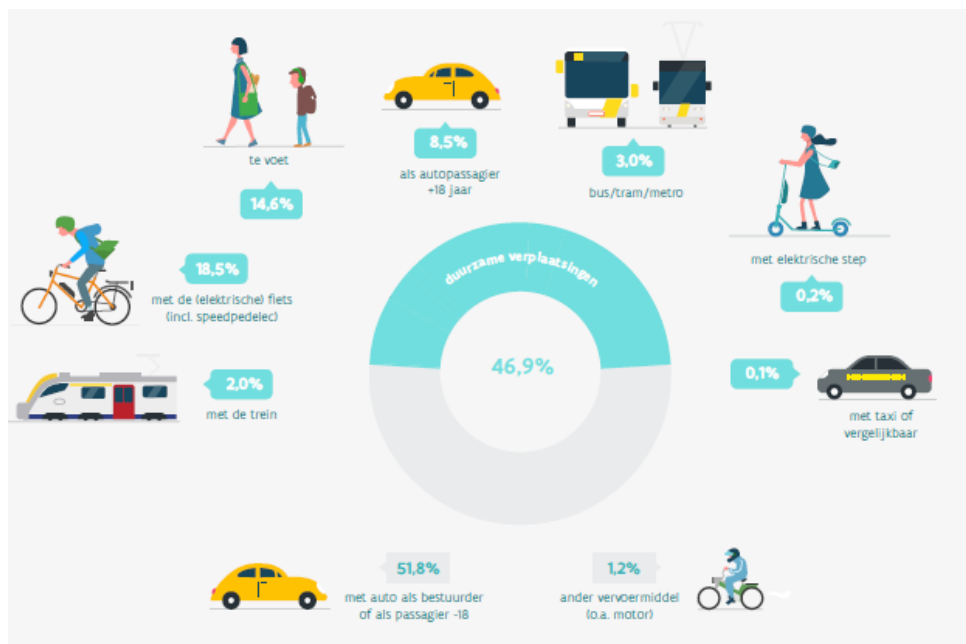
Hoge verkeersdruk creëert niet alleen congestie, maar heeft ook negatieve effecten op de gezondheid, het milieu, de economie en de verkeersveiligheid. Om de toegankelijkheid en de leefbaarheid van onze steden en gemeenten te versterken, zetten we verder in op duurzame alternatieven. We stellen daarbij als doelstelling voorop om het aandeel duurzame verplaatsingen te laten stijgen tot 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen tegen 2030.

Verplaatsingen met de fiets spelen een cruciale rol in een duurzame modal shift voor de personenmobiliteit in Vlaanderen. Daarom hebben we in Vlaanderen een aantal ambitieuze fietsdoelstellingen:

- **Modal Shift** - Tegen 2040 willen we dat 30% van onze verplaatsingen met de fiets wordt afgelegd.
- **Verkeersveiligheid** - Tegen 2040 streven we naar nul verkeersdoden onder fietsers.

Om deze duurzame modal shift te realiseren, zetten we, naast enkele grote infrastructuurprojecten, gericht in op fietsinvesteringen, het versterken van vraaggericht, toegankelijk en betrouwbaar openbaar vervoer en deelmobiliteit. Ook personenvervoer over water wordt maximaal benut waar dat een succesvolle bijdrage levert aan de modal shift.

Modale verdeling



Figuur 7. Cijfers uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 7) geven een inzicht in de modale verdeling van de verplaatsingen in Vlaanderen in 2024.

Op basis van de cijfers uit 2024 uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG 7) wordt ingeschat dat de doelstelling uit het regeerakkoord, met name 'het aandeel duurzame modi neemt tegen 2030 toe tot 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen' ondertussen bijna behaald is of op korte termijn behaald kan worden.

Het aandeel verplaatsingen per persoon per dag met de fiets bedraagt 18,5%. De doelstelling uit het regeerakkoord is om tegen 2040 30% van onze verplaatsingen per fiets te maken, en daarvoor investeren we ook in veilige fietsinfrastructuur.

2.4.2 Investerings in duurzaam personenvervoer en modal shift

Fietsinvesteringen

Door betere fietsinfrastructuur, gecombineerd met andere beleidsmaatregelen gericht op woon-werkverkeer en schoolgaande jeugd, zal het fietsgebruik verder toenemen.

Met het beleidsdomein MOW investeren we maximaal in fietsinfrastructuur. Daarbij hebben we aandacht dat er voldoende projecten in het GIP zijn opgenomen die 100% fiets zijn en die betrekking hebben op de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF).

Dit netwerk is het belangrijkste netwerk van fietsinfrastructuur in Vlaanderen dat belangrijke attractiepolen in Vlaanderen met elkaar verbindt. De fietssnelwegen vormen de ruggengraat van dit netwerk. Het wensnetwerk bedraagt op dit moment 2.630 kilometer, waarvan zo'n 1.800 kilometer al befietsbaar is. Andere delen moeten we nog realiseren of verbeteren. Een deel van het BFF is in het beheer van lokale besturen, die ondersteund worden in de aanleg van het BFF via het Fietsfonds (een samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de vijf provincies).

In 2025 beschikt het Fietsfonds over 15 miljoen euro per jaar, wat overeenstemt met het eindelegislatuurbedrag van 2024. Vanaf 2026 voorzien we 25 miljoen euro aan middelen voor het Fietsfonds per jaar, een structurele verhoging van 10 miljoen euro per jaar.

Andere delen van het BFF, net zoals de fietsinfrastructuur langs gewestwegen en de jaagpaden zijn in het beheer van het gewest (door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Vlaamse Waterweg respectievelijk). Ook De Werkvennootschap en Lantis leggen fietsinfrastructuur aan.

AWV heeft meer dan 7.700 kilometer fietspaden in beheer; dit zijn fietspaden langs gewestwegen. Het laatste rapport omtrent de staat en inrichting van de fietspaden langs de gewestwegen toont aan dat 40,8% van deze fietspaden onvoldoende scoren.

Om te zorgen dat de juiste prioriteiten worden gelegd in de fietsinvesteringen, wordt er een **Masterplan Fietsinfrastructuur** uitgewerkt. Binnen dit masterplan wordt samen met de vervoersregio's op basis van een aantal parameters prioritaire fietsingrepen en –routes bepaald.

Bij de aanleg en verbetering van fietspaden en fietssnelwegen streven we er naar om, waar de betaalbaarheid en vergunbaarheid het toelaat maximaal de **normen uit het Vademecum fietsvoorzieningen** na te volgen. Hiermee willen we de fietsveiligheid in Vlaanderen nog meer verhogen. Daarnaast blijven we ook inzetten op het verbeteren en behouden van de kwaliteit van de bestaande fietspaden en -snelwegen via **structureel onderhoud**. We verbeteren eveneens de kwaliteit en de veiligheid van jaagpaden.

Grote infrastructuurprojecten openbaar vervoer

We investeren volop in ons openbaar vervoer om meer mensen te verleiden om bus en tram te nemen. Daarvoor moet het openbaar vervoer stipt, betrouwbaar, kwaliteitsvol en aangenaam

zijn. De komende legislatuur wordt ingezet op enkele grote infrastructuurprojecten die het openbaar vervoer in Vlaanderen versterken. Enkele voorbeelden daarvan:

- **Gentspoort** ontwart enkele lastige Gentse verkeersknopen. Met nieuwe tramlijnen zorgen we voor slim openbaar vervoer. Op die manier vullen we een missing link aan in het tramnetwerk.
- **HOV Limburg** is een toekomstplan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg.
- Binnen het gebiedsprogramma '**Werken aan de Ring**' maken we werk van openbaar vervoer om de goede bereikbaarheid van de Vlaamse Rand te garanderen, zetten we in op de ontwikkeling van duurzame mobiliteit in de vorm van fiets- en busprojecten, en zoeken we naar een alternatief voor de Sneltram langs de A12.

Al deze voorbeelden zijn geïntegreerde projecten waarbij de investering in het openbaar vervoer een onderdeel is van de stads- en gebiedsontwikkeling.

Vraaggericht en betrouwbaar openbaar vervoer

We voorzien deze legislatuur ook forse investeringen in de trams en bussen over Vlaanderen. Een aantrekkelijk openbaar vervoer vormt de essentiële hoeksteen van de modal shift. Stipte en comfortabele bussen en trams, een betrouwbaar en duurzaam aanbod zorgen voor meer reizigers op het openbaar vervoer. Daarom zetten we vraaggericht in op een geïntegreerde aanpak van vergroenen, vernieuwen en vereenvoudigen om het openbaar vervoer te versterken.

De Vlaamse Regering stelde voorop dat tegen 2035 de volledige vloot van De Lijn emissievrij rijdt. Om die vergroening 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 vrijmaakt in 2025 creëert ruimte om de vergroening te versnellen. Die verjonging van de busvloot zal ook een positieve impact hebben op het comfort en de beschikbaarheid van de voertuigen – en dus ook van de betrouwbaarheid van de dienstverlening van De Lijn.

De vergroening gaat echter verder dan alleen het voertuigenpark. Er worden ook middelen voorzien voor laadinfrastructuur en de renovatie en vernieuwing van de stelplaatsen.

Om betrouwbaar, veilig en efficiënt het elektrische voertuigenpark te laden, is er nood aan intensieve monitoring en sturing van de laadprocessen. Daarom investeert De Lijn in innovatieve softwareoplossingen die de elektrificatie ondersteunen.

Er wordt ook geïnvesteerd in trams. Er worden middelen voorzien voor de aankoop van bijkomende voertuigen. Investeringen in bijkomende nieuwe trams voor de uitbreiding van het aanbod moeten ook hier de dienstverlening van De Lijn een kwaliteitsinjectie geven.

Om (nieuwe) trams snel, veilig en comfortabel te kunnen inzetten, is er ook een up-to-date infrastructuur nodig. Spoorvernieuwingen zijn noodzakelijk om de situatie op de verschillende tramnetten in Vlaanderen opnieuw op peil te brengen en het aandeel van sporen ouder dan 25 jaar naar beneden te brengen door het inplannen van structureel onderhoud op het bestaande tramnet. Door de staat van de tunnels en stations is ook een doorgedreven renovatie en

uitbreiding van de Antwerpse premetro onontbeerlijk. Naast de renovatie van sporen en tunnels zetten we 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 waardoor het gebruik van de premetro voor reizigers aangenamer en gemakkelijker wordt. Om de veiligheid in de premetro te verhogen voorzien we ook toegangspoortjes.

Nieuwe voertuigen, een verbeterde infrastructuur: ze vormen de basis voor een beter, stipter en dus aantrekkelijker openbaar vervoer. Maar om reizigers een optimale gebruikservaring aan te bieden, investeren we verder in het aanbieden van correcte realtime-informatie die reizigers te allen tijde kunnen raadplegen op de website en de app van De Lijn en de (digitale) infoborden aan de haltes. Daarnaast moeten reizigers ook nog fysiek in De Lijnwinkels bij medewerkers van De Lijn terechtkunnen.

De Lijn zet ook in op de efficiëntie van de eigen organisatie met onder meer investeringen in het digitaliseren en optimaliseren van onderhouds- en planningsprocessen binnen de bepalingen van het openbaredienstencontract:

- Techniek: verbetering van de onderhoudsperformantie, van de logistieke functies en van de planning.
- Operaties: verbetering van de planningsefficiëntie.
- ERP-systemen en IT aan boord met een betere datacaptatie, -analyse en -exploitatie: een verhoging van de beschikbaarheid van voertuigen, het dynamisch en vraaggericht kunnen aanpassen van het aanbod in functie van de reële vraag en om de operationele performantie te verhogen.

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

Hoppinpunten en toegankelijke haltes

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

Een netwerk van Hoppinpunten wijst de weg naar combimobiele verplaatsingen. Dat zijn punten waar reizigers vlot kunnen overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere. Over de hele regio zijn er meer dan 2.200 potentiële Hoppinpunten aangeduid. De uitrol van Hoppinpunten is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Steden en gemeenten worden hier door de Vlaamse overheid in ondersteund via het combimobiliteitsfonds. De aanleg van Hoppinpunten door AWW, De Werkvennootschap en Lantis zijn investeringen die we opnemen in het GIP.

Voor het comfort van de openbaar vervoergebruiker zetten we in op toegankelijke haltes. Dit bevordert immers het streven naar een modal shift voor elke verkeersdeelnemer.

We investeren verder in de realisatie van het **Masterplan Toegankelijkheid**:

- 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk maken tegen 2030. Zo kunnen ongeveer 70% van de reizigers zich via een toegankelijke rit verplaatsen.

- De bestaande haltes zijn toegankelijk voor mensen met een motorische beperking mits assistentie.
- Nieuw of opnieuw aangelegde haltes zijn zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden.

Om het openbaar vervoer maximaal toegankelijk te maken voor mensen met een beperking evalueren we het bestaande Masterplan Toegankelijkheid tegen eind 2025 met als doel sneller meer toegankelijke haltes te hebben. Binnen de vervoerregio's worden hiervoor concrete doelstellingen afgesproken.

Deelmobiliteit en combimobiliteit

Combimobiliteit kan niet zonder deelmobiliteit. Deelfietsen, deelwagens, deelsteps ... worden ingezet als first en last mile oplossingen voor geschakelde mobiliteit. Daarnaast vormen deelwagens een alternatief voor de eigen wagen. Ze vormen een eerste stap naar meer duurzame verplaatsingen.

Personenvervoer over water

De Vlaamse overheid organiseert watergebonden personenmobiliteit op verschillende locaties in Vlaanderen. Het transport via het water is een belangrijk alternatief voor de wagen op strategische verkeersaders, zowel voor recreatieve verplaatsingen als woon-werkverkeer. De veerdiensten op Vlaamse waterwegen worden beheerd door verschillende Vlaamse waterwegbeheerders: De Vlaamse Waterweg en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Deze Vlaamse overheidsdiensten leggen zelf boten in of sluiten contracten met zelfstandige veermannen. Zowel de veerdiensten als de Waterbus zijn voorbeelden van milieuvriendelijke mobiliteit.

2.5 VLAANDEREN INVESTEERT IN DUURZAAM GOEDERENVERVOER

2.5.1 Uitgangspunten

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

Vlaanderen ligt op het kruispunt van twee corridors van het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T): Vlaanderen behoort tot de North Sea – Rhine – Mediterranean Corridor en de North Sea - Baltic Corridor. De integratie van nationale netwerken in het TEN-T moet bottlenecks, missing links en technische barrières doen verdwijnen binnen Europa.

Onze havens zijn essentiële tussenschakels in deze Europese, maar ook wereldwijde supply chains. Daarom is het een prioriteit om hun aansluiting op het achterland te verzekeren en verder te verbeteren en daarvoor is een performant multimodaal logistiek transportnetwerk nodig.

Door een efficiënt en goed georganiseerd transportnetwerk met multimodale knooppunten en intermodale achterlandhubs op te zetten, kunnen we assen creëren waarlangs het goederenvervoer gebundeld kan worden.

2.5.2 Investerings in duurzaam goederenvervoer

We zetten in op slimme logistiek van morgen met een robuust en betrouwbaar transportnetwerk. De betrouwbaarheid van dat transportnetwerk is essentieel in de modal shift.

We zetten in op de bereikbaarheid en de uitbouw van de infrastructuur van de Vlaamse zeehavens om zo het marktaandeel van onze havens als maritiem-logistieke industriële clusters te versterken. Deze internationale maritiem-logistieke industriële draaischijven zijn belangrijke toegangspoorten tot Vlaanderen en van essentieel belang voor onze economie en tewerkstelling. Daarnaast willen we de modal shift verder ontplooiën en dus meer gebruik maken van het spoor en de binnenvaart voor de logistieke stromen van en naar onze havens. Vanuit het GIP stellen we volgende prioriteiten:

De investeringen in onze havens

We investeren in onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa en als dé schakel en het overslagpunt voor goederen tussen water en weg. Dit zijn voornamelijk grote investeringen, opgenomen in meerjareninvesteringsprogramma's zoals ECA, NSZ en Kanaal Gent-Terneuzen (zie hierboven).

Een efficiënte nautische keten

We garanderen de optimale werking van de nautische keten. Met onder meer scheepvaartbegeleiding en het loodswezen zetten we verder in op een veilige en optimale toegang tot de havens, en werken we met alle nautische partners aan een vlot verkeersmanagement voor de scheepvaart.

De beloodsing van de scheepvaart is een cruciale dienstverlening binnen de hele nautische keten en ruimer binnen de Vlaamse en zelfs Europese economie. Het is van het grootste belang dat de beloodsingsvloot te allen tijde operationeel kan blijven. Deze legislatuur zetten we in op het gefaseerd uitrollen van de vernieuwingsplannen van de beloodsingsmiddelen op zee en de Westerschelde.

Binnenvaart op de waterwegen

Het Vlaamse bevaarbare waterwegennetwerk omvat een uitgebreid stelsel van rivieren, kanalen en bijhorende infrastructuur (sluizen, bruggen, kaaien ...) dat de watergebonden logistiek en transport in Vlaanderen ondersteunt. Dit waterwegennet vervult een cruciale rol in het goederenvervoer en verbindt binnenlandse waterwegen via de havens met internationale maritieme routes, waarmee het een essentieel onderdeel vormt van de Europese transportcorridors.

Het wegennetwerk is 24/7 beschikbaar en betrouwbaar, de waterwegen en het binnenvaartnetwerk nog niet. Daar zetten we concrete stappen in om ook vanuit onze havens en het waterwegennetwerk het logistiek netwerk over het water beschikbaar te stellen. Dit vergt

investeringen in achterstallig onderhoud (nl. ter verbetering van de betrouwbaarheid van sluizen, kaaimuren en terminals, alsook kanalen met voldoende diepgang) en in nieuwbouwprojecten met focus op economische en maatschappelijke meerwaarde. Daarbij zetten we ook in op nieuwe innovaties. Een voorbeeld daarvan is het geautomatiseerd of onbemand varen met nieuwe types vaartuigen en technologie waar Vlaanderen koploper en voorloper in is.

Voor de uitbouw van het economisch waterwegennet leggen we deze legislatuur de focus op de Seine-Scheldeverbinding. Maar op verschillende plaatsen in Vlaanderen zullen deze legislatuur enkele infrastructurele knelpunten worden weggewerkt met een onmiddellijk effect op de economische rentabiliteit van de bestaande binnenvaart, ook op de kleine waterwegen en kanalen die als fijnmazig netwerk met regionale overslagcentra en publieke of commerciële kaaimuren een cruciale rol vervullen in de logistieke keten van en naar onze Vlaamse zeehavens. Er wordt ook ingezet op nieuwe innovatieconcepten met kleine nieuwe baanbrekende vaartuigen en onbemand varen, ook op de kleine waterwegen.

Onze waterwegen zijn niet alleen transportaders, maar ook economische hubs. Rond onze kanalen en rivieren ligt een netwerk van bedrijven dat groeit en bloeit dankzij de vlotte verbindingen over water. Naast de modernisering van de infrastructuur van waterwegen, moeten de industriële zones langs het water ook beter ontsloten worden. Zo wordt Vlaanderen ook aantrekkelijker als vestigingsplaats voor internationale bedrijven.

We investeren in kaaimuren en economische ontwikkeling van watergebonden terreinen en stimuleren waar mogelijk een gemeenschappelijk gebruik van kaai-infrastructuur, inlandterminals en regionale overslagcentra voor een grotere regio.

In het GIP wordt deze legislatuur gemiddeld een jaarlijks bedrag van 20 miljoen euro voorzien voor terreinontwikkelingen, economische netwerken en het Actieplan Binnenvaart.

Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken

Hoewel het zwaartepunt van de bevoegdheden inzake spoorvervoer bij de federale overheid liggen, blijft het spoor een essentiële modus voor modal shift in Vlaanderen.

Door goederenstromen te clusteren in tactisch uitgekozen hubs kan spoorvervoer een interessante transportmodus zijn. Spoorvervoer rendeert namelijk het best op corridors die hubs van voldoende schaal verbinden. Vooral voor vervoer tussen havens, om via bundeling schaal te creëren, en langeafstandsvervoer (meer dan 300 km) wordt spoorvervoer een rendabel alternatief. Een belangrijk deel van de Europese koopkracht ligt immers in de onmiddellijke nabijheid van Vlaanderen.

Daarom actualiseren we de Vlaamse spoorstrategie uit 2013 en evalueren we daarbij de Vlaamse spoorprioriteiten. Daarnaast voeren we het samenwerkingsakkoord inzake financiering van de strategische spoorweginfrastructuren (uit 2018) verder uit. Dit betekent dat deze

legislatuur nog een bedrag van ongeveer 37 miljoen euro voorzien wordt op het GIP om hieraan te voldoen.

2.6 VLAANDEREN INVESTEERT IN WATERBEHEERSING

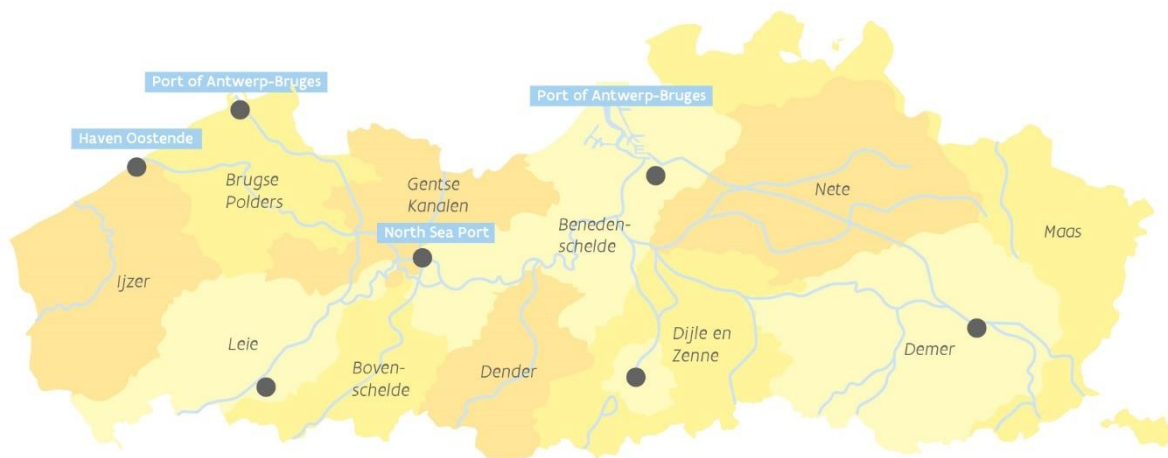
2.6.1 Uitgangspunten

Binnen het beleidsdomein MOW lopen verschillende programma's en plannen rond waterbeheersing. Een aantal initiatieven overstijgen ook het beleidsdomein. Voor de investeringen op vlak van waterbeheersing gebeurt de afstemming met het beleidsdomein Omgeving, gericht op het verhogen van de waterweerbaarheid voor alle bekken.

Bij de huidige maatregelen houden we ook zoveel mogelijk rekening met de toekomst. Zo worden dijken zo ontworpen dat ze in de toekomst kunnen opgehoogd worden indien nodig. Sluizen worden zo ontworpen dat ze aanpasbaar zijn bij een hogere zeespiegelstijging. Zo houden we ook in de toekomst het restrisico op overstromingen en waterschaarste even klein.

2.6.2 Investerings in de waterbeheersing

Op al de plekken die hieronder staan beschreven, voeren we deze legislatuur al in uitvoering zijnde maatregelen helemaal uit en/of starten de uitvoering van nieuwe maatregelen. Deze werken coördineren we per bekken.



Figuur 8.

Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei

In dit plan worden oplossingen voor wateroverlast en waterschaarste gekoppeld aan kansen op vlak van wonen, economie, natuur, landbouw en toerisme. Bij hevige neerslag is er een groot gebrek aan afvoercapaciteit. Bovendien zijn de huidige stuwen erg verouderd. Op Vlaams grondgebied vernieuwen we zes van de acht stuwen en de stuw van Teralfene schaffen we af. De

nieuwe, geautomatiseerde stuwen zullen zorgen voor meer nauwkeurigheid en veiligheid. Daarnaast wordt het programma 'Ruimte voor water Dender' uitgevoerd, conform de beslissing van de Vlaamse Regering van mei 2024. Voor alle stuwen worden de omgevingsvergunningsaanvragen opgestart. Van zodra een uitvoerbare omgevingsvergunning wordt verkregen, worden hiervoor de uitvoeringsbudgetten en -contracten voorzien.

IJzerbekken (Weerbare Westhoek)

We geven uitvoering aan de maatregelen (korte en lange termijn) die zijn vervat in het actieplan Weerbare Westhoek en investeren meer in onderhoud van de bestaande infrastructuur. Voor het waterbeheer zijn het Lokanaal, het Kanaal Ieper-IJzer, het kanaal Plassendale Nieuwpoort en de IJzer belangrijke schakels waar ingezet wordt op een doorgedreven structureel onderhoud van de bestaande oude infrastructuur (nl. stuwen en sluizen) en oevers. Tegelijk wordt hiermee het economisch potentieel voor de beroepsvaart op de kleine waterwegen vergroot door de huidige diepgangbeperkingen weg te werken en regionale overslagcentra beter bereikbaar te maken.

Sigmaplan

Het geactualiseerde Sigmaplan (Sigmaplan 2.0) heeft als hoofddoelstelling het bereiken van voldoende veiligheid tegen overstromingen in het Schelde-estuarium als gevolg van stormvloeden uit de Noordzee en hoge afvoerdebieten langs zijrivieren. Dijken worden verhoogd, (gecontroleerde) overstromingsgebieden en gebieden met gereduceerde getijdencyclus worden aangelegd en ontpolderingen worden uitgevoerd (bijvoorbeeld de Hedwige-Prosperpolder). Een bijgestelde actualisatie van het Sigmaplan – een Sigmaplan 3.0 – zet in op de realisatie van de noodzakelijke bergingscapaciteit in de valleien van de tijgebonden Schelde, Durme, Rupel Nete's, Dijle en Zenne en in de Demervallei. Een integrale benadering, met aandacht voor andere functies en innovatie, komt in de projecten tot uiting, bijvoorbeeld bij de realisatie van een mobiele waterkering op de Scheldekaaien in Antwerpen.

Brugse Polders, Gentse kanalen, Leie, Bovenschelde en Ringvaart Gent

In het 'Middengebied' zorgen enkele projecten samen voor de waterveiligheid. De afwatering van Oost- en West-Vlaanderen komt samen via de Leie en Bovenschelde rondom Gent. Op een gestuurde manier wordt het water weggeleid via de sluis van Merelbeke naar de Zeeschelde, via de sluis van Evergem naar het Kanaal Gent-Terneuzen, of via het Afleidingskanaal en het Kanaal Gent-Oostende naar zee waar de uitwatering plaatsvindt ofwel via Sas-Slijkens in Oostende, ofwel via Kokers in Heist, ofwel via Nieuwpoort en Duinkerke. Voor de bescherming van de Gentse en Brugse regio is de uitwatering via het Afleidingskanaal van de Leie en het kanaal Gent-Oostende zeer belangrijk. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar de verdere implementatie van de profielverruiming op de Leie tussen Wervik en Deinze, de bufferingsmogelijkheden van de Leie- en Scheldewater, en naar de afvoerwegen naar zee. Ook de internationale afstemming met Frankrijk, Wallonië en Nederland zal uitgebouwd worden.

Maas

Voor het Maasbekken zetten we verder in op de bestaande initiatieven rond het creëren van ruimte voor water en het recurrent onderhoud.

Kustbeveiliging

Het Masterplan Kustveiligheid uit 2011 bestaat uit een reeks maatregelen om onze kust tot 2050 te beschermen tegen zware stormvloed en een 1000-jarige storm. Het plan houdt rekening met een zeespiegelstijging tot 30 cm.

Voor de lange termijn ontwikkelen we een strategisch beleidsplan Kustvisie.

Waterpompstations

In de werken rond waterbeheer wordt, waar het voordelig is, ook groene (blauwe) energie geïntegreerd in stuw- en sluiscomplexen. Deze pompinstallaties houden het water op peil (vermijden van diepgangbeperking voor de binnenvaart) en genereren ook groene stroom bij wateroverschot.

Het gaat zowel over grote pompstations zoals op het Albertkanaal en de Leie als over micro-waterkrachtcentrales gebaseerd op vortex technologie, zoals op de Dender. Deze installaties zijn ook visvriendelijk.

Dit is in het GIP onder meer voorzien voor de pompstations in Wijnegem en Genk op het Albertkanaal, op de sluizen van de Leie en de sluis Ooigem op het kanaal Roeselare-Leie.

Waterzuivering en Blue Deal

Met het meerjarig investeringsprogramma zullen we ook afstemmen met lokale besturen en nutsmaatschappijen om investeringsprojecten op elkaar af te stemmen zowel naar minder-hinderplanning, budgettering en samenwerking toe.

2.7 VLAANDEREN INVESTEERT IN DE REGIONALE LUCHTHAVENS

2.7.1 Uitgangspunten

We staan voor een toekomstgericht en duurzaam Vlaams luchtvaartbeleid waarin onze regionale luchthavens een rol hebben naast en complementair aan de luchthaven van Zaventem die een belangrijke motor is van groei en voorziet in talrijke jobs voor de regio. We onderzoeken hoe we de synergie tussen de drie regionale luchthavens en Zaventem kunnen versterken, met meer efficiëntie en minder overheidssteun.

Sinds 2014 werken de Vlaamse overheid en de privé samen voor de ontwikkeling van de luchthaven. De overheid is via een publieke nv (de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen of LOM) verantwoordelijk voor de instandhouding van de basisinfrastructuur van de luchthaven. De LOM Vlaanderen waakt er op die manier over dat het vliegverkeer op de luchthaven op een veilige manier kan blijven plaatsvinden.

2.7.2 Investerings in de regionale luchthavens

In het GIP voorzien we de middelen om de basisinfrastructuur van onze luchthavens op peil te brengen. Na de voorbije tien jaar resten nog investeringen aan verouderde parkeer- en veiligheidsinfrastructuur (brandweerkazerne).

De middelen die voorzien zijn voor de werken bestaan uit investeringssubsidies van het Vlaamse Gewest, de inkomsten uit de concessievergoeding van de LEM en een lening afgesloten door de LOM.

3

INVESTEREN ÉN INNOVEREN

Van een overheid wordt verwacht dat ze wendbaar en innovatief is. Dat betekent dat we in onze werking innovatie in al haar vormen mogelijk maken. Innovatie wordt ingezet om met een blik op de toekomst onze maatschappelijke prioriteiten te bereiken, complexe uitdagingen efficiënter aan te pakken en nieuwe opportuniteiten te verkennen. Innovatie is een hefboom voor de Vlaamse economie en essentieel voor onze competitiviteit op lange termijn.

3.1 INNOVATIEVE TECHNOLOGIE

Onze samenleving evolueert in een hoog tempo naar een digitale maatschappij, waarin data, informatie en technologie een centrale rol spelen. Zowel onze economie als onze dagelijkse activiteiten worden steeds sterker afhankelijk van slimme technologie, zoals artificiële intelligentie, de automatisering van diensten en productieprocessen ... Ze maken gebruik van geavanceerde systemen en data om processen efficiënter, gebruiksvriendelijker of duurzamer te maken.

Het GIP richt zich primair op investeringen in infrastructuur, maar om die investeringen te laten renderen moet er ook maximaal ingezet worden op innovatieve technologieën en duurzame oplossingen, om zo de infrastructuur toekomstbestendig te maken en de betrouwbaarheid ervan te garanderen. Naast de financiële inspanningen vanuit het GIP, maken we de regelgeving binnen het beleidsdomein MOW toekomstgericht en zetten we in op slimme concepten en technologieën. Het gaat om kleinere investeringen die een grote toegevoegde waarde kunnen hebben. Hieronder volgen enkele voorbeelden, de lijst is echter niet exhaustief.

3.1.1 Slim verkeersmanagement

De betrouwbaarheid van het (water)wegennet wordt niet alleen bepaald door de toestand van de infrastructuur. Ook performant verkeers- en incidentmanagement draagt hier sterk aan bij en wordt alsmaar belangrijker. Zeker op een zwaar belast verkeersnetwerk waar zelfs kleine verstoringen aanzienlijke gevolgen hebben voor de globale doorstroming.

In dit kader zijn de continue monitoring van verkeersstromen, de snelle detectie van incidenten, de sturing en geleiding van verkeer, en het verstrekken van kwalitatieve en tijdige informatie aan weggebruikers van cruciaal belang. Dynamisch verkeersmanagement speelt niet alleen een sleutelrol bij de reguliere exploitatie van het net, maar biedt ook begeleiding en sturing bij structureel onderhoud van wegen, tunnels en kunstwerken, en ondersteunt het 'minder-hinderbeleid' door verkeersstromen efficiënt te beheren.

Digitaal verkeersmanagement

Op ons verzadigd netwerk is een bijkomende uitdaging dat veel meet- en monitoringapparatuur evenals dynamische verkeersborden, het einde van hun levensduur hebben bereikt of hebben overschreden. Dat leidt regelmatig tot storingen in de verkeersgeleiding en informatievoorziening. Het GIP voorziet in een gerichte vernieuwing en transformatie van deze systemen naar een digitaal verkeersmanagement. Daarbij worden ook de verkeersalgoritmes verbeterd en aangepast aan de huidige verkeersstromen. Daarnaast wordt het Vlaams Verkeerscentrum significant geüpgraded. Dit betekent meer inzetten op de verdere digitalisering, artificiële intelligentie en het optimaal benutten van verkeersdata voor proactieve verkeerssturing. Eveneens wordt geïnvesteerd in data-uitwisseling met betrokken stakeholders, zodat de dienstverlening, informatievoorziening en verkeersgeleiding beter worden afgestemd op de specifieke behoeften.

Slimme verkeerslichten

Vlaanderen heeft zich de afgelopen jaren gepositioneerd als een voorloper op het gebied van slimme verkeerslichten. Digitalisering maakt het mogelijk om data uit diverse bronnen te gebruiken voor een intelligente aansturing van verkeerslichten. Dit draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar ook aan een efficiënte doorstroming voor openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers.

Met de implementatie van 250 kruispunten uitgerust met iVRI-technologie (intelligente verkeersregelininstallaties) beschikt Vlaanderen over een solide basis voor de verdere optimalisatie en innovatie op het terrein. Het GIP voorziet in de verdere uitbouw van deze technologie.

Automatisering van de waterwegen

Complementair aan een actief en datagedreven verkeersmanagement wordt het transport over de binnenwateren verder geoptimaliseerd, met als doel de 24/7 beschikbaarheid en bereikbaarheid van de waterwegen. De primaire focus ligt daarbij op de belangrijkste economische assen van en naar onze Vlaamse zeehavens met het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Schelde en de Seine-Schelde verbinding met de assen van de Leie, het kanaal Roeselare-Leie en de Bovenschelde. Daarom zetten we in op automatisatie en het vanop afstand beheren van de kunstwerken. Door informatie over het actuele verkeer te combineren met de beschikbaarheid van de kunstwerken en de gewenste aankomsttijden kan de logistieke sector zo beter geïnformeerd worden en inspelen op onverwachte veranderingen.

Luchtverkeersleiding op afstand

Skeyes, het autonoom overheidsbedrijf dat verantwoordelijk is voor de veiligheid van het luchtverkeer, wil digitale verkeerstorens installeren op de drie Vlaamse regionale luchthavens, waarbij de huidige fysieke torens vervangen worden door een camerasysteem. De

luchtverkeersleiding zal vanuit één controlecentrum op afstand plaatsvinden. Digitale torens bieden een aantal voordelen: meer veiligheid door betere zichtbaarheid, grotere flexibiliteit voor toekomstige trafiekgroei en aanpassingen aan de luchthaveninfrastructuur. Hiervoor werken we samen met skeyes.

3.1.2 Slimme infrastructuur

Investerings in digitaal asset management zijn nodig voor een efficiënter beheer van de uitdaging van assetmanagement zoals beschreven in 2.1 en om de onderhoudsnood beter en duurzaam op te vangen. Door de digitalisering van beheer- en onderhoudsprocessen blijft de infrastructuur, ook op lange termijn goed onderhouden.

Digital twin van het wegen- en waterwegennet

De uitbouw van digital twins draagt bij aan het toekomstgericht beheer en onderhoud van het wegennet. Dat zijn digitale equivalenten van een bouw- of kunstwerk, met als doel analyses te maken voor optimaal beheer via machine learning en slimme dataverzameling. Ook vergroten we met het beleidsdomein onze know-how in het gebruik van BIM en digitale tools.

Die data worden gebruikt om preventief onderhoud te plannen, waardoor defecten en schade vroegtijdig kunnen worden gedetecteerd en verholpen.

3.1.3 Automatisering van voer- en vaartuigen

Vlaanderen speelt een pioniersrol in geautomatiseerd varen. We ondersteunen dit met automatisering en met de uitvoering van het Actieplan Binnenvaart. Eveneens volgen we proefprojecten op voor onbemande voertuigen.

3.2 INVESTERINGEN IN IT EN CYBERSECURITY

In het GIP wordt ook aandacht besteed aan het investeren in IT-middelen en de verdere digitalisering van onze bedrijfsprocessen. Gelet op grote maatschappelijke en economische impact bij het falen van openbare infrastructuur investeren we ook in de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van onze publieke infrastructuur, onder meer gebaseerd op de Europese NIS2-richtlijn.

3.3 INNOVATIEVE CONTRACTERING

De cultuur om actief in te zetten op innovatie wordt versterkt in de eigen administraties. Dit doen we ook door verder in te zetten op partnerships met de academische en private sector.

In overheidsopdrachten en het in de markt plaatsen van projecten uit het GIP willen we een groeitraject inzetten om kansen te geven aan innovatie en vernieuwing. Pilootprojecten en vernieuwende technieken van zowel start-ups, KMO's als grote bedrijven moeten kansen kunnen krijgen waar mogelijk door hier in onze overheidsopdrachten gericht rekening mee te houden. Dit doen we door bij gunningsprocedures niet enkel de prijs maar ook kwaliteit en innovatie van inschrijvers mee in rekening te brengen. Tijdens uitvoering willen we ook met een gepaste escalatieprocedure een samenwerkingsmodel tussen opdrachtgever en opdrachtnemer waarborgen om, waar mogelijk, juridische procedures te vermijden en een samenwerkingsmodel tussen opdrachtgever en opdrachtnemers alle kansen te geven. Bij overheidsopdrachten zetten we ook meer in op het bewust kostefficiënt houden van later onderhoud door reeds bij ontwerp en in de markt plaatsen van overheidsopdrachten de onderhoudsefficiëntie mee te nemen in de beoordeling.

3.4 FINANCIËEL MANAGEMENT EN VERWERVING VAN GRONDEN

De doorlooptijd van projecten in studie- en voorbereidingstijd naar realisatie toe wordt sterk beïnvloed door de doorlooptijd van voorafgaande grondinnames en verwervingen, en het daaropvolgende vergunningentraject. Om dit planmatig en budgettair meer gestructureerd aan te pakken en budgettair af te dekken wordt in het GIP, indien dit niet in specifieke projecten reeds werd voorzien, een centrale buffer voorzien om efficiënt tot grondinnames en verwervingen te kunnen overgaan naargelang de opportuniteit zich stelt in de voorbereidingsfase van een investeringsproject. Dit omvat thans een veelheid aan projecten in studie- en voorbereidingsfase, zoals (niet limitatief):

- N435/N437/N494 Kruisem (Deinsesteenweg, Waregemsesteenweg, Ouwegemsesteenweg)
- N10 Berlaar-HODB Herinrichting Aarschotsebaan
- N11 Ekeren Brasschaat herinrichting wegvak
- N14 Duffel Herinrichting
- N014 Malle tangent fase 1
- N014 Zandhoven fase 3: kanaal-N116
- N019 Rotselaar: Doortocht Wezemaal
- N20 Kortesseem
- N2/14 Diest herstel keermuur
- N3/2 Boutersem - Doortocht Roosbeek en mod 13
- N76 Oudsbergen
- N79 Tongeren (Fietspaden Tongeren-Borgloon)
- N110 Meerhout MOD13 Gestelsesteenweg
- N111 Kalmthout Achterbroeksestweg
- N111 Kalmthout Fietspaden Putsesteenweg
- N116 Ranst Fietspad Netekanaal en N14 Missing Link
- N119 Turnhout MOD13 Kastelein
- N139 Oud-Turnhout/Arendonk MOD13
- N140 Turnhout herinrichting steenweg op Gierle/Lille
- N165 Laakdal fietspaden
- N20 Hasselt (Ontsluiting Jessa)
- N21/5 Haacht Zoellaan tot station
- N235 Sint-Victor (Beersel)

- N26 Leuven Herinrichting thv complex E314/18
- N26 Mechelen Arsenaalverbinding
- N272 Galmaarden: Structureel onderhoud rijweg
- N287/1+N174 Diest Tessenderlo FP & weg + Aquaf coll
- N305 Dentergem: aanleg fietspaden
- N308 Herinrichting Poperinge-leper
- N35 Tielt: aanleg fietspaden vh BFF
- N411 Aalst Moorselbaan str. onderhoud bij m13
- N425 Ronse Maarkedal Ommegangsstraat heraanleg
- N437 Deinze Damstraat
- N447 Destelbergen-Heusden
- N49 Maldegem bouw Fietzersbrug aan Celieplas
- N49 Ombouw van de N49 tot autosnelweg, deelproject 2/3
- N49 Damme - Tunnel Vredestraat
- N750 Genk (Ontsluiting ZOL)
- N757 Kinrooi/Neeroeteren
- N8 Alveringem, Lo-Reninge en Vleteren
- N8 Oudenaarde Horebeke Herinrichting + N454
- R30 - Brugge onveilige situaties stationsomgeving
- R42 Sint-Niklaas en Temse Oostelijke Tangent
- R43 Eeklo fase 3 Nieuwendorpe-Tieltsesteenweg
- Brugge: Steenbruggebrug, Krakelebrug, Kruispoortbrug
- Waterbeheersingsprojecten in kader van o.a. Sigmaplan en Ruimte voor Water Dender
- A12 Aanleg knooppunt Londerzeel-Zuid
- A12 Aartselaar ombouw A12 tot primaire weg
- E403 Roeselare Brugge - verbreding

Voor De Werkvennootschap, waar budgettaire grote innames dienen uitgevoerd te worden, is dit een afzonderlijke budgettaire buffer voor innames bij grote projecten zoals onder meer: R0-Noord (herinrichting R0-Noord, Luchthaventram, ...), R0-Oost, Noord-Zuid Limburg, R4 West Oost, Gentspoort, HOV Limburg, N60 Rond Ronse, A8 Halle.

Voor het Departement MOW omvat dit innames nodig bij de uitvoering van onder meer het Complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge, Complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen, of grondenbeheer ten bate van landinrichting.

Bij en navolgend op de realisatie van projecten wordt gestreefd naar een eigendom- en beheersituatie die zo eenvoudig mogelijk is en niet meer terreinen omvat dan strikt nodig voor het openbaar nut of voor het kunnen uitvoeren van onze kerntaken.

4

VERVOLGTRAJECT

Vanuit een **gebiedsgerichte werking**, met onder meer ook het GIP als werkinstrument, zullen de verschillende administraties binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken de projecten beter op elkaar afstemmen. Een brug over een waterweg die gebouwd wordt door één administratie moet aansluiten op wegeniswerken van een andere administratie, met **minimale hinder voor de regio**, met een **efficiënt opdrachtgeverschap** en met een duidelijk omgevingsmanagement met lokale partners of overheden. We zien dit voor grote projecten zoals Lantis voor de Oosterweelverbinding of De Werkvennootschap voor de Werken aan de Ring R0, maar dat geldt voor gans Vlaanderen en kunnen we ook toepassen voor kleinere projecten. Daardoor zullen werken mogelijks ook moeten schuiven in tijd of in budget, of zal één administratie het project gaan leiden ook indien dit zich deels situeert op het beheersgebied van een andere administratie. Het gebiedsgericht werken zal de kern vormen om vanuit het beleidsdomein MOW één investeringsprogramma aan te bieden aan externe partners.

Met de invoering van een meerjarig-GIP zullen ook de principes van programma- en portfolio management actiever worden toegepast en zal dit leiden tot een maturiteitsgroei in de interne werking van het beleidsdomein MOW. Budgettaire prioriteringen en een langetermijn doorkijk van de uitvoering van portfolio's, programma's en projecten wordt transparant gemaakt. Voor grote projecten waar de administraties samen aan werken streven we naar een éénduidige opdrachtgever die het volledige project trekt, van studie over omgevingsmanagement tot en met contractmanagement en –oplevering. Die entiteit zal in het meerjarig geactualiseerd GIP het benodigde volledige budget ter beschikking hebben. Dit zorgt ook voor een administratieve en budgettaire vereenvoudiging binnen het beleidsdomein MOW. Ook dat is het GIP: een **efficiëntere werking** in de administraties.

Ook de **bouwsector** zal baat hebben bij een GIP met een stabiele en transparante doorkijk over meerdere jaren. Dit geeft stabiliteit in studiefasen en aanbestedingstrajecten. Het is de intentie de markt van studiebureaus en aannemers een meer stabiele doorkijk te geven in welke projecten wanneer op de markt komen, waar de markt ook op een betrouwbare manier rekening mee kan houden en zich hierop kan voorbereiden. Dit zal ook een **gezonde marktwerking** stimuleren. De aanbestedingskalender, wanneer welke contracten aan de markt worden aangeboden, wensen we periodiek ter beschikking te stellen, navolgend op een publicatie van het GIP.

De focus van de investeringen moet liggen op projecten die bijdragen tot onze **Vlaamse welvaart, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en een antwoord bieden op de onderhoudsnood van onze infrastructuur**. We kijken ook naar investeringen die maximaal bijdragen tot de modal shift. Economische hefboom en maatschappelijke meerwaarde zijn essentieel. Budget volgt project, en niet omgekeerd.

Ook voor het **grondverzet** zoeken we oplossingen. De grote projecten die we uitvoeren, zorgen voor enorme grondoverschotten terwijl er voor andere projecten grond nodig is. We houden er bij projectplanning rekening mee om vraag en aanbod van grondvolumes binnen het beleidsdomein en voor de havenbesturen beter op elkaar af te stemmen.

Op basis van het GIP kan een **stabiele en transparante investeringskalender** opgemaakt worden waarbij:

- Ook **lokale besturen en nutsmaatschappijen** kunnen mee rekening houden en vertrouwen op een investeringsplanning zodat ook zij een langere termijnplanning kunnen opmaken voor investeringsprojecten, zodanig dat ook deze meer gespreid kunnen worden in de tijd.
- We deze **investeringskalender** ook transparant maken voor de private sector en de aannemerswereld, die zich op die manier ook kan voorbereiden op grote infrastructuurprojecten of onderhoudswerken die aanbesteed worden, en we voor de overheid ook een correcte **marktwerking** kunnen borgen.

- De juiste contractmethode wordt gekozen om **innovatie** toe te laten vanuit de private spelers in publieke projecten. Innovatieve contractvormen kunnen hier een maximale kwaliteit borgen en de investeringsbudgetten het juiste rendement geven.
- Ook in **publiek-private samenwerking** zullen we uit voorgaande of lopende projecten de juiste lessen trekken om nieuwe grote PPS-projecten op een kostenefficiënte wijze in de markt te zetten. Binnen het beleidsdomein MOW kan De Werkvennootschap als kenniscentrum optreden voor de contractuele en financiële coördinatie van nieuwe PPS-contracten, los van wie het opdrachthouderschap opneemt van toekomstige PPS'en, en de andere entiteiten binnen het beleidsdomein bij de uitvoering van PPS-projecten hierin actief ondersteunen. Momenteel worden nieuwe PPS-programma's voorbereid voor structureel onderhoud van de A-wegen over Vlaanderen, voor de tunnels in Vlaanderen, en voor enkele grotere investeringsprojecten zoals een derde rijstrook op de E403, de realisatie van de Oostelijke Tangent, het project voor de E19 knoop Mechelen-Noord, de bouw van de Tweede Tijsmanstunnel, en een herneming van een PPS programma voor de herbouw van bruggen die worden aangeduid als in slechte toestand vanuit de Asset Wijzer.

Waar mogelijk zetten we actief in op het zoeken van **subsidies en medefinanciering**. Bij het actualiseren van het meerjaren-GIP zal het inzetten van EU- en andere subsidieprogramma's mee bepalend zijn in de prioritering en budgettering van projecten in het meerjarig-GIP.

BIJLAGE 1: OVERZICHT GROTE PROJECTEN

BIJLAGE 2: GIP 2025-2027