



Beleids- en begrotingstoelichting
MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN
Begrotingsuitvoering 2025

Annick De Ridder

Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

I. INHOUDSTAFEL

II. INLEIDING DOOR DE MINISTER.....	6
III. SAMENVATTING.....	6
IV. TRANSVERSALE, HORIZONTALE EN OVERKOEPELENDE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	12
1. TRANSVERSALE, HORIZONTALE DOELSTELLINGEN.....	12
2. OVERKOEPELENDE DOELSTELLINGEN	12
V. BELEIDSVELD: LUCHTGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT	13
1. ISE BELEID LUCHTHAVENS	13
1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	13
1.2. Operationele doelstellingen.....	13
1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	14
1.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	15
2. ISE EXPLOITATIE LUCHTHAVENS	16
2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	16
2.2. Operationele doelstellingen.....	16
2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar.....	17
2.2.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	18
3. ISE INVESTERINGEN LUCHTHAVENS.....	19
3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	20
3.2. Operationele doelstellingen.....	20
3.2.1. Budgettair kader voor het begrotingsjaar.....	21
3.2.2. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	22
3.2.3. Overige entiteiten onder toezicht.....	24
VI. BELEIDSVELD: GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER.....	26
1. ISE BELEID GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	26
1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	26
1.2. Operationele doelstellingen.....	27
1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	29
1.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	30
2. ISE INVESTERINGEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER.....	31
2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	32
2.2. Operationele doelstellingen.....	32
2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	33

2.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	34
2.3.2. Overige entiteiten onder gezag	38
3. ISE EXPLOITATIE GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	39
3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	39
3.2. Operationele doelstellingen	40
3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	43
3.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	44
3.3.2. Overige entiteiten onder toezicht	49
VII. BELEIDSVELD: ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID	54
1. ISE STRATEGISCH MOBILITEITSBELEID	54
1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	54
1.2. Operationele doelstellingen	54
1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	58
1.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	59
2. ISE TRANSVERSAAL BELEID	61
2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	61
2.2. Operationele doelstellingen	62
2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	64
2.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	65
3. ISE WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN STUDIES	71
3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	71
3.2. Operationele doelstellingen	72
3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	73
3.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	74
3.3.2. Overige entiteiten onder gezag	78
4. ISE ZONDER ISE	79
4.1. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	79
4.1.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	80
VIII. BELEIDSVELD: WEGGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT	81
1. ISE BELEID WEGINFRASTRUCTUUR	81
1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	81
1.2. Operationele doelstellingen	82
1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	86
1.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	87
1.3.2. Overige entiteiten onder toezicht	97
2. ISE ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR	97

2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	98
2.2. Operationele doelstellingen	98
2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	99
2.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	100
3. ISE INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR.....	102
3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	103
3.2. Operationele doelstellingen	103
3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	108
3.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	109
3.3.2. Overige entiteiten onder toezicht.....	128
IX. BELEIDSVELD: WATERGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT	135
1. ISE BELEID WATERINFRASTRUCTUUR.....	135
1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	135
1.2. Operationele doelstellingen	136
1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	139
1.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	140
2. ISE ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR.....	144
2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	145
2.2. Operationele doelstellingen	145
2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	146
2.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	147
2.3.2. Overige entiteiten onder toezicht.....	151
3. ISE INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR	151
3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	152
3.2. Operationele doelstellingen	153
3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	161
3.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	162
3.3.2. Overige entiteiten onder toezicht.....	173
4. ISE EXPLOITATIE WATERINFRASTRUCTUUR	174
4.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement	174
4.2. Operationele doelstellingen.....	174
4.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar	177
4.3.1. Departement en IVA's zonder rechtspersoonlijkheid (excl. DAB's) ..	178
4.3.2. DAB's	184
4.3.3. Overige entiteiten onder toezicht.....	193

X. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD	196
1. Apparaatskredieten.....	196
1.1. PROGRAMMA MA - MB0 - DEPARTEMENT MOW.....	196
1.2. PROGRAMMA MA - MC0 - AGENTSCHAP VOOR MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST.....	199
1.3. PROGRAMMA MA - MCD - DAB LOODSWEZEN	200
1.4. PROGRAMMA MA - MCE - DAB VLOOT	202
1.5. PROGRAMMA MA - MD0 - AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER	203
1.6. PROGRAMMA MI - MCD - DAB LOODSWEZEN	205
1.7. PROGRAMMA MI - MCE - DAB VLOOT	209
XI. LIJST MET AFKORTINGEN	213
XII. BIJLAGE 'OVERZICHT BELEIDS- EN REGELGEVINGSINITIATIEVEN'.....	216
XIII. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE RESOLUTIES EN MOTIES VAN HET VLAAMS PARLEMENT'	220
XIV. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE AANBEVELINGEN VAN HET REKENHOF'	222
XV. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE ARRESTEN VAN HET GRONDWETTELIJK HOF EN VAN HET HOF VAN JUSTITIE'.....	253
XVI. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE ARRESTEN VAN HET GRONDWETTELIJK HOF EN VAN HET HOF VAN JUSTITIE'.....	253
XVII. BIJLAGEN FICHES METADATA	253

II. INLEIDING DOOR DE MINISTER

Het voorbije jaar stond vooral in het teken van de uitvoering van het eerste Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP). Met dit programma koos de Vlaamse Regering voor een meer planmatige, transparante en meerjarige aanpak van investeringen in mobiliteit en infrastructuur. Het GIP vormt zo de ruggengraat van een ambitieus mobiliteitsbeleid: in het programma hebben we bewuste keuzes gemaakt, elk project kritisch tegen het licht gehouden en de focus gelegd op projecten met een hefboomfunctie die economisch én maatschappelijk renderen.

De uitvoering van het GIP in 2025 toont dat Vlaanderen deze ambitie ook in de praktijk brengt. In totaal waren 638 projecten opgenomen in het goedgekeurde investeringsprogramma. Daarvan werden 547 projecten effectief vastgelegd,.

Verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken realiseerden daarbij een bijzonder hoge uitvoeringsgraad. Zo deed het Agentschap Wegen en Verkeer in 2025 vastleggingen voor 158 projecten, goed voor ongeveer 700 miljoen euro aan investeringen. Ook De Lijn realiseerde een sterke uitvoering met meer dan 730 miljoen euro aan vastgelegde investeringen, onder meer voor de verdere uitrol van elektrische bussen en bijhorende laadinfrastructuur. Daarnaast investeerde De Vlaamse Waterweg ruim 271 miljoen euro in waterwegen en infrastructuurprojecten, terwijl De Werkvennootschap ongeveer 245 miljoen euro vastlegde voor grote infrastructuurprojecten zoals werken aan de Ring en projecten rond de R0 en Noord-Zuid Limburg. Zoals bij een programma van deze omvang verwacht kan worden, deden zich ook enkele verschuivingen voor. In totaal moest ongeveer 117 miljoen euro aan projecten worden doorgeschoven naar 2026, voornamelijk door hogere kosten voor prijsherzieningen, verrekeningen en onteigeningen dan oorspronkelijk voorzien. Prijsherzieningen zijn te wijten zijn aan externe factoren zoals onder meer de stijging van materiaalprijzen, die worden aangerekend bij projecten die al in uitvoering zijn of reeds opgeleverd werden. Ondanks deze verschuivingen bleef de uitvoering van het GIP in grote lijnen goed op koers. Investerings gingen onder meer naar het onderhoud en de vernieuwing van wegen, bruggen en tunnels, de verdere ontwikkeling van waterwegen en haveninfrastructuur, en de versterking van het openbaar vervoer. Ook projecten die bijdragen aan een modal shift, zoals fietsinfrastructuur en duurzame logistieke ketens, maakten een belangrijk onderdeel uit van het investeringsprogramma.

De uitvoering van het GIP bevestigt dat Vlaanderen kiest voor een strategische en toekomstgerichte aanpak van mobiliteitsinvesteringen. Tegelijk leert de ervaring dat zo'n aanpak ook een groeitraject is. Het GIP helpt de verschillende entiteiten om hun portfoliomanagement verder te versterken en hun investeringsplanning beter op elkaar af te stemmen.

Met deze eerste uitvoeringsronde is een belangrijke stap gezet. De inzichten uit 2025 vormen een sterke basis voor de verdere actualisatie van het investeringsprogramma. Zo blijft Vlaanderen gericht investeren in een mobiliteitssysteem dat veilig, duurzaam en betrouwbaar is, en dat onze economie en samenleving ook in de toekomst in beweging houdt. We houden vast aan deze noodzakelijke koers, met het besef dat we geen glazen bol hebben: in een context van hernieuwde economische en geopolitieke onzekerheid kan bijsturing nodig zijn zonder de strategische ambities uit het oog te verliezen.

III. SAMENVATTING

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werkten we in 2025 aan performante infrastructuur en een gezamenlijk assetmanagement.

Het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) is het instrument waarmee binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de investeringskeuzes en prioriteiten worden aangestuurd voor de beleidsvelden luchthavens, openbaar vervoer en weg- en waterinfrastructuur. De investeringscel binnen het departement MOW ontwikkelde een methodiek/afwegingskader om projecten te prioriteren in functie van de vooropgestelde uitdagingen en doelstellingen, zodat wordt geïnvesteerd waar de economische en maatschappelijke meerwaarde voor Vlaanderen het grootst is. Voor 2025 kende de Vlaamse Regering bijkomend 130 miljoen euro toe voor nieuwe investeringen en voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand. In juli 2025 keurde de Vlaamse Regering het GIP voor de periode 2025–2027 goed, met een gezamenlijk totaalbudget van 2.585 miljoen euro voor 2025. Van dit bedrag werd uiteindelijk 2.458 miljoen euro vastgelegd.

De eerste effecten van deze verhoogde investeringsinspanning zijn reeds zichtbaar.

In 2025 werd binnen het speerpunt Vlot en Duurzaam Personenvervoer sterk ingezet op de duurzame modale verschuiving, de verdere uitbouw van het openbaar vervoer en een krachtig regionaal mobiliteitsbeleid. Het Masterplan Fiets werd goedgekeurd. De bouwstenen voor de hervorming van het Aangepast Vervoer werden gelegd. Daarnaast werd 400 miljoen euro toegekend en aangewend voor de aankoop van emissievrije bussen.

Binnen het speerpunt Verkeersveiligheid leidde veelvuldige afstemming met de talrijke stakeholders in het werkveld van mobiliteit en verkeer tot een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026–2030. Daarnaast werd het concept van de hervorming van de technische keuring uitgewerkt, met een totaalvisie op een toekomstbestendige hervorming, met aandacht voor zowel acties op korte als op middellange termijn.

De logistieke sector, verantwoordelijk voor het transport, de opslag en de distributie van goederen zowel binnen de regio als internationaal, is van cruciaal belang voor de economie van Vlaanderen. Binnen het speerpunt Duurzaam en vlot goedervervoer werd gewerkt aan het versterken van de logistieke en nautische ketens, onder meer door in te zetten op digitalisering, Europese afstemming, innovatie en regelgeving. Er werd een integraal Actieplan Binnenvaart opgesteld. Daarnaast werd een voortrekkersrol opgenomen inzake innovatie door een wettelijk kader vast te leggen dat autonome en geautomatiseerde vaartoeppingen binnen de Vlaamse waterwegen mogelijk maakt.

Binnen het speerpunt Klimaat vormden de opmaak en de goedkeuring van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021–2030 een belangrijke mijlpaal. In dit plan werden ook doelstellingen en maatregelen voor de mobiliteitssector vastgelegd, met het oog op het behalen van de door Europa opgelegde emissiereducties tegen 2030. Daarnaast werden stappen gezet om de broeikasgasemissies gerelateerd aan infrastructuurwerken te beperken. In het kader van adaptatie werd onder meer verder gewerkt aan de opmaak en uitrol van de 'Kustvisie', aan onderzoek met het oog op kustbescherming, water- en sedimentbeheer, en aan het continu monitoren en voorspellen van waterpeilen.

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

(duizend euro)					
	AO	TO	LO	VAK	VEK

BA 2025	531.273	87.059	0	4.427.615	4.038.108
BA-JR 2025	531.273	87.059	0	5.037.920	4.403.096
BU 2025	448.313	48.992	0	4.381.249	4.120.611

PROGRAMMA MD – LUCHTGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

(duizend euro)					
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2025	14	0	0	17.915	24.264
BA-JR 2025	14	0	0	23.867	23.014
BU 2025	38	0	0	22.817	22.929

PROGRAMMA ME – GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

(duizend euro)					
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2025	0	0	0	1.869.360	1.487.740
BA-JR 2025	0	0	0	2.004.008	1.486.768
BU 2025	762	0	0	1.901.107	1.486.475

PROGRAMMA MF – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

(duizend euro)					
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2025	4.152	0	0	379.288	120.071
BA-JR 2025	4.152	0	0	42.637	71.328
BU 2025	2.157	0	0	42.796	65.791

PROGRAMMA MH – WEGGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

(duizend euro)					
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2025	434.557	87.059	0	1.211.220	1.411.353
BA-JR 2025	434.557	87.059	0	1.882.260	1.796.316
BU 2025	386.607	48.992	0	1.381.594	1.537.089

PROGRAMMA MI – WATERGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

(duizend euro)					
	AO	TO	LO	VAK	VEK
BA 2025	92.550	0	0	949.832	994.680
BA-JR 2025	92.550	0	0	1.085.148	1.025.670
BU 2025	58.750	0	0	1.032.934	1.008.326

Uitvoering relanceplan MOW

In 2021 besliste de Vlaamse Regering om het relancebudget voor Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) in te zetten op drie pijlers: fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Deze middelen kwamen bovenop de reguliere investeringsbudgetten.

Voor fietsinfrastructuur werd 250.000 keuro extra uitgetrokken bovenop het bestaande groeipad, wat toeliet om in 2021 voor 335.000 keuro aan nieuwe projecten te lanceren.

Verkeersveiligheid kreeg 200.000 keuro extra, bestemd voor veiligere schoolroutes (30.000 keuro), de aanpak van gevaarlijke punten (50.000 keuro) en de installatie van dynamische verkeerslichten (30.000 keuro). Daarnaast werd 100.000 keuro voorzien voor de renovatie van bruggen in slechte staat (categorie IV).

Voor duurzaamheid ging 385.000 keuro naar onder meer LED-verlichting op gewestwegen (90.000 keuro), laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen (30.000 keuro), vergroening van de vloot van De Lijn (93.000 keuro), en vrachtvervoer over water: verhoging van bruggen boven het Albertkanaal (96.000 keuro), opwaardering van de Dender (21.000 keuro), en versterking van het kaaimurenprogramma (20.000 keuro). Ook werden pompen geplaatst op Vlaamse waterlopen in het kader van de Blue Deal (35.000 keuro).

Daarnaast werd budget voorzien voor grondverwervingen voor de Nieuwe Sluis in Zeebrugge (27.000 keuro) en voor de aanpak van PFOS-vervuiling bij de Oosterweelwerken (23.000 keuro).

De vastleggingsmiddelen om deze engagementen aan te gaan werden via kredietherverdelingen ter beschikking gesteld in de loop van 2021 en 2022.

De tabel m.b.t. de uitvoering per 31/12/2025 gaat hieronder.

Project Vlaamse Veerkracht	Herverdeelde VAK (in keuro)	Vastleggingen (in keuro)	Reeds vereffend per 31/12/2025, incl. TOF
VV103 - Lantis - PFOS-vervuiling	23.000	23.000	23.000
VV106 - Vergroening openbaar vervoer (De Lijn)	93.000	92.979	86.190
VV013 - Een groter en veiliger fietsnetwerk (incl. fietstoegang economische poorten en jaagpaden) maakt de fiets een aantrekkelijker vervoersmiddel en helpt zo het gebruik van personenwagens te reduceren	252.066	252.054	204.140
VV026 - Blue Deal – MOW	36.740	36.740	36.730
VV037 - Assetmanagement - aanpakken cat. 4-kunstbouwwerken in slechte staat	105.833	105.833	101.325
VV038 - Aanpak gevaarlijke punten	51.355	51.354	50.670
VV039 - Versnelling investeringen in veilige schoolroutes	32.152	30.236	28.597
VV040 - Versnelling verkeerslichtenbeïnvloeding m.h.o.o. een	20.462	20.121	18.282

betere en veiligere doorstroming voor de fietser en dynamisch verkeersmanagement			
VV041 - Modal shift naar water - Albertkanaal (versneld verhogen van bruggen)	99.533	99.533	98.143
VV042 - Modal shift naar water - extra kaaimuren	17.415	17.415	14.728
VV043 - Modal shift naar water - opstart Dender (verhoging watertransportcapaciteit)	13.176	7.249	7.249
VV044 - Onteigeningen Nieuwe Sluis Zeebrugge	27.000	27.000	27.000
VV048 - Investering LED-verlichting gewestwegen (VEKP)	84.499	84.499	64.159
VV049 - Laadpalen - versnelde uitrol laadinfrastructuur	28.768	28.759	16.458

IV. TRANSVERSALE, HORIZONTALE EN OVERKOEPELENDE STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

1. TRANSVERSALE, HORIZONTALE DOELSTELLINGEN

In de BBT BU 2025 is het nog niet nodig om reeds een rapportering over de uitvoering van deze plannen op te nemen. De aanpak over de rapportering van deze horizontale plannen zal worden herzien op basis van de ervaring tijdens de vorige regeerperiode.

2. OVERKOEPELENDE DOELSTELLINGEN

Er zijn geen overkoepelende doelstellingen opgenomen bij de BO 2025.

V. BELEIDSVELD: LUCHTGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

Vlaanderen telt met de luchthavens van Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem drie regionale luchthavens. Het beleid rond deze regionale luchthavens betreft de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.

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.

1. ISE BELEID LUCHTHAVENS

Dit inhoudelijk structuurelement richt zich op uitgaven die verbonden zijn aan het ontwikkelen en uitvoeren van het beleid voor de regionale luchthavens.

De visie voor de regionale luchthavens werd uitgewerkt in de **Visienota Vlaamse Regionale Luchthavens 2040** (2022). We richten ons op duurzame economische groei, met focus op innovatie, specialisatie (vracht, business, recreatie) en het verankeren van de rol van de luchthavens als economische poorten voor Vlaanderen, waarbij het maatschappelijk draagvlak en de milieu-impact centraal staan. De visie wordt verder uitgewerkt in een masterplan voor elk van de luchthavens (in opmaak).

De voor deze ISE opgenomen indicator is: Aantal ton vervoerde vracht in de luchthavens.

In de Vlaamse regionale luchthavens werd in 2025 22.901 ton aan goederen vervoerd. Oostende-Brugge is de belangrijkste regionale luchthaven voor vrachtluchtvervoer. In 2025 werd daar 22.899 ton behandeld. Dat is 26% meer dan in 2024. Deze stijging is voornamelijk het gevolg van de tijdelijke sluiting van de luchthaven in 2024, omwille van onderhoud van de start- en landingsbaan. De luchthaven van Antwerpen is minder gespecialiseerd in het vervoer van vracht. De hoeveelheid bleef er in 2025 dan ook beperkt tot 2,2 ton. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem vervoert zo goed als geen vracht.

1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Vanuit de Visienota Vlaamse regionale luchthavens 2040 zullen we masterplannen opmaken om de samenwerking en synergie tussen alle luchthavens in Vlaanderen te versterken.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

We zorgen ervoor dat de regionale luchthavens een voortrekkersrol kunnen opnemen op vlak van duurzaamheid zoals voorzien in de Visienota Vlaamse regionale luchthavens 2040.

1.2. Operationele doelstellingen

OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid

De masterplannen voor de regionale luchthavens werden in 2025 verder uitgewerkt.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MDH2BA-WT.

OD 7.4 Gerichte focus op innovatie

In de luchtvaartsector zijn drones een snelgroeiende en snel ontwikkelende tak. We gaan in overleg met onze regionale luchthavens om deze dronetechnologie daar een duidelijke plaats te geven. Drones kunnen in de toekomst onder meer ingezet worden als lucht-taxi. Op de Luchthaven Oostende-Brugge is er reeds drone-activiteit.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MDH2BA-WT.

1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

BELEID LUCHTHAVENS, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	101	124	121	101	149	108
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	101	124	121	101	149	108

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten lagen op jaareinde respectievelijk 23 keuro en 48 keuro hoger dan de begrotingsaanpassing.

Dit wordt verklaard door een herverdeling van +48 keuro komende van de subsidies aan de LEM's (MB0-1MDH2CA-WT) om te voorzien in de financiering van de kosten voor de juridische ondersteuning aan de LOM Vlaanderen. De stijging van het vastleggingskrediet wordt deels gecompenseerd door een herschikking van -25 keuro naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT), dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

De realisatie van de vastleggingskredieten liggen in lijn met de begrotingsaanpassing. De gerealiseerde vereffeningskredieten liggen 41 keuro lager dan gebudgetteerd, deze vallen in onderbenutting.

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

Uitgaven

MB0-1MDH2BA-WT – LUCHTHAVENBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid;
- OD 7.4 Gerichte focus op innovatie.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	101	124	121	101	149	108

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten lagen op jaareinde respectievelijk 23 keuro en 48 keuro hoger dan de begrotingsaanpassing.

Dit wordt verklaard door:

- de herverdeling van VAK en VEK-kredieten met +48 keuro komende van de subsidies aan de LEM's (MB0-1MDH2CA-WT) om te voorzien in de financiering van de kosten voor de juridische ondersteuning aan de LOM Vlaanderen.
- een herschikking van -25 keuro vastleggingskredieten naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT), dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

De realisatie van de vastleggingskredieten liggen in lijn met de begrotingsaanpassing. De gerealiseerde vereffeningskredieten liggen 41 keuro lager dan gebudgetteerd, deze vallen in onderbenutting.

2. ISE EXPLOITATIE LUCHTHAVENS

De private luchthavenexploitatie maatschappijen (LEM's, dit zijn LEM Antwerpen nv en LEM Oostende-Brugge nv) zorgen voor het dagelijks beheer en de commerciële exploitatie. De LEM's staan hierbij ook in voor alle taken m.b.t. beveiliging en brandweer.

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt beheerd door een private NV (ILKW NV), waarvan het Vlaamse Gewest minderheidsaandeelhouder is.

Conform het LOM-LEM decreet d.d. 2008 ontvangen de LEM's een werkings- en investeringssubsidie vanwege het Vlaams Gewest, die deze kosten (deels) compenseert. De huidige subsidieovereenkomst werd afgesloten in 2013. Onderstaande tabel geeft de uitvoering van begrotingsjaar 2025 weer:

Luchthaven	Werkingsubsidie/investeringssubsidie	In keuro
Antwerpen	Werkingsubsidie	5.061
Oostende-Brugge	Werkingsubsidie	7.892
Antwerpen	Investeringsubsidie	0
Oostende-Brugge	Investeringsubsidie	0

Ook met de exploitant van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem werd een subsidieovereenkomst afgesloten, ter dekking van de kosten m.b.t. veiligheid, beveiliging, brandweer en luchtverkeersinformatie. Deze overeenkomst loopt af in 2026, en dient vernieuwd te worden. Onderstaande tabel geeft de uitvoering van begrotingsjaar 2025 weer:

Luchthaven	Werkingsubsidie/investeringssubsidie	In keuro
Kortrijk-Wevelgem	Werkingsubsidie	2.134
Kortrijk-Wevelgem	Investeringsubsidie	0

De voor deze ISE bij BO 2025 ISE opgenomen indicator is: aantal passagiers luchthavens

In 2025 passeerden er in de luchthaven van Antwerpen 240.541 passagiers, dit is een stijging met 15% ten opzichte van 2024. In de luchthaven van Oostende-Brugge waren dat dit er 404.076, dit is eveneens een stijging met 15% ten opzichte van het jaar voordien.

De uitgaven onder dit ISE worden uitgevoerd met het oog op het behoud van de certificering van de luchthavens door DG Luchtvaart. Bij BO 2026 werd de indicator m.b.t. de certificering van de luchthavens opgenomen omdat deze indicator beter in relatie staat tot de uitgaven.

2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structurelement

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Vanuit dit ISE voorzien we de nodige middelen voor veiligheid, beveiliging, brandweer en luchtverkeersinformatie.

2.2. Operationele doelstellingen

OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid

In uitvoering van het LOM-LEM decreet en de bestaande subsidieovereenkomsten, worden de

taken inzake beveiliging en brandweer verder gesubsidieerd aan de private luchthavenexploitanten.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MDH2CA-WT

2.3 Budgettair kader voor het begrotingsjaar **EXPLOITATIE LUCHTHAVENS, MVG excl. DAB**

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	16.555	15.088	15.088	16.555	15.257	15.214
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	16.555	15.088	15.088	16.555	15.257	15.214

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten lagen op jaareinde respectievelijk 1.467 keuro en 1.298 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing.

Dit is het gevolg van volgende kredietherschikkingen:

- Herverdeling van de vastleggingskredieten van -1.419 keuro naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT), in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1;
- Herverdeling van vastleggings-en vereffeningskredieten ten bedrage van -48 keuro naar MB0-1MDH2BA-WT teneinde te voorzien in de financiering van de kosten voor de juridische ondersteuning aan de LOM Vlaanderen;
- Herverdeling van vereffeningskredieten van -1.250 keuro binnen het beleidsdomein MOW in functie van de betaalnoden m.b.t. de investeringen.

De uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

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

Ontvangsten

MB0-9MDHACA-OW – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	14	0	0
BA-JR 2025	14	0	0
BU 2025	38	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De gerealiseerde ontvangsten betreffen de concessievergoedingen van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem aan het Vlaams Gewest voor 2025 en voorgaande jaren.

De algemene ontvangsten liggen op jaareinde in lijn met de begrotingsaanpassing.

De realisatie lag 24 keuro hoger dan geraamd bij de begrotingsaanpassing, dankzij de verkoop van gesubsidieerde wagens voor +16 keuro, een terugvordering van +4 keuro en een hogere concessievergoeding (18 keuro t.o.v. 17 keuro vorig jaar).

Uitgaven

MB0-1MDH2CA-WT – UITBATING REGIONALE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de subsidies aan de LEM's voorzien.

Concreet worden volgende subsidies voorzien:

- Investeringssubsidie LEM Oostende-Brugge;
- Investeringssubsidie LEM Antwerpen;
- Investeringssubsidie NV ILKW;

- Werkingssubsidie LEM Oostende-Brugge;
- Werkingssubsidie LEM Antwerpen
- Werkingssubsidie NV ILKW

Voorliggend artikel draagt bij tot OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	16.555	15.088	15.088	16.555	15.257	15.214

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten m.b.t. voorliggend artikel lagen op jaareinde respectievelijk 1.467 keuro en 1.298 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing.

Dit is het gevolg van volgende kredietherschikkingen:

- Herverdeling van de vastleggingskredieten van -1.419 keuro naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT), in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1;
- Herverdeling van vastleggings-en vereffeningskredieten ten bedrage van -48 keuro naar MB0-1MDH2BA-WT teneinde te voorzien in de financiering van de kosten voor de juridische ondersteuning aan de LOM Vlaanderen;
- Herverdeling van vereffeningskredieten van -1.250 keuro teneinde mee te voorzien in de betaalnoden en de boekhoudkundige verwerking m.b.t. de 'te ontvangen facturen' (TOF).

De uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

3. ISE INVESTERINGEN LUCHTHAVENS

De luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge worden beheerd binnen de LOM-LEM structuur. Hierbij staat het Vlaamse Gewest via de LOM Vlaanderen in voor de instandhouding van de basisinfrastructuur, zodat deze steeds blijft voldoen aan de steeds strenger wordende internationale en Europese regelgeving.

De uitgaven voor infrastructuur onder dit ISE worden gedaan om te blijven voldoen aan Europese en internationale regelgeving met betrekking tot de luchtvaart, en de certificering uitgevoerd door DG Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Zonder certificering is de uitbating van de luchthavens niet mogelijk. De outputindicator van deze uitgaven is vanaf BO2026 de certificering van elk van de luchthavens (Antwerpen, Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem) door DG Luchtvaart. We streven naar certificering door DG Luchtvaart voor elk van de gecertificeerde luchthavens. Deze zijn op vandaag aanwezig voor de 3 luchthavens.

Het Vlaamse Gewest voorziet deze financiering via de investeringstoelage aan de LOM Vlaanderen (MB0-1MDH5DY-IS), de provisie m.b.t. niet-economische investeringen op de Vlaamse Luchthavens (MB0-1MDH2DB-WT) en de investeringssubsidies aan de LEM's (MB0-1MDH2CA-WT). De investeringen door de LOM Vlaanderen zelf worden bekostigd door de investeringstoelage, concessievergoedingen en een leningsovereenkomst met Belfius.

In dit kader heeft LOM Vlaanderen in 2025 onder meer de volgende investeringen en werkzaamheden uitgevoerd, gegroepeerd per luchthaven.

Luchthaven Oostende-Brugge

- vernieuwing van de Runway Guard Lights (50 keuro)
- vernieuwing van het toegangscontrolesysteem;
- vernieuwing van de primaire bekabeling (1.500 keuro)
- renovatie van de verkeerstoren (2.169 keuro);
- vernieuwing van ILS 08 (in samenwerking met luchtverkeersleider skeyes (140 keuro)
- voorbereiding van de bouw van een nieuwe brandweerkazerne.

Luchthaven Antwerpen

- voorbereiding van de renovatie van de laadvloer en riolering.

Voor deze ISE werd bij BBT BO 2025 volgende indicator opgenomen: Aantal ton vervoerde vracht in de luchthavens

In de Vlaamse regionale luchthavens werd in 2025 22.901 ton aan goederen vervoerd. Oostende-Brugge is de belangrijkste regionale luchthaven voor vrachtluchtvervoer. In 2025 werd daar 22.899 ton behandeld. Dat is 26% meer dan in 2024. Deze stijging is voornamelijk het gevolg van de tijdelijke sluiting van de luchthaven in 2024, omwille van onderhoud van de start- en landingsbaan. De luchthaven van Antwerpen is minder gespecialiseerd in het vervoer van vracht. De hoeveelheid bleef er in 2025 dan ook beperkt tot 2,2 ton. De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem vervoert zo goed als geen vracht.

3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vanuit dit ISE wordt geïnvesteerd in de luchthavens, onze economische poorten. De investeringen werden uitgevoerd volgens het goedgekeurd GIP 2025-2027.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Vanuit dit ISE investeren we in de luchthaveninfrastructuur van de regionale luchthavens.

3.2. Operationele doelstellingen

OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

De middelen om de basisinfrastructuur van onze luchthavens op peil te brengen en te houden, zodat de luchthavens voldoen aan de Europese en internationale vereisten en operationeel kunnen blijven, worden voorzien op het GIP.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MDH2DB-WT en MB0-1MDH5DY-IS

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

We zorgen voor een kwalitatieve voorbereiding van onze projecten.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MDH2DB-WT en MB0-1MDH5DY-IS

OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid

In 2025 werden de volgende projecten gerealiseerd op de Luchthaven Oostende-Brugge: de renovatie van de verkeerstoren, de vernieuwing van de primaire bekabeling, de vernieuwing van de stroomregelaars en de renovatie van de ILS08. Op de Luchthaven Antwerpen werd de 5-jaarlijkse hindernisopmeting uitgevoerd. Deze investeringen laten toe blijvend te voldoen aan de certificering van de luchthavens.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MDH5DY-IS, MB0-1MDH2DB-WT en MB0-1MDH2DY-IS

3.2.1. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

INVESTERINGEN LUCHTHAVENS, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	0	7.396	0	0	0	0
Toe-lagen IS	1.259	1.259	7.608	7.608	7.608	7.608
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	1.259	8.655	7.608	7.608	7.608	7.608

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-vastleggingskredieten betreffen op jaareinde 7.396 keuro. Dit betreft de geruiterde vastleggingskredieten op het begrotingsartikel MB0-1MDH2DB-WT ter financiering van de niet-economische investeringen op de luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen. Deze geruiterde middelen worden overgedragen naar begrotingsjaar 2026.

De toelagen betreffen enerzijds de werkingstoelage aan de LOM Vlaanderen en anderzijds de investeringstoelage aan de LOM Vlaanderen. De afwijking m.b.t. de vastleggingskredieten is het gevolg van technische vastleggingskredieten teneinde de begrote vereffeningskredieten ook effectief te kunnen vereffenen. Deze vastleggingskredieten zijn technisch van aard daar deze niet worden doorvertaald in de begroting van de LOM Vlaanderen. Er is m.a.w. geen additionele beleidsruimte gecreëerd t.o.v. de begrotingsaanpassing 2025.

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

Uitgaven

MB0-1MDH2DA-WT – LUCHTHAVENINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel wordt de investeringssubsidie aan de luchthaven Kortrijk- Wevelgem voorzien. Voor 2025 worden geen subsidies voorzien.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Uitvoering in lijn met begroting.

MB0-1MDH2DB-WT – PROVISIE LUCHTHAVENS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft hier de provisie voor de luchthavens. De LOM Vlaanderen heeft de decretale en statutaire taak om de instandhouding van de basisinfrastructuur op de luchthavens te waarborgen. Het Gewest heeft begin jaren '90 sterk geïnvesteerd in deze infrastructuur.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten;
- OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	7.396	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten op jaareinde (7.396 keuro VAK) op dit geruiterde artikel zal de komende jaren aangewend worden voor investeringen in de luchthavens.

In 2025 werd de begrotingsruiter niet aangewend en wordt overgedragen naar 2026 cf. de bepaling in het uitgavendecreet.

MB0-1MDH2DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ VLAANDEREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan de LOM Vlaanderen. Sinds juli 2021 worden LOM Oostende-Brugge en LOM Antwerpen samengevoegd in LOM Vlaanderen. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen voor de verdere details.

Voorliggend artikel draagt bij tot OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	245	245	245	245	245	245

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de voorziene kredieten.

MB0-1MDH5DY-IS – LUCHTHAVENONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ VLAANDEREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Sinds juli 2021 worden LOM Oostende-Brugge en LOM Antwerpen samengevoegd in LOM Vlaanderen. De investeringsmiddelen zullen dus via dit toelageartikel voorzien worden. Zie bespreking van de begroting van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappij Vlaanderen voor de verdere details.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten;
- OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	1.014	1.014	7.363	7.363	7.363	7.363

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten bleven stabiel tussen BA2025 en jaareinde.

De benodigde vastleggingskredieten stegen met +6.349 keuro technisch VAK om de begrote vereffeningskredieten effectief vereffend te krijgen.

3.2.3. Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: LOM Vlaanderen

Omschrijving

De LOM Vlaanderen heeft als doelstelling de duurzame ontwikkeling, de instandhouding, het beheer en het onderhoud van de luchthaveninfrastructuur op de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge. De LOM stelt deze infrastructuur ter beschikking van de private luchthavenexploitanten, die instaan voor de commerciële uitbating. Concreet moeten de LOM de noodzakelijke investeringen uitvoeren opdat het EASA-certificaat van de luchthavens behouden blijft.

Voor de link met de strategische en operationele doelstellingen wordt verwezen naar de toelageartikelen MB0-1MDH2DY-IS en MB0-1MDH5DY-IS.

Ontvangsten

De ontvangsten van de LOM Vlaanderen betreffen onderstaande:

- De concessies (met name de jaarlijkse concessievergoeding die de LEM Antwerpen en LEM Oostende-Brugge betaalt) ten belope van 2.309 keuro;
- De werkingstoelage van het Vlaamse Gewest ten belope van 245 keuro;
- De investeringstoelage van het Vlaamse Gewest ten belope van 1.014 keuro;

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	1.842	2.309

Betoelaging (ZZ-OI)

7.608

1.259

Uitgaven

In dit kader heeft de LOM Vlaanderen o.a. volgende investeringen uitgevoerd in 2025:

Luchthaven Oostende-Brugge

- vernieuwing van de Runway Guard Lights (50 keuro)
- vernieuwing van het toegangscontrolesysteem;
- vernieuwing van de primaire bekabeling (1.500 keuro)
- renovatie van de verkeerstoren (2.169 keuro);
- vernieuwing van ILS 08 (in samenwerking met luchtverkeersleider skeyes (140 keur)
- voorbereiding van de bouw van een nieuwe brandweerkazerne.

Luchthaven Antwerpen

- voorbereiding van de renovatie van de laadvloer en riolering.
- Preventief en correctief onderhoud inzake CCTV, mechanische installaties en elektrische installaties. (40 keuro)

De LOM Vlaanderen realiseerde in 2025 volgende uitgaven:

	BA-JR 2025	BU 2025
Werkingskosten	292	810
Investeringskosten	13.363	3.849
Financiële kosten	573	569

De LOM realiseerde een overgedragen overschot van 8.582 keuro, en een over te dragen overschot van 6.922 keuro. Er werd dus voor 1.660 keuro ingeteerd op het saldo.

VI. BELEIDSVELD: GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

1. ISE BELEID GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 vormt het langetermijnkader voor een duurzaam, veilig en efficiënt mobiliteitssysteem. De visie streeft naar maximale verbondenheid en bereikbaarheid tegen 2050, ondersteund door vlotte, naadloze en emissievrije mobiliteit. Ze vertrekt vanuit vier kernperspectieven: veiligheid, duurzaamheid, vlotheid en naadloos overstappen, en ondersteunt zo aantrekkelijke leefomgevingen, een sterke economie en een kleinere materiaalvoetafdruk.

Het decreet Basisbereikbaarheid (2019) vertaalt deze langetermijnambities naar concrete operationele principes. Vlaanderen schakelt hiermee over naar een vraaggericht, flexibeler en geïntegreerd openbaarvervoersysteem, georganiseerd via een gelaagd netwerk (kernnet, aanvullend net, vervoer op maat). De vervoerregio's spelen hierin een sleutelrol: zij brengen lokale besturen en mobiliteitsactoren samen om de visie regionaal te concretiseren en combimobiliteit structureel vorm te geven.

Voorliggend inhoudelijk structurelement beoogt de uitrol van de beleidsvisie omtrent 'Basisbereikbaarheid' en de uitgaven die daartoe gedaan worden door het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Toegankelijkheid van bus- en tramhaltes De Lijn (masterplan toegankelijkheid)

De uitgangspunten van het Masterplan zijn:

- Bestaande haltes zijn dan basistoegankelijk, met wat hulp
- Nieuw of opnieuw aangelegde haltes zijn dan zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden

In het Masterplan toegankelijkheid werd vastgelegd dat 50% van de haltes van het kern- en aanvullend net toegankelijk moet zijn tegen 2030 en dat Hoppinpunten eveneens integraal toegankelijk moeten worden aangelegd. Momenteel (cijfer eind 2025) is 37,2 % van de haltes basistoegankelijk mits hulp.

1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structurelement

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

We zetten actief in op een ambitieuze modal shift: het aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen.

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

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

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

Dit is de verandering naar een vraaggericht, flexibel en geïntegreerd mobiliteitsbeleid waar de lokale besturen via de vervoerregio's een partner worden in het Vlaamse mobiliteitsbeleid en dat beleid ook mee van onderuit opbouwen.

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

De focus en efficiëntie binnen het beleidsdomein MOW worden versterkt door de Vervoersautoriteit verder uit te bouwen als modusneutrale, tactisch en strategisch orgaan dat het openbaar vervoer coördineert.

1.2. Operationele doelstellingen

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030

In 2025 zette DMOW verder in op communicatie om de modal shift te versterken (787 keuro). Via duidelijke, praktische communicatie helpt Hoppin drempels weg te nemen door burgers te informeren, gidsen en inspireren over de beschikbare duurzame mobiliteitsopties. Dit gebeurt via de Hoppinwebsite, sociale media en een uitgebreide toolbox voor lokale besturen, intercommunales en aanbieders van deelmobiliteit. Sinds 2025 is in elke vervoerregio een aanbod aan VoM-deelmobiliteit beschikbaar, waarbij bijvoorbeeld al een kwart van de deelfietsen in Vlaanderen deel uitmaakt van het Hoppin-aanbod. De beschikbare middelen om m.b.t. het VoM zijn ondergebracht onder ISE 'Exploitatie gemeenschappelijk vervoer' (zie MB0-1MEH2GB-WT en MB0-1MEH2GW-IS).

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MEH2EA-WT

OD 2.2 Combimobiliteit

In 2025 werd de Hoppinpuntendatabank verder doorontwikkeld (202 keuro). Deze databank bevat een overzicht van alle geïdentificeerde Hoppinpunten én alle informatie over het (mobiliteits)aanbod van al gerealiseerde Hoppinpunten. Verder fungeert de databank als bron voor onder meer de Hoppinwebsite en (de leverancier van) de Hoppinzuilen.

De informatiedrager waarmee het Hoppinpunt fysiek wordt aangeduid, wordt vereenvoudigd. Dit haalt de kostprijs naar beneden, waardoor ook de subsidiepercentages (toegekend vanuit het combimobiliteitsfonds) vanaf 2026 naar beneden kunnen worden bijgesteld. Het voorstel van aangepast subsidiebesluit werd daartoe uitgewerkt.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MEH2EA-WT.

OD 3.1 Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen

In 2025 werd de Vervoersautoriteit aangeduid als modusneutraal orgaan dat het openbaar vervoer in Vlaanderen definieert en coördineert. In deze hoedanigheid adviseert de Vervoersautoriteit de beleidsmakers, houdt het toezicht op de naleving van de regelgeving en van de contracten die verband houden met het openbaar personenvervoer en faciliteert het

overleg tussen de mobiliteitsspelers. Hiervoor is er een voortdurende samenwerking met de andere partners en spelers in het mobiliteitslandschap.

Specifiek werd er in 2025 ingezet op de uitbouw en versterking van de vervoersautoriteit (88 keuro). Net als vorig jaar werd er een opvolgingsrapport opgemaakt over de prestaties van De Lijn in het kader van het huidige openbaredienstencontract over het jaar 2024. Parallel werd in 2025 een evaluatierapport van de basisbereikbaarheid over het jaar 2024 opgemaakt ([Rapport evaluatie vervoersplannen 220126 v4 qg73kw.pdf](#)). Vanuit haar regietaak is de vervoersautoriteit eveneens gestart met de besprekingen over het nieuwe openbare dienstencontract met De Lijn (192 keuro). De tevredenheidsenquête en de CES-enquête over 2024 werden afgerond ([Nota ritttevredenheid De Lijn 2024 in opdracht van DMOW n6mtu6.pdf](#)). De enquêtes over het jaar 2025 werden opgestart.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MEH2EA-WT.

OD 3.4 Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers

Het Masterplan Toegankelijkheid zet in op sneller meer toegankelijke haltes. Lokale besturen en wegbeheerders worden gestimuleerd om werk te maken van de aanleg van toegankelijke haltes. In 2025 werd 770 keuro subsidies toegekend voor de aanleg van toegankelijke haltes door de lokale besturen.

Het Masterplan Toegankelijkheid (546 keuro) en de realisaties werden samen met De Lijn, VVSG, AWV en Inter geëvalueerd in 2025. Daaruit bleken diverse aandachtspunten waaraan gewerkt kan worden om de vooropgestelde doelstelling te halen en werden maatregelen geformuleerd. Eén van de maatregelen is de verhoging van de subsidies toegankelijke haltes, waarvoor het voorstel BVR uitgewerkt werd. Daarnaast werden aan steden en gemeenten via de vervoerregio's haltelijsten bezorgd met alle relevante info om hen toe te laten een plan op te maken én werden de richtlijnen geëvalueerd aan de hand van praktijktesten.

Met Inter (Agentschap Toegankelijk Vlaanderen) werd een nieuwe samenwerkingsovereenkomst afgesloten rond kennis en visievorming met betrekking tot toegankelijkheid en toegankelijk openbaar vervoer.

Parallel aan de inspanningen rond toegankelijke haltes werd in 2025 ook verder gewerkt aan een toekomstgericht kader voor aangepast vervoer. De huidige werkwijze van de DAV's en MAV's is niet uniform en ook sterk versnipperd. Een eenvormig beleid waarbij er kan gewerkt worden met een heldere budgettaire planning dringt zich op. Een voorontwerp van decreet tot regeling van het aangepast vervoer werd voorbereid en voorziet in een modernisering van het huidige Compensatiedecreet waarbij we een eenvormig, gebruiksvriendelijk, toegankelijk en kwaliteitsvol kader voor aangepast vervoer voorzien wanneer het regulier vervoer geen oplossing biedt. Op die manier bevorderen we de maatschappelijke integratie van personen met een mobiliteitsbeperking. Het voorontwerp van decreet omvat onder andere een heldere en eenduidige afbakening van de doelgroep die gebruik kan maken van het aangepast vervoer, op basis van de MIS (mobiliteitsindicatiestelling), en de oprichting van een centraal data- en reserveringsplatform.

Op 19 december 2025 werd dit voorontwerp van decreet een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van een uniform data- en reserveringsplatform voor het aangepast vervoer werden opgestart.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MEH2EA-WT.

OD 4.1 Naar een vervoerregioraad 2.0

In het voorjaar 2025 werden de nieuwe vervoerregioraden samengesteld en geïnstalleerd. De talrijke nieuwe mandatarissen werden ingeleid in de werking, bevoegdheden en opdrachten van dit interbestuurlijk overlegorgaan en kregen een kennismaking met het regionaal mobiliteitsplan. In het najaar van 2025 werden de aanpassingen aan het OV-net en VOM die voorzien waren voor begin 2026 doorgesproken op de vervoerregioraden. De vervoerregioraden brachten een gefundeerd advies uit op het 3-jarig GIP en zorgden voor de uitrol van de laatste voorziene VOM-deelfietssystemen in Vlaanderen en de opvolging hiervan. De vervoerregio's staan in voor het opvolgen en uitwerken van acties uit de regionale mobiliteitsplannen.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MEH2EA-WT.

OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken werkt samen met andere beleidsdomeinen en gewesten. Zo werken we mee aan de hervorming van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. Daarnaast nemen we deel aan intergewestelijk overleg over de vervoersautoriteit en MaaS. Voor de vervoersautoriteit gaat het om het uitwisselen van relevante informatie tussen de gewesten, bijvoorbeeld over geplande wetgevende initiatieven, aanpassingen aan het openbaarvervoernetwerk met gewestoverschrijdende impact, en best practices rond de organisatie en werking van vervoersautoriteiten en hun toezicht op OV-operatoren.

Voor MaaS participeren we in gezamenlijke werkgroepen waar afspraken worden gemaakt over onder meer de gedragscode, data-uitwisseling, standaardisering, ticketing en andere elementen die een vlotte interoperabiliteit tussen de gewesten moeten verzekeren.

1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

BELEID GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	9.102	6.451	6.451	9.102	4.312	4.418
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0

Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	9.102	6.451	6.451	9.102	4.312	4.418

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-uitgaven in VAK in het kader basisbereikbaarheid bedroegen 6.451 keuro in 2025 en lagen lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan een herverdeling van -1.061 keuro VAK, naar het rollend fonds in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1, alsook de herverdeling van VAK en VEK-kredieten ten belope van -1.590 keuro naar Vervoer op maat in het kader van de meerkosten m.b.t. de compensaties voor de Diensten Aangepast Vervoer en subsidies Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer.

De ESR-uitgaven in VEK bedroegen 4.418 keuro in 2025 en lagen lager dan geraamd bij de begrotingsaanpassing. Dit wegens de bovenvermelde herverdeling naar Vervoer op maat -1.950 keuro, alsook de herverdeling binnen MOW ten bedrage van – 3.200 keuro VEK binnen MOW in functie van de betaalnoden m.b.t. de investeringen binnen het beleidsdomein MOW.

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

Uitgaven

MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Een clustering van de uitgaven met betrekking tot de basisbereikbaarheid wordt voorzien onder dit begrotingsartikel. Het gaat onder andere over studies, ondersteuning, proefprojecten leerlingenvervoer, tevredenheidsonderzoek,... in het kader van basisbereikbaarheid. Daarnaast worden ook de uitgaven in het kader van het Masterplan Toegankelijkheid haltes en mobipunten voorzien op dit begrotingsartikel.

Tot en met 2023 werden de uitgaven in het kader van vervoer op maat, waaronder de subsidiëring van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV's) en de diensten aangepast vervoer (DAV's), alsook de subsidies ter ondersteuning van het woon-werkverkeer, op voorliggend begrotingsartikel opgenomen. Vanaf 2024 worden deze apart opgenomen op een nieuw begrotingsartikel (MB0-1MEH2GB-WT) om zo alles rond vervoer op maat (VOM) duidelijk af te zonderen en zo dus de transparantie te verhogen.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030;
- OD 2.2 Combimobiliteit;
- OD 3.1 Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen;
- OD 3.4 Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers;

- OD 4.1 Naar een vervoerregioraad 2.0;

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	9.102	6.451	6.451	9.102	4.312	4.418

Inhoudelijke toelichting:

De beschikbare vastleggingskredieten op jaareinde liggen 2.651 keuro lager dan de middelen voorzien bij de begrotingsaanpassing 2025.

Dit is het gevolg van volgende kredietherschikkingen doorheen 2025:

- Herverdeling van -1.590 keuro VAK en VEK, naar MB0-1MEH2GB-WT, Vervoer op maat, in het kader van de meerkosten m.b.t. de compensaties DAV en subsidies MAV;
- Herverdeling van -1.061 keuro VAK, naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT). Dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

De VAK-uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

De beschikbare vereffeningskredieten lagen op jaareinde 4.790 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is het gevolg van onderstaande herschikkingen van middelen:

- Herverdeling van -1.590 keuro VAK en VEK, naar MB0-1MEH2GB-WT (zie ISE 'Exploitatie Gemeenschappelijk Vervoer');
- Herverdelingen ten bedrage van -2.500 keuro en -700 keuro VEK binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen binnen het beleidsdomein MOW.

De effectieve VEK-uitvoering lag op jaareinde 106 keuro hoger dan de beschikbare kredieten. Dit in het kader van een correcte, boekhoudkundige verwerking cf. de vereisten van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën.

2. ISE INVESTERINGEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

Het ISE Investerings gemeenschappelijk vervoer bundelt de investeringsprojecten m.b.t. investeringen in gemeenschappelijk vervoer, m.n. in combimobiliteit en spoor. De investeringen gerealiseerd door VVM De Lijn zijn vervat in ISE Exploitatie gemeenschappelijk vervoer.

Combimobiliteit betekent dat reizigers meerdere vervoersmiddelen combineren binnen één traject. Dit wordt mogelijk gemaakt door een ruim aanbod aan vervoersmodi en goed uitgeruste knooppunten ('Hoppinpunten') waar vlotte overstappen centraal staan.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Aantal actieve Hoppinpunten

Het eerste Hoppinpunt werd begin 2021 aangelegd, en sindsdien zijn er aan een redelijk tempo Hoppinpunten bijgekomen. Eind 2025 waren er zo'n 240 Hoppinpunten, verspreid over het Vlaamse grondgebied. Toegankelijkheid is steeds een aandachtspunt bij de aanleg van nieuwe Hoppinpunten.

2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vanuit dit ISE dragen we bij tot investeringen in duurzaam personenvervoer en modal shift. De investeringen werden uitgevoerd volgens het goedgekeurd GIP 2025-2027.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

We zetten actief in op een ambitieuze modal shift: het aandeel duurzame modi neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen. Vanuit dit ISE wordt bijgedragen aan deze doelstelling door te investeren in combimobiliteit en spoor.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Onder dit ISE investeren we in spoorwegen.

2.2. Operationele doelstellingen

OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

De investeringen m.b.t. het gemeenschappelijk vervoer onder ISE Investeren hebben betrekking op prefinanciering Vlaamse prioritaire spoorprojecten (2.349 keuro) en hoppininfrastructuur (3.929 keuro).

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH2FB-WT en MB0-1MEH2FC-WT

Investeren en structureel onderhoud in patrimonium, sporen en tunnels, digitalisering en databeheer, trams en bussen stationsomgevingen en vergroening bij De Lijn en de kosten voor de beschikbaarheidsvergoedingen Brabo 1 en Livan en andere PPS constructies worden onder ISE Exploitatie gemeenschappelijk vervoer aangerekend.

Relevante begrotingsartikelen: zie ISE Exploitatie gemeenschappelijk vervoer

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

We zorgen voor een kwalitatieve voorbereiding van onze projecten.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH2FB-WT en MB0-1MEH2FC-WT

OD 2.2 Combimobiliteit

We zetten in op de aanleg van kwalitatieve en toegankelijke Hoppinpunten. Vandaag (maart 2026) zijn er 249 actieve Hoppinpunten ingericht.

Op het combimobiliteitsfonds kennen we investeringssubsidies aan lokale besturen toe voor de realisatie van hoppinpunten, investeren we als beleidsdomein MOW zelf in hoppinpunten en stationsomgevingen.

In 2025 werd 5 miljoen euro door De Lijn besteed aan stationsomgevingen, AWV investeerde voor bijna 4 miljoen euro (3.929 keuro) in Hoppinpunten langsheen gewestwegen.

De uitgevoerde ingrepen variëren van het plaatsen van een Hoppinzuil tot het aanpassen van markeringen en signalisatie, het plaatsen van fietsenstallingen, het aanpassen en toegankelijk maken van de halteinfrastructuur openbaar vervoer, het vergunnen van een deelsysteem, etc.

De investeringssubsidies aan lokale besturen bedroegen in 2025 1.099 keuro.

Daarnaast werden alle carpoolparkings en P+R-parkings in kaart gebracht, in overleg met de vervoersregio's werd bepaald welke parkings op termijn ingericht moeten worden als Hoppinpunt.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MEH2FC-WT.

OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken

Het treinnet is de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Samen met NMBS en Infrabel maakte het beleidsdomein MOW werk van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de drie gewesten inzake financiering van de strategische spoorweginfrastructuren. Hierin financiert Vlaanderen 11 prioritaire spoorweginfrastructuurprojecten waarvan verschillende voor reizigersvervoer.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MEH2FB-WT.

2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

INVESTERINGEN GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	17.360	11.100	7.377	30.970	18.620	18.292
Toe-lagen IS	1.549	0	626	1.549	626	626
Overige LE, PA, andere	0	108.121	0	0	0	0

Totaal	18.909	119.221	8.003	32.519	19.246	18.918
---------------	---------------	----------------	--------------	---------------	---------------	---------------

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-vastleggingskredieten lagen op jaareinde 6.260 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit heeft voornamelijk te maken met de financiering van de operationele tekorten bij VVM De Lijn, alsook een herverdeling naar VVM De Lijn ter compensatie van de door VVM De Lijn uitgevoerde investeringen m.b.t. Hoppinpunten aan stationsomgevingen (2.220 keuro). Er wordt verwezen naar begrotingsartikel MB0-1MEH2FC-WT voor een gedetailleerde toelichting.

De ESR-vereffeningskredieten lagen op jaareinde 12.350 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van diverse kredietherverdelingen (o.a. ter compensatie van de operationele tekorten bij VVM De Lijn, acute betaalnoden in het kader van de investeringen binnen het beleidsdomein MOW,...). De gedetailleerde bespreking is voorzien bij onderliggende begrotingsartikelen).

De toelage binnen voorliggend ISE betreft de werkingstoelage aan het Pendelfonds. Deze werd omwille van het uitblijven van een subsidieoproep tot 0 keuro VAK gereduceerd. 948 keuro VAK werd herverdeeld naar de werkingstoelage van VVM De Lijn in het kader van de operationele kosten van basisbereikbaarheid. Het restant, 601 keuro VAK, werd herverdeeld naar het rollend fonds ter financiering van de leefbaarheidsprojecten rond de Antwerpse ring (overkappingsruiter; MB0-1MHH2RD-WT).

Echter was er wel nood aan 626 keuro om te voorzien in vereffeningen uit subsidieoproepen uit het verleden. Bijgevolg, en om technische redenen, betreft de VAK-uitvoering 626 keuro. Dit betreft technisch VAK dat niet wordt doorvertaald in de begroting van het Pendelfonds. Er is dus geen beleidsruimte gecreëerd.

De beschikbare vastleggingskredieten op jaareinde waarmee participaties kunnen worden aangegaan i.h.k.v. de cofinanciering van spoorprojecten en een Vlaams coherent combimobiliteitsbeleid betreffen op jaareinde 2025 108.121 keuro. Zoals bepaald in het uitgavendecreet betreffen dit geruiterde middelen. Deze middelen worden integraal overgedragen naar begrotingsjaar 2026.

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

Uitgaven

MB0-1MEH2FB-PA – COFINANCIERING SPOOR

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Begrotingsuitvoering:

	(duizend euro)
--	----------------

	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	108.121	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De beschikbare vastleggingskredieten op jaareinde betreffen de geruiterde kredieten, zoals bepaald in het uitgavendecreet BA2025, waarmee participaties kunnen worden aangegaan i.h.k.v. de cofinanciering van spoorprojecten en een Vlaams coherent combimobiliteitsbeleid. Deze middelen worden integraal overgedragen naar begrotingsjaar 2026.

MB0-1MEH2FB-WT – COFINANCIERING SPOOR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden middelen voorzien voor de cofinanciering van spoorinvesteringen, alsook voor het project in het kader van de stationsomgeving Mechelen.

Bovenliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten;
- OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	5.970	5.970	2.349	5.970	2.660	2.284

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen in uitvoering 3.621 keuro lager dan de finale kredieten op jaareinde. Deze middelen worden cf. de bepaling in het uitgavendecreet BA2025, overgedragen naar begrotingsjaar 2026.

De uitvoering van begrotingsjaar 2025 betreffen de kosten gedragen door het Vlaamse Gewest in de Vlaamse prioritaire spoorprojecten, met name:

- 12^e vordering van de Vlaamse Spoorprioriteiten door Infrabel: 2.180 keuro;
- Tweede spoorontsluiting haven van Antwerpen (vergunningsprocedure): 169 keuro.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 3.310 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is het gevolg van onderstaande kredietherschikkingen doorheen 2025:

- Herverdelingen ten bedrage van -2.000 keuro en -1.310 keuro VEK binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen binnen het beleidsdomein.

De finale uitvoering lag 376 keuro lager dan de beschikbare middelen. Deze middelen vielen bijgevolg in onderbenutting.

MB0-1MEH2FC-WT – COMBIMOBILITEITSFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de middelen voor de uitbouw van een netwerk van Hoppinpunten of vervoersknooppunten, overeenkomstig de Vlaamse beleidsvisie, voorzien.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten;
- OD 2.2 Combimobiliteit.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	11.390	5.130	5.028	25.000	15.960	16.008

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde 6.260 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Deze daling wordt verklaard door volgende kredietherschikkingen doorheen 2025:

- Herverdeling ten bedrage van -1.652 keuro VAK naar de werkingstoelage van De Lijn (MB0-1MEH2GY-IS) om te voorzien in de operationele meerkosten m.b.t. de uitrol van basisbereikbaarheid;
- Herverdeling ten bedrage van -2.220 keuro VAK naar de investeringstoelage van De Lijn (MB0-1MEH5GY-IS) om de reeds gedane investeringen door De Lijn m.b.t. stationsomgevingen in 2025 te compenseren;
- Herverdeling ten bedrage van -2.388 keuro VAK naar de werkingstoelage van De Lijn (MB0-1MEH2GY-IS) om te voorzien in de benodigde financiering van de operationele kosten n.a.v. de afoming van de nettovervoersopbrengsten voor begrotingsjaar 2025.

De uitvoering m.b.t. de uitrol van Hoppinpunten op voorliggend begrotingsartikel bedroeg op jaareinde:

- Subsidies aan lokale besturen voor de uitrol van Hoppinpunten: 1.099 keuro;
- Aanleg van Hoppinpunten in eigen beheer (door het Agentschap Wegen en Verkeer): 3.929 keuro.

De overige, niet-aangewende middelen ten bedrage van 101 keuro worden cf. de bepaling in het uitgavendecreet overgedragen naar begrotingsjaar 2026.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 9.040 keuro lager dan de begrotingsaanpassing 2025. Dit is het de sommatie van onderstaande kredietherschikkingen doorheen 2025:

- Diverse herverdelingen ten bedrage van -3.000 keuro en -1.000 keuro VEK binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen binnen het beleidsdomein MOW;
- Herverdeling van -1.000 keuro VEK naar MB0-1MHH2OD-WT (uitgaven i.h.k.v. de verkeersveiligheid zoals o.a. de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan) om te voorzien in de acute betaalnoden doorheen 2025;
- Herverdeling ten bedrage van -1.652 keuro VEK naar de werkingstoelage van De Lijn (MB0-1MEH2GY-IS) om te voorzien in de operationele meerkosten m.b.t. de uitrol van basisbereikbaarheid;
- Herverdeling ten bedrage van -2.388 keuro VEK naar de werkingstoelage van De Lijn (MB0-1MEH2GY-IS) om te voorzien in de benodigde financiering van de operationele kosten n.a.v. de afroaming van de nettovervoersopbrengsten voor begrotingsjaar 2025.

De effectieve uitvoering op jaareinde lag 48 keuro hoger dan de finale kredieten en zijn het gevolg van een boekhoudkundig correcte aanrekening van prestaties op begrotingsjaar 2025.

MB0-1MEH2FX-IS – PENDELFONDS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de toelage aan het Pendelfonds.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	1.549	0	626	1.549	626	626

Inhoudelijke toelichting:

De daling van de vastleggingskredieten naar jaareinde toe is het gevolg van de onderstaande kredietherschikkingen:

- 948 keuro VAK, naar MB0-1MEH2GY-IS, teneinde te voorzien in de financiering van de operationele meerkosten m.b.t. basisbereikbaarheid;
- 601 keuro VAK, naar MB0-1MHH2RD-WT, teneinde het rollend fonds te spijzen in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

De effectief benodigde middelen ten bedrage van 626 keuro, betreft technisch VAK, respectievelijk 25 keuro en 601 keuro, teneinde de gebudgetteerde VEK kredieten effectief te kunnen vereffenen. De term 'technisch VAK' slaat op vastleggingskredieten die niet worden doorvertaald in de detailbegroting van het Pendelfonds. Er wordt m.a.w. geen beleidsruimte gecreëerd.

De finale vereffeningskredieten lagen t.o.v. de begrotingsaanpassing 2025 in totaliteit 923 keuro lager. Dit is het gevolg van onderstaande kredietherschikkingen:

- -948 keuro VEK, naar MB0-1MEH2GY-IS, teneinde te voorzien in de financiering van de operationele meerkosten m.b.t. basisbereikbaarheid.
- +25 keuro VEK, vanuit MD0-1MHH2RA-WT, teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten.

2.3.2. Overige entiteiten onder gezag

Entiteit: Pendelfonds

Omschrijving

Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Projecten die tot doel hebben om het aantal autoverplaatsingen op het vlak van woon-werkverkeer te verminderen kunnen in aanmerking komen voor subsidiëring uit het fonds. Bedrijven of andere private instellingen, maar ook lokale of provinciale overheden of andere publieke instellingen (in samenwerking met een private partner) kunnen in het kader van een projectoproep subsidies aanvragen.

Ontvangsten

Het Pendelfonds heeft twee inkomstenstromen, nl. terugvorderingen van subsidies uit subsidieoproepen en een werkingstoelage vanuit het Vlaams Gewest.

Inkomstenstroom	BU-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten	50	40
Betoelaging	626	626

Uitgaven

In 2025 was er geen nieuwe subsidieoproep. Bijgevolg werden alle vastleggingskredieten herverdeeld binnen de begroting van MOW i.f.v. de noden (zie MB0-1MEH2FX-IS).

De uitvoering inzake vereffeningskredieten bedroeg op jaareinde 670 keuro t.o.v. een finale begroting van 676 keuro. Deze vereffeningen hadden betrekking op de nog openstaande engagementen uit eerdere subsidieoproepen.

Rekening houdend met de minderontvangsten t.o.v. de begroting (-10 keuro) en de lagere ESR-uitgaven (-6 keuro), betreft de impact op het saldo van het Pendelfonds -5 keuro.

3. ISE EXPLOITATIE GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

Het ISE 'Exploitatie gemeenschappelijk vervoer' bundelt de dagelijkse uitvoering van de beleidsvisie 'Basisbereikbaarheid' voor volgende punten:

1. Het **kernnet** is de vervoerslaag die inspeelt op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het is een netwerk van vast, lijngebonden openbaar vervoer. De bussen en trams van het kernnet rijden tussen de grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals bv. scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.
2. Het **aanvullend net** bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaan maken deel uit van dit net.
3. Het **vervoer op maat (VOM)** is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele of collectieve mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Ook het aanbod aan verschillende deelsystemen (deelfietsen, deelauto's ...) kan voor de 'first and last mile' aangeboden worden en deel uitmaken van het vervoer op maat.

Het ISE omvat de werkingstoelagen en investeringstoelage aan VVM De Lijn en de exploitatiebudgetten m.b.t. het vervoer op maat in beheer bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Bij BO2025 werd éénmalig, in lijn met het regeerakkoord, 400.000 keuro aan additionele beleidskredieten ingeschreven. Dit nieuwe beleid had als doel de vergroening van de vloot van De Lijn te versnellen, alsook de nodige financiering te voorzien om fors te investeren in trams en bussen (zie algemene toelichting BO2025, pagina 98, voor de tabel 'netto-beleidsruimte').

Voor deze ISE is de relevante indicator: Aantal emissievrije bussen in dienst

In 2025 heeft De Lijn een stevige versnelling ingezet wat betreft de elektrificatie. Zo waren eind 2025 197 elektrische bussen in dienst. Ook bij de exploitanten zet de elektrificatie zich versnelt door. Er rijden intussen 766 e-bussen op het netwerk van De Lijn. Dat betekent dat ongeveer 26% van de busvloot is geëlektrificeerd.

3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Via De Lijn wordt vanuit dit ISE geïnvesteerd in gemeenschappelijk vervoer. Met de investeringstoelage zorgt De Lijn enerzijds voor de instandhouding van de bestaande infrastructuur en asset life cycle management. Anderzijds wordt verder ingezet op de vergroening van de busvloot met de aankoop van e-bussen en bijhorende laadinfrastructuur. Tenslotte zet De Lijn sterk in op klantgerichtheid en efficiëntie met de strategische investeringen. De investeringen werden uitgevoerd volgens het goedgekeurd GIP 2025-2027.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

We zetten actief in op een ambitieuze modal shift: het aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen.

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

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

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

We zetten onder dit ISE in op innovatie, vergroening en duurzaamheid door de busvloot te vergroenen en de gepaste infrastructuur hiervoor te voorzien.

3.2. Operationele doelstellingen

OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Wat de infrastructuur betreft, werden het afgelopen jaar belangrijke spoorvernieuwingen doorgevoerd zowel in Antwerpen, Gent als aan de Kust. De komende jaren staan er nog heel wat op de planning. Ook de premetrotunnel onder de Schelde krijgt een grondige renovatie. Door het stelselmatig vernieuwen van de vloot en het op orde zetten van de infrastructuur, stijgt de betrouwbaarheid.

Vanuit het GIP werd t.b.v. het assetmanagement van patrimonium, sporen en tunnels in beheer bij de Lijn in 2025 156 miljoen euro geïnvesteerd, voor beschikbaarheidsvergoedingen voor uitgevoerde PPS-projecten 51 miljoen euro, databeheer 25 miljoen euro, reizigersinformatie 9 miljoen euro en 460 miljoen euro voor de vergroening van de vloot (cf. OD 7.1)

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH2GY-IS, MB0-1MEH5GY-IS en MB0-1MEH2GW-IS

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

We zorgen voor een kwalitatieve voorbereiding van onze projecten.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH5GY-IS

OD 2.2 Combimobiliteit

De vervoerregio's hebben bij de uitwerking van het vervoer op maat een deel van het beschikbare budget van VOM toegewezen aan deelsystemen (4.322 keuro). De aanbesteding van deelsystemen wordt opgevolgd door de voor de vervoerregio aangeduide penhouder. In 2025 werden op deze manier in alle vervoerregio's deelsystemen uitgerold. Het gaat dan zowel om deelauto's als deelfietsen.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH2GB-WT

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

Tegen 2030 moet 50% van alle verplaatsingen in Vlaanderen op een duurzame manier gebeuren. De Lijn wil bijdragen aan het realiseren van de modal shift en de noodzakelijke verschuiving van verplaatsingen in de auto naar duurzamere alternatieven. Het openbaar vervoer kan hier immers een belangrijke rol in spelen. De Lijn zet sterk in op het aanbieden van een betrouwbare en kwaliteitsvolle dienstverlening met focus op de behoeften en verwachtingen van de reiziger. De reiziger staat steeds centraal. Dit moet leiden tot een hogere klantentevredenheid.

De Lijn evolueert verder naar een efficiënte, wendbare en performante organisatie.

Om het netwerk meer vraaggericht te maken, zet De Lijn sterk in op datacaptatie. Met behulp van telcamera's en een AI- algoritme worden de op- en afstappers geteld. Dit levert De Lijn een rijke set aan data op over het gebruik van haltes, de bezetting van voertuigen en geeft een beter inzicht in de reizigersstromen. Eind 2025 was 77% van alle voertuigen uitgerust met telcamera's.

Na het uitrollen van het netwerk basisbereikbaarheid in de voorbije jaren, wordt het netwerk nu in nauwe samenwerking met de vervoerregio's geoptimaliseerd richting een meer vraaggericht netwerk. De principes van basisbereikbaarheid blijven daarbij de leidraad. Op basis van een objectieve methodiek wordt er per vervoerregio een aanbod uitgewerkt binnen het beschikbare budget met als doel een zo efficiënt mogelijk aanbod te realiseren en de impact voor de reiziger tot een minimum te beperken.

Een betrouwbare en aantrekkelijke dienstverlening aanbieden zijn belangrijke sleutelementen in het aantrekken en behouden van reizigers. De beschikbaarheid van voertuigen, infrastructuur en chauffeurs spelen daarin een grote rol.

De doorgedreven rekruteringsinspanningen om voldoende chauffeurs en technici aan boord te hebben, dragen hiertoe bij en worden verdergezet. In het voorjaar van 2025 werd een aanwervingsplan uitgerold om het tekort aan bus- en tramchauffeurs structureel aan te pakken. Een nieuw aanwervingsplan moet meer kandidaten aantrekken, zorgen dat ze optimaal aan de slag kunnen, en meer chauffeurs ook op langere termijn behouden. Daarnaast gebeurden extra aanwervingsinspanningen via campagnes, organiseerde De Lijn jobdagen en werd deelgenomen aan jobbeurzen in knelpuntregio's.

Een vlotte doorstroming voor trams en bussen 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 in dit kader Vlaams Gewest en lokale besturen, verdergezet.

Daarnaast blijven we ook inzetten op de samenwerking met andere mobiliteitsaanbieders om op die manier te komen tot een aantrekkelijk duurzaam aanbod voor de reiziger en zo bij te dragen aan een grotere modal shift. Dit geldt voor wat het afstemmen van het aanbod betreft, waarbij De Lijn het bus- en tramaanbod ook afstemt op het treinaanbod van de NMBS, maar deze afstemming ook bekijkt met MIVB en TEC. Ook op het vlak van afstemming van tarieven wordt er samengewerkt.

De toelagen die onder dit ISE aan De Lijn toegekend worden, hebben betrekking op alle aspecten van de bus- en tramexploitatie, zowel deze uitgevoerd in eigen beheer als deze uitbesteed aan exploitanten.

ODC: Efficiëntieverbeteringen en verhoging van de opbrengsten

De Lijn heeft zich geëngageerd tot een verbetering van de operationele werking binnen verschillende domeinen. Het optimaliseren van de onderhoudsprocessen, het verbeteren van de planningsefficiëntie, procesvereenvoudigingen en het spaarzaam en bewust omspringen met de beschikbare middelen, leiden ertoe dat hefboomen die gedefinieerd zijn in het openbaredienstencontract gerealiseerd kunnen worden. De financiële impact van de realisatie van deze hefboomen is weergegeven in het globaal overzicht. De Lijn mocht hiervoor t.e.m. 2023 interen op haar eigen vermogen mits dit bedrag in de volgende jaren geneutraliseerd wordt door een heropbouw van het saldo waarbij de gedane transformatie en hefboomen transparant en afzonderlijk in kaart worden gebracht om deze operaties correct te kunnen evalueren. Het opgebouwde saldo na aanzuivering van de intering ten gevolge van de gerealiseerde efficiëntiewinsten wordt gebruikt voor de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening of, na beslissing van de Vlaamse Regering, de compensatie van uitzonderlijke meeruitgaven die niet afgedekt worden door de indexerings- en compensatiemechanismen voorzien in deze overeenkomst.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH2GY-IS, MB0-1MEH5GY-IS en MB0-1MEH2GW-IS.

OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer

Veiligheid is essentieel om een aantrekkelijk openbaar vervoer te kunnen bieden. Een veilig openbaar vervoer voor reizigers en personeel is een cruciaal aandachtspunt. Dit vergt een combinatie van maatregelen. Agressie tegenover het personeel van De Lijn wordt niet getolereerd. De Lijn werkt preventief via campagnes, opleidingen en preventieve maatregelen, maar ook repressieve maatregelen worden meegenomen. Er is een nultolerantie die bereikt wordt via veroordelingen voor de rechtbank, bemiddelingen en/of een busverbod (in samenspraak met steden en gemeenten). Veiligheidsstuurposten en camerabewaking op de voertuigen worden verder uitgerold. Daarnaast zetten we in op het gebruik van bodycams voor het veiligheidspersoneel van De Lijn om conflictsituaties te de-escaleren, een verbeterd veiligheidsgevoel en meer rechtszekerheid te hebben door tastbaar bewijs. Het federaal wettelijk kader dient aangepast te worden zodat de uitrol hiervan kan opgestart worden.

In 2025 verhoogde De Lijn de controles op zwartrijden en werden deze gericht uitgevoerd met bijzondere focus op fraudegevoelige plaatsen en lijnen. Verder lopen er contacten met VLABEL rond de inning van boetes en met de federale overheid over de inzet van private bewakingsfirma's bij De Lijn.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH2GY-IS, MB0-1MEH5GY-IS en MB0-1MEH2GW-IS.

OD 3.4 Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers

De Lijn biedt dienstverlening aan met bijzondere aandacht voor de doelgroepen ouderen, personen met een beperking, personen in armoede en personen met een lage digitale geletterdheid. Alle bussen die worden ingezet op het kernnet en aanvullend net zijn toegankelijk. De mid-life revisie van de Hermelijns trams verhoogt de toegankelijkheid van de trams.

Wat digitale toegankelijkheid betreft verschijnt de app van De Lijn in eenvoudige modus wat de app nog inclusiever en gebruiksvriendelijker maakt. Zo is er slechts één actie per scherm, is heldere taal en uitleg prioriteit en wordt sterk ingezet op gebruiksgemak en eenvoudige structuur.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MEH2GY-IS, MB0-1MEH5GY-IS

In 2025 voorzagen we vanuit het departement MOW opnieuw subsidies ter ondersteuning van het collectief werknemersvervoer in havengebieden. Dit collectief werknemersvervoer in havengebieden wordt voor het grootste deel gefinancierd door de bedrijven, gebruikers, uitzendkantoren, andere instanties.

Voor de compensatie van de DAV's en de subsidies voor de MAV's werd ruim 7 miljoen euro ingezet (7.134 keuro), meer dan in 2024. De compensatietarieven voor aangepast vervoer werden vanaf 1 januari 2025 verhoogd zodat de tussenkomst beter aansluit bij de werkelijke kosten van de vervoerders.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MEH2GB-WT.

OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen

In 2025 werd een stevige versnelling ingezet in de vernieuwing en vergroening van de vloot. Verspreid over 2025 bestelde De Lijn 652 e-bussen: 502 standaard e-bussen (lengte 12 m) en 150 gelede e-bussen (lengte 18 meter). Eind 2025 had De Lijn 197 elektrische bussen in dienst. Bij de exploitanten rijden sinds begin juli 766 e-bussen op het netwerk van De Lijn.

Die versnelling komt er mede door de extra eenmalige investering van 400 miljoen euro die de Vlaamse Regering heeft vrijgemaakt in het licht van het regeerakkoord voor rollend materieel (zie tabel netto-beleidsruimte op pagina 98 van de algemene toelichting horende bij BO2025). De vergroeningsinspanning houdt meer in dan louter aankoop van emissievrije voertuigen: een elektrische vloot vereist een aangepaste stelplaats en voldoende laadinfrastructuur. De aanpassingen hiervoor volgen het ritme van de vergroening en worden uitgevoerd binnen het GIP. Eind 2025 beschikte De Lijn over 480 laadpunten. Aldus werd in totaliteit 460 miljoen euro besteed aan de vergroening.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MEH2GY-IS en MB0-1MEH5GY-IS

3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

EXPLOITATIE GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	14.212	14.222	14.222	14.212	14.752	14.681
Toe-lagen IS	1.827.137	1.864.114	1.872.432	1.431.907	1.448.458	1.448.458

Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	1.841.349	1.878.336	1.886.654	1.446.119	1.463.210	1.463.139

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-uitgaven VAK en VEK op jaareinde lagen in lijn met de begroting. Onderliggend waren er wel compenserende herverdelingen.

~~Binnen de vastleggingskredieten was er een daling met 1.430 keuro door herverdeling naar het rollend fonds in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1, volledig gecompenseerd vanuit vervoer op maat (MB0-1MEH2GB-WT).~~

~~Binnen de vereffeningskredieten werd deze laatste stijging met +1.590 keuro deels gecompenseerd met een daling van 900 keuro binnen MOW in het kader van de betaalnoden gerelateerd aan investeringen binnen het beleidsdomein MOW.~~

Ook de uitvoering van werkings- en investeringstoelagen voor De Lijn, alsook de interne stroom voor het voorzien van vervoer op maat door De Lijn, lagen in lijn met de begroting.

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

Ontvangsten

MB0-9MEHAGB-OW – VERVOER OP MAAT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Voorliggend begrotingsartikel bevat de terugvorderingen voor het exces aan uitbetaalde subsidies in het kader van het 'vervoer op maat', op basis van de afrekening van het voorgaande begrotingsjaar. De afrekeningen en terugvorderingen wordt steeds voorzien in de eerste 4 maanden van het begrotingsjaar.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	762	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten bij uitvoering lagen 762 keuro hoger dan begroot, en betreffen de terugvordering van het exces aan uitbetaalde subsidies in het kader van 'vervoer op maat' (VOM).

Uitgaven

MB0-1MEH2GB-WT – VERVOER OP MAAT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de kredieten voorzien voor het 'vervoer op maat'.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 2.2 Combimobiliteit;
- OD 3.4 Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	14.212	14.222	14.222	14.212	14.752	14.681

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten op jaareinde lagen respectievelijk 10 keuro en 540 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. De stijging is voornamelijk te verklaren door:

- Herverdeling van -1.430 keuro VAK, naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT). Dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1;
- Herverdeling van +1.590 keuro VAK en VEK, van MB0-1MEH2EA-WT (basisbereikbaarheid), in het kader van de meerkosten m.b.t. de compensaties DAV en subsidies MAV;
- Herverdeling van -150 keuro VAK en VEK, van MB0-1MEH2GB-WT (vervoer op maat) naar de werkingstoelage van VVM De Lijn (MB0-1MEH2GY-IS) in het kader van de beslissing van de vervoerregioraad Kortrijk inzake de organisatie van het vervoer op maat;
- Herverdelingen ten bedrage van -500 keuro en -400 keuro VEK binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen binnen het beleidsdomein MOW.

De uitvoering van de vastleggings- en vereffeningskredieten in uitvoering waren in lijn met de kredieten op jaareinde.

MB0-1MEH2GW-IS – VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN - VERVOER OP MAAT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de budgetten in het kader van vervoer op maat (VOM) voorzien teneinde deze expliciet af te zonderen. Dit met als doel de transparantie over VOM-uitgaven te vergroten en de verschillende types uitgaven te bundelen. Het betreft een interne stroom naar De Lijn voor het voorzien van vervoer op maat door De Lijn.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 2.2 Combimobiliteit
- OD 3.2 Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn;
- OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	56.457	56.607	56.607	56.457	56.607	56.607

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van VVM De Lijn.

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde 150 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing 2025 ten gevolge van volgende kredietherschikkingen:

- 150 keuro VAK, n.a.v. de beslissing van de vervoerregio Kortrijk om middelen bestemd voor deelsystemen (MB0-1MEH2GB-WT) in te zetten in het vervoer op maat (VOM), uitgevoerd door De Lijn (MB0-1MEH2GW-IS)

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 150 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing 2025 ten gevolge van volgende kredietherschikkingen:

- 150 keuro VEK, n.a.v. de beslissing van de vervoerregio Kortrijk om middelen bestemd voor deelsystemen (MB0-1MEH2GB-WT) in te zetten in het vervoer op maat (VOM), uitgevoerd door De Lijn (MB0-1MEH2GW-IS);

MB0-1MEH2GY-IS – VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan De Lijn.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 3.2 Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn;
- OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer
- OD 3.4 Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers
- OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	1.107.567	1.144.120	1.144.120	1.107.567	1.144.120	1.144.120

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde 36.553 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing 2025 ten gevolge van volgende kredietherschikkingen:

- 9.912 keuro VAK, komende van MB0-1MEH5GY-IS om te voorzien in de financieringsmiddelen m.b.t. E-Bus;
- 12.400 keuro VAK vanuit het artikel MB0-1MEH5GY-IS voor uitgaven die naar aard investeringsgerelateerd zijn, maar die boekhoudkundig niet als dusdanig kunnen worden verwerkt;
- 2.600 keuro VAK, waarvan 1.652 komende van het combimobiliteitsfonds (MB0-1MEH2FC-WT) en 948 van MB0-1MEH2FX-IS (toelage Pendelfonds) voor de financiering van de operationele meerkosten m.b.t. basisbereikbaarheid;
- 10.294 keuro VAK, komende van CB0-1CBD2AB-PR in het kader van het honoreren van de budgettaire impact van de overschrijding van de spilindex in januari 2025 op de lonen, sociale uitkeringen en loonsubsidies;
- 2.388 keuro VAK, komende van het combimobiliteitsfonds (MB0-1MEH2FC-WT) als gedeeltelijke compensatie van de afroaming van de meeropbrengsten uit NVO's van 7.100 keuro dewelke werd doorgevoerd bij BA2025;
- -1.102 keuro VAK naar artikel MB0-1MEH5GY-IS voor het herinvesteren van de meerwaarde van de verkoop van vastgoed;
- 61 keuro VAK, vanuit artikel MB0-1MEH5GY-IS. Het betreft een herverdeling naar aanleiding van de ESR-prognose van de beschikbaarheidsvergoedingen;

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 36.553 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing 2025 ten gevolge van volgende kredietherschikkingen:

- 9.912 keuro VAK, komende van MB0-1MEH5GY-IS om te voorzien in de financieringsmiddelen m.b.t. E-Bus;
- 12.400 keuro VAK vanuit het artikel MB0-1MEH5GY-IS voor uitgaven die naar aard investeringsgerelateerd zijn, maar die boekhoudkundig niet als dusdanig kunnen worden verwerkt;
- 2.600 keuro VAK, waarvan 1.652 komende van het combimobiliteitsfonds (MB0-1MEH2FC-WT) en 948 van MB0-1MEH2FX-IS (toelage Pendelfonds) voor de financiering van de operationele meerkosten m.b.t. basisbereikbaarheid;

- 10.294 keuro VAK, komende van CB0-1CBD2AB-PR in het kader van het honoreren van de budgettaire impact van de overschrijding van de spilindex in januari 2025 op de lonen, sociale uitkeringen en loonsubsidies;
- 2.388 keuro VAK, komende van het combimobiliteitsfonds (MB0-1MEH2FC-WT) als gedeeltelijke compensatie van de afroaming van de meeropbrengsten uit NVO's van 7.100 keuro dewelke werd doorgevoerd bij BA2025;
- -1.102 keuro VAK naar artikel MB0-1MEH5GY-IS voor het herinvesteren van de meerwaarde van de verkoop van vastgoed;
- 61 keuro VAK, vanuit artikel MB0-1MEH5GY-IS. Het betreft een herverdeling naar aanleiding van de ESR-prognose van de beschikbaarheidsvergoedingen;

Voor de gedetailleerde inhoudelijke bespreking wordt er verwezen naar de toelichting van De Lijn.

MB0-1MEH5GY-IS – VLAAMSE VERVOERSMAATSCHAPPIJ DE LIJN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage en machtiging van De Lijn.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 3.2 Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn;
- OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer.
- OD 3.4 Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers
- OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	663.113	663.387	671.705	267.883	247.731	247.731

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde 436 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is het resultaat van volgende kredietherschikkingen:

- -12.400 keuro VAK, naar het artikel MB0-1MEH2GY-IS voor uitgaven die naar aard investeringsgerelateerd zijn, maar die boekhoudkundig niet als dusdanig kunnen worden verwerkt;
- 162 keuro VAK, naar het artikel MB0-1MEH5GY-IS in het kader van de financiering van laadpunten & bekabeling personenwagens vanuit het HFB;
- 19.325 keuro VAK, naar het artikel MB0-1MEH5GY-IS in het kader van het goedgekeurde Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW. Gelet op het feit dat dit GIP werd goedgekeurd op 14 juli 2025 door de Vlaamse Regering, konden de benodigde

kredietverschuivingen die dit met zich meebrengt niet meer worden opgenomen in de begrotingsaanpassing 2025;

- -9.912 keuro VAK, naar MB0-1MEH2GY-IS om te voorzien in de financieringsmiddelen m.b.t. E-Bus;
- 2.220 keuro VAK, komende van het combimobiliteitsfonds (MB0-1MEH2FC-WT) voor de reeds gedane vastleggingen in 2025 voor stationsomgevingen;
- 1.102 keuro VAK, komende van MB0-1ME2GY-IS om te voorzien in de financieringsmiddelen m.b.t. de overdracht plan vastgoed;
- -61 keuro VAK, vanuit artikel MB0-1MEH5GY-IS. Het betreft een herverdeling naar aanleiding van de ESR-prognose van de beschikbaarheidsvergoedingen.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 19.992 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is het resultaat van volgende kredietherschikkingen:

- -12.400 keuro VEK, naar het artikel MB0-1MEH2GY-IS voor uitgaven die naar aard investeringsgerelateerd zijn, maar die boekhoudkundig niet als dusdanig kunnen worden verwerkt;
- 162 keuro VEK, naar het artikel MB0-1MEH5GY-IS in het kader van de financiering van laadpunten & bekabeling personenwagens vanuit het HFB;
- -9.912 keuro VEK, naar MB0-1MEH2GY-IS om te voorzien in de financieringsmiddelen m.b.t. E-Bus;
- 1.102 keuro VEK, komende van MB0-1MEH2GY-IS om te voorzien in de financieringsmiddelen m.b.t. de overdracht plan vastgoed;
- 8.318 keuro VEK, komende van CB0-1CBD2AH-PR in het kader van relance;
- -7.199 keuro VEK, naar middelen MOW naar aanleiding van de lagere ESR-prognose van VEK van de investeringstoelage van De Lijn.
- -61 keuro VAK, vanuit artikel MB0-1MEH5GY-IS. Het betreft een herverdeling naar aanleiding van de ESR-prognose van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Zie inhoudelijke bespreking bij de toelichting van De Lijn.

3.3.2. Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

Omschrijving

Van 2023 tot 2027 vormt het nieuwe openbaredienstencontract het kader voor de werking van De Lijn. De komende jaren zal De Lijn stappen vooruitzetten op het vlak van klantvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiëntie. In 2025 zette De Lijn verder in op een kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer, evolueerde ze naar een meer efficiënte, wendbare en performante organisatie en werd sterk ingezet op duurzaamheid.

Daarnaast rolde De Lijn in het kader van basisbereikbaarheid de implementatie van het openbaar vervoernet verder uit. Hiertoe werd ook een aparte toelage voorzien voor het gedeelte rond vervoer op maat in het kader van basisbereikbaarheid.

Ontvangsten

De Lijn werd in 2025 gefinancierd via eigen ontvangsten van 255.098 keuro, een stijging met 21.800 keuro ten opzichte van 2024. Deze toename is onder meer te verklaren door hogere administratieve boetes (+2.460 keuro), ontvangen boetes van leveranciers (+1.181 keuro) en een stijging van de netto-opbrengsten als gevolg van de tariefverhoging.

De ontvangsten uit biljetten, sms en kaarten stegen met circa 9.500 keuro (+12%), vrijwel volledig door de prijsstijging. Ook de abonnementen kenden een toename van 8.800 keuro (+9%), voornamelijk door de tariefaanpassing en in mindere mate door een hogere verkoop.

De inkomsten uit tussenkomsten van derden en bijzondere diensten namen beperkt toe met 221 keuro (+3,7%), onder meer door hogere opbrengsten uit tickets en dagpassen. De ontvangsten uit bijzondere diensten stegen met 105 keuro (+34%).

Daarnaast ontvangt De Lijn werkingstoelagen en een investeringsmachtiging van het Vlaams Gewest. De werkingstoelagen hebben betrekking op onder meer het kern- en aanvullend net, vervoer op maat (inclusief leerlingenvervoer en flexvervoer), minderhindermaatregelen bij werken, capaciteit op kernlijnen en beschikbaarheidsvergoedingen. Deze middelen worden voorzien via de begrotingsartikelen MB0-1MEH2GY-IS en MB0-1MEH2GW-IS. De investeringsmachtiging verloopt via begrotingsartikel MB0-1MEH5GY-IS.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	262.493	263.888
Betoelaging (ZZ-OI)	1.448.620	1.453.784

Uitgaven

Werkingsuitgaven

De werkingsuitgaven van De Lijn hebben betrekking op de volledige organisatie en uitvoering van de bus- en tramexploitatie, zowel in eigen beheer als via externe exploitanten. Deze uitgaven omvatten het kern- en aanvullend net, vervoer op maat (inclusief leerlingenvervoer en flexvervoer), minderhindermaatregelen bij werken, bijkomende capaciteit op kernlijnen en diverse beschikbaarheidsvergoedingen. De evolutie van deze uitgaven volgt in belangrijke mate de indexeringen en beleidsaanpassingen zoals voorzien bij de werkingstoelagen.

De uitgaven voor lonen en sociale lasten (ESR 11.00) worden in 2025 voornamelijk beïnvloed door de indexering (+10.294 keuro), die werd gecompenseerd via de indexprovisie. Tegelijk is er een daling van de kosten door minder overuren (-6.500 keuro) en een lichte afname van het aantal personeelsleden. Het gemiddeld aantal interne VTE's daalde van 7.692 eind 2024 naar 7.638 eind 2025 (-54 VTE). Daarnaast blijft ook de endogene groei (vergrijzing) een rol spelen, met een bijkomende kost van 501 keuro.

De algemene werkingskosten (ESR 12.00) vormen de grootste uitgavenpost en zijn samengesteld uit verschillende componenten. De belangrijkste zijn de vergoedingen aan exploitanten (354.032 keuro), het leerlingenvervoer (148.293 keuro), vervoer op maat flex/vast (57.616 keuro) en goederen en diensten (136.633 keuro).

Binnen deze rubriek vallen enkele evoluties op. De kosten voor verbruiken stijgen licht (+2.812 keuro), onder meer door de introductie van nieuwe busreeksen, de aankoop van batterijpakketten voor elektrische bussen en het aanleggen van strategische voorraden. De brandstofkosten dalen daarentegen met 3.375 keuro als gevolg van lagere brandstofprijzen. De elektriciteitskosten stijgen tot 11.861 keuro (+2.205 keuro), voornamelijk door een prijsstijging van 20,9%, terwijl het verbruik slechts beperkt toenam.

De uitgaven voor exploitanten liggen met 354.032 keuro licht boven het begrote niveau (+1.789 keuro). Voor leerlingenvervoer wordt 148.293 keuro gerealiseerd, wat zowel hoger is dan

begroot (+10.496 keuro) als hoger dan in 2024 (+4.566 keuro), voornamelijk door prijsstijgingen, marktkrapte en indexering.

De kosten voor goederen en diensten liggen lager dan in 2024 (-19.499 keuro), onder meer door lagere overdrachten aan De Werkvennootschap (-11.700 keuro), lagere erelonen (-4.716 keuro) en lagere vergoedingen aan derden (-3.631 keuro). Daartegenover staan hogere kosten voor schadevergoedingen (+2.431 keuro), ICT (+1.690 keuro) en elektriciteit (+1.409 keuro).

De overige kostenposten blijven relatief stabiel, met beperkte schommelingen door indexaties. Zo dalen de verzekeringskosten licht (-845 keuro), terwijl de beschikbaarheidsvergoedingen voor stelplaatsen (+282 keuro), het Masterplan (+881 keuro) en Livan (+13 keuro) licht toenemen. Ook de uitgaven voor minderhindermaatregelen (+36 keuro) en vervoer op maat blijven binnen de verwachtingen.

Investerings

De investeringsuitgaven van De Lijn worden hoofdzakelijk gerealiseerd via kapitaalsubsidies, die in 2025 658.587 keuro bedragen. De belangrijkste investeringsprioriteit blijft de vergroening van de vloot, mede gefinancierd vanuit het uitbreidingsbeleid zoals voorzien in het regeerakkoord (+400.000 keuro VAK; zie algemene toelichting BO202 p.98). Zo werd 403.124 keuro geïnvesteerd in de aankoop van elektrische bussen, in lijn met de doelstellingen van de Vlaamse Regering om over te schakelen naar zero-emissie openbaar vervoer. In 2025 werden onder meer bestellingen geplaatst voor bijkomende gelede en standaard e-bussen, inclusief strategische wisselstukken.

Daarnaast werd 62.592 keuro geïnvesteerd in de renovatie van de premetrotunnel in Antwerpen (fase 1). Ook de uitbouw van laadinfrastructuur en de vergroening van stelplaatsen blijft een belangrijke pijler, met investeringen van 45.313 keuro in onder meer Vaartkaai, Overijse, Brugge, Tielt-Winge, Broechem en Hasselt.

Verder werd geïnvesteerd in spoorinfrastructuur, waaronder spoorvernieuwing in Antwerpen (23.697 keuro), aan de kust (10.851 keuro) en in Gent (12.074 keuro), evenals in het tractienet (5.418 keuro). Ook patrimoniuminvesteringen (23.778 keuro), ICT (6.664 keuro) en strategische projecten zoals ERP en planningsefficiëntie (14.444 keuro) maken deel uit van het investeringsprogramma.

Daarnaast werd 2.220 keuro geïnvesteerd in stationsomgevingen, onder meer in Antwerpen en Gent-Sint-Pieters, en 218 keuro via het plan vastgoed.

Wat de effectief gerealiseerde investeringen (VEK) betreft, werd 264.747 keuro besteed aan kapitaalsubsidies en 8.228 keuro aan stationsomgevingen. Belangrijke uitgaven hadden betrekking op de aankoop van e-bussen, de verwerving van gronden voor stelplaatsen, spoorvernieuwing, tractiestations en diverse ICT-projecten, waaronder ticketing, reizigersinformatie en IT-systemen aan boord van voertuigen.

Daarnaast werd 7.809 keuro aan relancemiddelen ingezet voor de verdere uitrol van elektrische bussen en bijhorende laadinfrastructuur.

Entiteit: Livan Infrastructure

Omschrijving

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

Ontvangsten

Livan Infrastructure wordt enerzijds gefinancierd door middel van onderhoudsvergoedingen van De Lijn tbv 2.920 keuro. Dit is een toename met 104 keuro ten opzichte van de begrotingsopmaak 2025.

Anderzijds worden intrest- en kapitaalaflossingen ontvangen op de lange termijnevordering tussen Livan Infrastructure en De Lijn. Deze bedragen 6.645 keuro. Dit is gelijk aan de begrotingsopmaak 2025.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	7.103	7.207
Betoelaging (ZZ-OI)	0	0

Uitgaven

De algemene werkingskosten (ESR 12.11), waaronder onderhouds- en SPV-kosten, bedragen in 2025 3.675 keuro. Dit is 589 keuro hoger dan voorzien bij de begrotingsopmaak.

De belastingen (ESR 12.50), waaronder vennootschaps-, provincie- en gemeentebelastingen, bedragen 272 keuro, wat een daling van 99 keuro betekent ten opzichte van de begroting.

De rente op overheidsschuld (ESR 21.10) bedraagt 2.048 keuro en ligt 232 keuro lager dan geraamd. De interestlasten op schulden binnen de overheidssector (ESR 21.30), met name op de aandeelhouderslening tussen Livan Infrastructure en De Lijn, bedragen 209 keuro en blijven ongewijzigd.

In 2025 werd voor 1.050 keuro aan dividenden uitgekeerd, wat 1.050 keuro hoger is dan voorzien.

De kosten voor interest rate swaps (ESR 81.70) bedragen 61 keuro, een daling van 12 keuro ten opzichte van de begroting.

Tot slot bedragen de kapitaalaflossingen op leningen (ESR 91.10) 2.899 keuro, wat 339 keuro lager is dan geraamd.

Entiteit: Project Brabo I

Omschrijving

Project Brabo 1 (de vennootschap) is opgericht in het kader van de uitvoering van een DBFM-contract.

De vennootschap heeft twee activiteiten, enerzijds staat het in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de tramlijnen Deurne-Wijnegem en Mortsel-Boechout (Tramgedeelte). Anderzijds staat het in voor het ontwerp, de bouw, de financiering en het

onderhoud van de wegenwerken, (her)aanleg van voetpaden, straatmeubilair, openbare verlichting en rioleringen (Niet-tramgedeelte).

Ontvangsten

Project Brabo 1 wordt enerzijds gefinancierd via lease- en onderhoudsvergoedingen. De ontvangen vergoedingen van De Lijn voor het tramgedeelte bedragen in 2025 16.103 keuro, wat 285 keuro lager is dan voorzien bij de begrotingsopmaak. Deze daling houdt verband met de beslissing om de opbrengsten van het tramgedeelte, in lijn met de bedrijfseconomische boekhouding, ESR-matig te registreren als huuropbrengsten (code 16.20).

De onderhoudsvergoedingen voor het niet-tramgedeelte, ontvangen van het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Antwerpen, bedragen 1.852 keuro, een daling van 218 keuro ten opzichte van de begroting.

Daarnaast wordt Project Brabo 1 gefinancierd via interestontvangsten op de langetermijnevordering ten aanzien van het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze bedragen in 2025 5.241 keuro en liggen in lijn met de begroting.

Verder werd 280 keuro aan interest ontvangen op termijnbeleggingen bij de bank, wat 120 keuro lager is dan voorzien.

Tot slot bedraagt de aflossing op de langetermijnevordering op het Agentschap Wegen en Verkeer 86 keuro, conform de begroting.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	24.099	23.477
Betoelaging (ZZ-OI)	0	0

Uitgaven

De algemene werkingskosten (ESR 12.11), waaronder onderhouds- en SPV-kosten, bedragen in 2025 4.951 keuro. Dit is 367 keuro lager dan voorzien bij de begrotingsopmaak.

De belastingen (ESR 12.50), waaronder vennootschaps-, provincie- en gemeentebelastingen, bedragen 1.808 keuro, een daling van 54 keuro ten opzichte van de begroting.

De rente op overheidsschuld (ESR 21.10) bedraagt 4.718 keuro en ligt 1.371 keuro hoger dan geraamd. De interestlasten op schulden binnen de overheidssector (ESR 21.30), met name op de aandeelhoudersleningen tussen Project Brabo 1, De Lijn en BAM, bedragen 213 keuro, een daling van 310 keuro.

In 2025 werd voor 5.440 keuro aan dividenden uitgekeerd.

De kosten voor interest rate swaps (ESR 81.70) bedragen 2.515 keuro, wat 1.708 keuro lager is dan voorzien.

Tot slot bedragen de kapitaalaflossingen op leningen (ESR 91.10) 5.549 keuro, in lijn met de begrotingsopmaak.

VII. BELEIDSVELD: ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

1. ISE STRATEGISCH MOBILITEITSBELEID

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn er een aantal ontvangsten en uitgaven die niet specifiek toe te wijzen zijn aan de ondersteuning van een bepaald aspect van het mobiliteitsbeleid of een bepaald type van infrastructuur, maar die op meerdere van de andere inhoudelijke structuurelementen betrekking hebben. Onder andere uitgaven op het vlak van communicatie, informatica en internationale samenwerking vallen hieronder.

In 2025 werden vanuit dit ISE de nodige budgetten voorzien teneinde uitvoering te geven aan de uitgaventoetsing 'Evaluatie van het asset management van het beleidsdomein MOW'. Deze uitgaventoetsing (MB0-1MFH2KD-WT ten bedrage van 166 keuro) werd voorzien in het regeerakkoord 2024-2029 en dient, in lijn met het centenboekje, te resulteren in een recurrente, efficiëntere inzet van middelen.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Modal split personenvervoer

Als we de modal split voor personenvervoer bekijken, zien we dat in 2024 47 % van de gemaakte verplaatsingen op een duurzame manier gebeuren.

1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Om de betrouwbaarheid van onze fysieke en digitale infrastructuur, te verhogen zetten we op dit ISE in op acties om onze weerbaarheid te verhogen.

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

Onder dit ISE volgen we de mobiliteitsvisie 2040 op en voorzien we in de actualisatie ervan.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Een vlot en duurzaam goederentransport is essentieel voor de Vlaamse economie. Binnen dit ISE zetten we in op de verankering van pijpleidingen als duurzame transportmodus.

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

Binnen deze SD en onder dit ISE zetten we in op samenwerking met actoren binnen en buiten het beleidsdomein en wegen we op Europees beleid.

1.2. Operationele doelstellingen

OD 1.1 Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0

Het geïntegreerd investeringsprogramma is het instrument in het beleidsdomein dat gebruikt wordt voor de sturing van de keuzes voor investeringen en prioriteiten. Begin 2025 werd er binnen het departement MOW een investeringscel opgericht.

De investeringscel ontwikkelde een methodiek die toelaat om projecten te prioriteren binnen de vooropgestelde uitdagingen en doelstellingen. Waar de economische en maatschappelijke

meerwaarde in Vlaanderen het grootst is, daar wordt in geïnvesteerd. De focus ligt op projecten die bijdragen aan de Vlaamse welvaart, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, infrastructuuronderhoud en de modal shift. Op die manier neemt het departement de regie om de infrastructuurprojecten af te wegen in functie van de verwachte resultaten en meetbare doelstellingen. Om de link met de regionale mobiliteitsplannen te bewaken, werden ook de vervoerregio's en lokale besturen bij het intensieve traject betrokken. In de zomer van 2025 keurde de Vlaamse Regering het GIP voor de periode 2025-2027 goed.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MFH2KA-WT en MB0-1MFH2KD-WT

OD 1.3 Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

In 2025 zette het departement MOW de eerste stappen om de nodige structuren uit te bouwen die binnen het volledige beleidsdomein moeten zorgen voor een verhoogde fysieke en digitale weerbaarheid (125 keuro). De normen voor NIS2-compliance werden vastgelegd en gedeeld met de andere entiteiten. De leidende ambtenaren binnen het beleidsdomein werden gesensibiliseerd over het belang van fysieke, digitale en zelfs militaire weerbaarheid. Daarnaast werden medewerkers via gerichte phishingcampagnes alert gemaakt voor cyberdreigingen.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MFH2KA-WT

OD 4.3 actualisatie mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie vormt het strategisch kader voor het mobiliteitsbeleid. In 2025 lag de nadruk op de monitoring van de mobiliteitsvisie en de verdere doorvertaling van deze visie op het terrein. Een formele actualisatie van de mobiliteitsvisie werd nog niet opgestart.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MFH2KD-WT

OD 6.6 pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel

Het Departement Omgeving werkt verder aan verschillende GRUP's om het gebruik van pijpleidingen als volwaardige en duurzame transportmodus te ondersteunen. Daarnaast stemmen het Departement Omgeving en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken voortdurend af om pijpleidingen optimaal te integreren in lopende processen, zowel op project- als op visieniveau. In 2025 is er door het Departement Omgeving verder gewerkt aan de beleidskaders van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), waarbij pijpleidingen ook aan bod komen. Het Departement Omgeving en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken stemmen hierover met elkaar af. Daarnaast wordt het werk in het kader van het BRV verder afgestemd op de uitwerking van het actieplan pijpleidingen binnen de Vlaamse productiviteits- en competitiviteitsagenda.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MFH2KA-WT

OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft zijn modusneutrale regisseursrol verankerd in het aangepaste oprichtingsbesluit dat op 4 juli 2025 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd. Het departement neemt zijn rol als modusneutrale regisseur vandaag al op: via de investeringscel, via de vervoersautoriteit, als coördinator met het kabinet en binnen en buiten het beleidsdomein. Het departement heeft die regisseursrol nog verder geconcretiseerd in een uitdagende ambitie. De regierol van het departement voegt een modusneutrale blik toe aan de aanpak van complexe uitdagingen. Het departement zet verder

in op een groeiende intense samenwerking met het kabinet, met de partners binnen het beleidsdomein en met externe stakeholders. Deze ambitie wordt intern breder gedeeld en structureel geïntegreerd in de dagelijkse manier van werken. Ook zo versterken wij medewerkers in het departement die een regierol (zullen) opnemen. Verschillende afdelingen en teams van het departement hebben hun aandeel in die regierol ondertussen al verder geconcretiseerd. Tegelijk werden de verwachtingen van actoren binnen het beleidsdomein opgehaald.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2KD-WT.

OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein

In 2025 werd een structurele samenwerking tussen de beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken en Omgeving opgestart. Deze samenwerking richt zich zowel op concrete investeringsprojecten en -programma's als op regelgeving.

De werkgroep 'Versnellen Onteigeningen' werkte in 2025, in het kader van de evaluatie van het onteigeningsdecreet door het Departement Kanselarij en Buitenlandse Zaken, verbetervoorstellen uit op basis van de ervaringen sinds de inwerkingtreding van het decreet in 2018. Ze worden ingebracht in het evaluatietraject dat eind januari 2026 formeel door DKBUZA is opgestart.

Vanuit DMOW blijven we ons inzetten om bij te dragen aan een duurzame, efficiënte en rechtszekere aanpak voor de omgang met PFAS in Vlaanderen. Voor de uitvoering van grondwerken en bemaling is er immers nood aan een duurzaam, werkbaar en stabiel kader (met mogelijkheid tot reductie van kosten) zonder in te boeten op doelstellingen over gezondheid. Eind 2025 werd vanuit het Beleidsdomein MOW een advies geleverd op de een eerste aanzet van plan van aanpak betreffende lozen van bemalingswater.

De studie "Evaluatie Tijdelijk Handelingskader" (trekker is DMOW) en de bredere maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van het beleid rond PFAS in de bodem (trekker is OVAM) moeten bijkomende inzichten verwerven om de bestaande regelgeving verder te onderbouwen of bij te sturen zodat werk gemaakt kan worden van een stabiele regeling binnen VLAREBO.

Eind 2025 werden zowel de MKBA als de evaluatie van het Tijdelijk Handelingskader opgeleverd. In 2025 werd naar aanleiding van de groeiende grondoverschotten bij infrastructuurwerken, een werkgroep "Grondafzet" opgericht en werd een actieplan opgemaakt om dit probleem aan te pakken..

In april 2025 werd een actieplan Grondafzet opgemaakt en werden de verschillende acties opgestart. In dat verband vond reeds een eerste overleg met Nederland plaats, werd het Grondnetwerk opgericht, werd gestart met de business analyse voor de tool "Grondkompas", werd een eerste voorstek van draaiboek opgemaakt om projectleiders en aannemers waar nodig proactief te ondersteunen bij perceptieproblemen i.k.v. grondafzet en werd overleg opgestart over de mogelijkheden van bergen op zee.

In 2025 werd de uitgaventoetsing over Asset Management binnen MOW opgestart. Hierbij wordt de huidige aanpak en instrumenten inzake asset management objectief getoetst. Er wordt nagegaan of we met de beschikbare middelen efficiënter kunnen omgaan (vermijdbare kosten, vereenvoudiging processen, methodiek kostenramingen, kostenefficiënter werken...), hoe de middelen voor asset management in verhouding staan met de kredieten voor regulier onderhoud, welke contractvormen of contracteringstrategieën kunnen ingezet worden in het kader van asset management en hoe deze visie kan doorvertaald worden in het meerjarig Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

Er werd in 2025 een structuur voor de beleidsevaluatie van de subsidies uitgewerkt cfr. art. 76/1 VCO en VR 2025 2504 MED.0134. In 2026 zullen de eerste subsidies volgens deze nieuwe structuur aan een beleidsevaluatie onderworpen worden.

In 2025 hebben we binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken gewerkt aan transitienetwerken, zijnde: Duurzaam en Vlot Personenvervoer, Duurzaam en Vlot Goederenvervoer, Performante Infrastructuur, Verkeersveiligheid en Omgaan met Klimaatverandering. Transitienetwerken zijn netwerken gebouwd rond onze maatschappelijke uitdagingen voor de toekomst en zijn ontstaan vanuit de nood aan een meer geïntegreerde aanpak. Complexe vraagstukken zoals verkeersveiligheid en de modal shift vragen immers om een uitgebreide samenwerking met partners binnen en buiten de overheid.

Voor elke transitie organiseren we een grensoverschrijdende samenwerking met de verschillende spelers uit de maatschappelijke vijfhoek met elk hun rollen en verantwoordelijkheden.

Deze netwerken zijn geen klassieke projectstructuren, maar dynamische ecosystemen waarin overheid, markt, middenveld, burgers en kennisinstellingen samenwerken rond onze grootste uitdagingen.

Het afgelopen jaar hebben we gebouwd aan sterke transitienetwerken. We hebben de fundamenteën gelegd, de missie van elk netwerk scherp gesteld en verbindingen gemaakt met organisaties binnen en buiten ons beleidsdomein.

Het lanceringsevent in juni vormde een belangrijk moment om deze visie breed te delen met een breed palet aan belanghebbenden en de trekkers en sponsors van de vijf netwerken voor te stellen. Hun opdracht is duidelijk: mobiliseer stakeholders, stimuleer ondernemend handelen en creëer een cultuur waarin systeemdenken centraal staat.

Sinds het najaar zetten we daar ook meer op in. We willen verder gaan dan enkel maatregelen coördineren en uitvoeren. Onze uitdagingen zijn complex en onderling met elkaar verbonden. Oplossingen voor het ene probleem kunnen onbedoeld nieuwe problemen veroorzaken. Zeker in tijden van schaarse middelen is het belangrijk om niet alleen te focussen op symptoombestrijding, maar het hele systeem te durven herzien. Via co-creatie en experimenteren stappen we uit de klassieke denkkaders, kijken we naar het geheel, stellen we aannames in vraag en zoeken we samen naar oplossingen die meerdere doelen tegelijk dienen.

Zo bouwen we samen met onze stakeholders stap voor stap aan een veerkrachtig mobiliteitssysteem dat klaar is voor de toekomst. Samen met onze stakeholders werken we voor een veilig, vlot en duurzaam vervoer van personen en goederen in Vlaanderen.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MFH2KD-WT

OD 8.4 Wegen op het Europees beleid

In 2025 maakten we werk van een meer proactieve en gefocuste aanpak van de Europese besluitvorming (54 keuro). Een voorbeeld is de detachering van de transportattaché naar de Europese Commissie (DG MOVE) om zo beter te kunnen wegen op de in opmaak zijnde Europese Havenstrategie. We prioriteerden de dossiers en wogen op basis daarvan sterk op voor Vlaanderen belangrijke dossiers zoals de herzieningen van de RIS-Richtlijn en de Richtlijn Maten en Gewichten alsook het voorstel voor een nieuwe Connecting Europe Facility (CEF), voor de financieringsmogelijkheden voor transport binnen het Meerjarig Financieel Kader 2028-2034.

Wat betreft Europese financiering vergde de zorgvuldige afsluiting van de relancedossiers van het beleidsdomein (horizon zomer 2026) een grote inspanning. Daarnaast werd sterk ingezet op de afsluiting van de laatste CEF Transportprojecten uit de programmaperiode 2014-2020. In

nauw overleg met Defensie en de infrastructuurbeheerders werd gewerkt aan een project pipeline met het oog op toekomstige Europese financiering vanaf 2028 voor infrastructuurprojecten relevant in het kader van militaire mobiliteit.

Vanuit EU/INT focusten we in 2025 eveneens meer op horizontale Europese dossiers met impact op onze bevoegdheden (veerkracht, defensie, klimaat,...) en specifieke thema's in lijn met de speerpunten van DMOW (asset management, fiets, duurzame infrastructuur,...). We stimuleerden en faciliteerden hier de coördinatie en samenwerking op verschillende niveaus (Vlaanderen, België, Europees, bilateraal, multilateraal) via deelname aan (of opstart van indien nodig) overlegstructuren, concrete projecten of kennisdeling met andere transportministeries.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MFH2KA-WT

1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

STRATEGISCH MOBILITEITSBELEID, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	5.240	5.240	5.239	5.042	6.542	6.571
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	5.240	5.240	5.239	5.042	6.542	6.571

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de ESR-uitgaven in vastleggingskredieten (VAK) lag in lijn met de begroting.

De vereffeningskredieten (VEK) lagen op het einde van het jaar hoger dan voorzien bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van herverdelingen binnen de algemene uitgavenbegroting, met als doel te voorzien in voldoende vereffeningskredieten. Voor een gedetailleerde toelichting wordt verwezen naar de onderliggende begrotingsartikelen.

De uiteindelijke uitvoering van de ESR-uitgaven in vereffeningskredieten (VEK) lag in lijn met de begrotingsaanpassing.

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

Uitgaven

MB0-1MFH2KA-WT – ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

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

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot: OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0, OD 1.3 Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur en OD 8.4 Wegen op het Europees beleid.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	3.021	3.021	3.020	2.823	4.823	4.848

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de vastleggingskredieten bleef in lijn met de begrotingsaanpassing en de finale begroting naar jaareinde toe.

De belangrijkste vastleggingen hadden betrekking op de volgende projecten:

- Transitienetwerken: 362 keuro;
- Ondersteuning van IT-werkplekken: 447 keuro;
- MOW365 – financieel beheer: 406 keuro;
- Schadevergoedingen aan derden: 383 keuro;
- Beurswerking in het kader van het buitenlandbeleid: 321 keuro.

De vereffeningskredieten stegen met 2.222 keuro, dit wegens herverdelingen ten bedrage van +1.500 keuro en +500 keuro in VEK binnen de algemene uitgavenbegroting om te voorzien in voldoende vereffeningskredieten om de acute betaalnoden doorheen 2025 een antwoord te bieden.

De begrotingsuitvoering bleef in lijn met de kredieten op jaareinde.

MB0-1MFH2KD-WT – BELEIDSCAPACITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

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

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot: OD 1.1 Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0, OD 4.3 actualisatie mobiliteitsvisie, OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik en OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	2.219	2.219	2.219	2.219	1.719	1.723

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de vastleggingskredieten bleef in lijn met de begrotingsaanpassing en de begroting naar jaareinde toe.

De vereffeningskredieten daalden met -500 keuro, dit wegens een herverdeling van vereffeningskredieten binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden van de investeringen gerealiseerd door het beleidsdomein MOW.

De belangrijkste vastleggingen hadden betrekking op de volgende projecten:

- Medewerking aan projecten en kenniscellen binnen BDMOW: 777 keuro;
- Transitienetwerken: 362 keuro;
- GIP – betere planning, afstemming en opvolging: 330 keuro;

De uitvoering van deze kredieten is in lijn met de kredieten op jaareinde.

2. ISE TRANSVERSAAL BELEID

Het mobiliteitsbeleid is immers sterk verweven is met andere maatschappelijke sectoren en vereist een geïntegreerde aanpak, waarbij beslissingen over vervoer worden gekoppeld aan ruimtelijke ordening, milieu en economie. Uitgaven met een transversaal karakter worden op dit ISE aangerekend. Het gaat daarbij uitsluitend om kredieten van het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De kredieten voor nieuwe beleidsinitiatieven en investeringsopportuniteiten in overeenstemming met de vernieuwde GIP-werking worden ingeschreven op begrotingsartikel MB0-1MFH2LD-WT.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Aantal publieke en semipublieke simultaan te gebruiken laadpunten voor elektrische wagens.

De laatste jaren werd er hard gewerkt aan het uitrollen van laadpunten voor elektrische wagens. Het is dan ook niet verbazend dat het aantal publieke en semipublieke laadpunten sterk gestegen is. Eind 2025 waren er in het Vlaamse Gewest 25.481 publieke laadpunten en 47.165 semipublieke laadpunten voor elektrische wagens. Goed voor een totaal van 72.646, een stijging van 22% tegenover eind 2024. Van die 25.481 publieke laadpunten voor elektrische wagens zijn er 500 snellaadpunten en 2906 ultrasnellaadpunten.

2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vanuit dit ISE zijn de budgetten voor nieuwe beleidsinitiatieven en investeringsopportuniteiten in overeenstemming met de vernieuwde GIP-werking opgenomen.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

We zetten actief in op een ambitieuze modal shift: het aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen.

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

Dit is de verandering naar een vraaggericht, flexibel en geïntegreerd mobiliteitsbeleid waar de lokale besturen via de vervoerregio's een partner worden in het Vlaamse mobiliteitsbeleid en dat beleid ook mee van onderuit opbouwen.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

We zetten binnen dit ISE in op een efficiënter goederenvervoer via de weg.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

We zetten onder dit ISE in op innovatie, vergroening en duurzaamheid door in te zetten op een emissievrije mobiliteit.

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

We zetten onder dit ISE in op dataverzameling die ons toelaat een onderbouwd mobiliteitsbeleid te voeren.

2.2. Operationele doelstellingen

OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

De kredieten voor nieuwe beleidsinitiatieven en investeringsopportuniteiten in overeenstemming met de vernieuwde GIP-werking werden ingeschreven op begrotingsartikel MB0-1MFH2LB-PR. Dit artikel werd bij de begrotingsopmaak 2026 hervormd naar MB0-1MFH2LD-WT. In 2025 werd vanuit de Vlaamse Regering, in lijn met het regeerakkoord, 130 miljoen euro extra toegekend voor investeringen en structureel onderhoud MOW (zie algemene toelichting BO2025 p.98). Deze middelen werden cf. het politiek goedgekeurde GIP 2025 herverdeeld over de verschillende begrotingsartikelen van het Bd. MOW.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2LB-PR en MB0-1MFH2LD-WT

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030

In 2025 werden de subsidies aan de mobiliteitsverenigingen verdergezet (1.001 keuro). Het gaat om het behoud van de basissubsidies voor de erkende mobiliteitsverenigingen (MPact vzw, TTB vzw, Fietzersbond vzw, Voetgangersbeweging vzw en Netwerk Duurzame Mobiliteit vzw). De basissubsidie ondersteunt deze verenigingen in hun dagelijkse werking, zowel bij het behartigen van de belangen van hun leden als bij hun beleidsondersteunende rol binnen het duurzame mobiliteitsbeleid.

Daarnaast werden ook subsidies toegekend aan Netwerk Duurzame Mobiliteit in het kader van de jaarlijkse mobiliteitscampagne. De focus verschoof in 2025 van '30 dagen Minder Wagen' (de voorbije drie jaren) naar een campagne tijdens de Week van de Mobiliteit.

Verder werden subsidies voorzien voor lopende actieprogramma's. In 2025 werden geen nieuwe actieprogramma's goedgekeurd en werd ook geen projectoproep gelanceerd.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2LA-WT

OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten

Het Departement MOW is in 2025 aan de slag gegaan met de vragen en bezorgdheden die nog leefden rond de wegencategorisering.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MFH2LA-WT

OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg

De sector van het wegtransport kijkt aan tegen grote uitdagingen. Het Planbureau voorziet dat de vraag naar goederenvervoer zal blijven toenemen. We blijven de modal shift stimuleren via gerichte investeringen begeleiding en sensibilisering.

De missie van het platform 'Multimodaal.Vlaanderen' (765 keuro), waarvoor we subsidie toekennen, is om als modusneutraal en onafhankelijk platform bedrijven te informeren, sensibiliseren en begeleiden zodat een mental shift leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom. Zo dragen we bij aan een modal shift en verminderen we het aantal gereden kilometers over de weg in Vlaanderen. Het is de ambitie om de bestaande en toekomstige

transportcapaciteit en infrastructuur optimaal te benutten, en zo bij te dragen aan een duurzaam en veerkrachtig logistiek ecosysteem dat minder afhankelijk is van wegtransport.

Hoewel het verschuiven van goederenstromen naar andere modi een prioriteit blijft, zal een aanzienlijk deel van de goederenstromen ook in de toekomst nog via de weg worden getransporteerd. Een manier om die te verduurzamen, is inzetten op zero-emissievrachtvervoer. Transportbedrijven staan voor de uitdaging om te investeren in zero-emissievracht- en bestelwagens en de bijhorende laad- en tankinfrastructuur. Tegelijk zijn er nog technische beperkingen met een impact op de operationele efficiëntie, zoals de actieradius en de laadtijd. In 2025 hebben we regelmatig met de transportsector afgestemd over deze problematiek, maar uiteraard ook over de andere uitdagingen voor de sector.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2LA-WT en MB0-1MFH2LC-WT

OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen

Om een versnelling in te zetten in de vergroening van het voertuigenpark werden in 2025 o.m. grote inspanningen voor laadinfrastructuur gedaan. De resultaten zijn ondertussen zichtbaar op het terrein. Deze inspanningen maken deel uit van een ruimer beleid onder de noemer 'Clean Power for Transport' (CPT) (158 keuro), en werden de voorbije jaren via verschillende subsidiecalls gefinancierd vanuit het Relanceplan Vlaamse Veerkracht (VV049-versnelde uitrol laadpunten voor een budget van 28.768 keuro, waarvan 28.759 keuro effectief vastgelegd).

In het Vlaams Energie- en Klimaatplan werd in 2025 de ambitie geformuleerd om in 2030 naar een marktaandeel van 70% zero-emissiewagens te evolueren. We volgen daarbij de Europese tijdlijn om vanaf 2035 geen nieuwe personen- of bestelwagens met fossiele verbrandingsmotoren meer te verkopen. De opgenomen maatregelen zijn erop gericht om de total cost of ownership tegen 2029 aantrekkelijk te maken voor nieuwe emissievrije voertuigen ten opzichte van nieuwe voertuigen met een fossiele verbrandingsmotor. De invoering van een taksshift, waarbij elektriciteit in vergelijking met fossiele brandstoffen goedkoper wordt, moet daartoe bijdragen. Daarnaast stimuleren we de aankoop van elektrische tweedehandswagens door inzicht te geven in de batterijcapaciteit.

Om de overstap richting zero-emissie voertuigen te faciliteren (2.396 keuro), hebben we vooral de focus gelegd op de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens en bestelwagens zodat laden geen drempel vormt en we voldoen aan de doelstellingen uit de Europese verordening (AFIR). In 2025 werd een nieuwe concessie gegund voor de uitrol van normale laadpalen op het openbare domein in Vlaanderen. De plaatsing van laadpalen in dit kader zal lopen van 2026-2028. In deze concessie is er meer aandacht voor slim laden en voor de strategische plaatsing van laadpalen. Aan gemeenten wordt gevraagd om strategische laadplannen op te stellen. Om hen daarbij op weg te zetten, werd in 2025 voor Vlaanderen een gedetailleerde laadbehoefte-raming gemaakt op wijkniveau. Er werden bij de lokale besturen ook locaties opgehaald voor de plaatsing van snelladers op het openbare domein. Deze worden in 2026 gegund.

In 2025 werd het besluit Laadinfrastructuur aangepast zodat er meer mogelijkheden zijn voor strategische plaatsing. En de 250m-regel bij het systeem Paal volgt Wagen werd versoepeld.

Tot slot werden verdere stappen gezet m.b.t. het beheer en de ontsluiting van data i.v.m. laadpalen. In 2026 zou een portaal voor het raadplegen van gebruiksdata een feit moeten zijn.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2LC-WT en MD0-1MFH2LC-WT

OD 7.3 slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

De Vlaamse taskforce autonoom rijden is erop gericht pilootprojecten rond autonoom en geconnecteerd rijden te ondersteunen. Dit vereist ook een bijsturing van het regelgevend kader. In de haven van Antwerpen is een proef gestart met deelwagens die op afstand bestuurd worden. Het havenbedrijf Antwerpen-Brugge, DMOW en AWW zorgen voor de nodige goedkeuring en volgen het project nauwgezet op.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2LA-WT

OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek

Op Vlaams niveau liep het proefproject rond fietslogistiek (bredere fietsaanhangwagens). Dit zal in 2026 geëvalueerd worden parallel met het project Fietslogistiek XXL van het VIL en op basis hiervan en indien nodig de regelgeving bijsturen.

De aanpak inzake stedelijke logistiek wordt in 2026 verder uitgewerkt.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2LA-WT en MB0-1MFH2LC-WT

OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik

Voor een onderbouwd mobiliteitsbeleid is een goede monitoring met actuele en betrouwbare data nodig. Een belangrijke bron van data wordt aangeleverd door het jaarlijks gevoerde 'onderzoek verplaatsingsgedrag' met o.a. het gebruik van verschillende vervoerswijzen, aantal gemaakte verplaatsingen, gemiddelde tijdsduur van verplaatsingen. Het belang van dit onderzoek is niet te onderschatten: enerzijds is dit onderzoek noodzakelijk om strategische verkeersmodellen te kunnen bouwen (die noodzakelijk zijn voor het bepalen van effecten van nieuwe infrastructuurprojecten), anderzijds is het ook onontbeerlijk om een aantal aspecten van de Regionale Mobiliteitsplannen en het Vlaams mobiliteitsbeleid rond personenvervoer te monitoren en om de doelstelling rond modale shift voor personenvervoer te kunnen opvolgen. In 2025 werden de analyses van het OVG7 uitgevoerd met succes. Dankzij het grote aantal enquêtes (24 000), was het voor het eerst mogelijk om een aantal kernindicatoren van het verplaatsingsgedrag zoals de modale split per vervoerregio weer te geven.

Uit dit OVG7 bleek dat we op goede weg zijn: in 2024 werden er meer verplaatsingen met de fiets afgelegd op Vlaams niveau dan de voorbije jaren. Zie: [Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 7 \(2023 - 2024\) | Vlaanderen.be](#).

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2LA-WT

2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar **TRANSVERSAAL BELEID, MVG excl. DAB**

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-gaven	343.370	6.437	6.433	85.615	35.395	30.015

WT, LO, PR						
Toe- lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	343.370	6.437	6.433	85.615	35.395	30.015

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-vastleggingskredieten lagen op jaareinde 336.933 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is voornamelijk te wijten aan het feit dat voorliggend ISE het centrale investeringsartikel van het beleidsdomein MOW bevat (MB0-1MFH2LB-PR). Vanuit dit artikel worden de andere investeringsartikelen van MOW aangezuiverd via herverdeling. Voor een detailoverzicht van deze herverdelingen wordt verwezen naar het de toelichting bij het begrotingsartikel.

De begrotingsuitvoering m.b.t. de vastleggingskredieten lag in lijn met de beschikbare budgetten op jaareinde.

De ESR-vereffeningskredieten lagen op jaareinde 50.220 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is het resultaat van diverse herverdelingen doorheen het begrotingsjaar teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringsprojecten, gerealiseerd door het beleidsdomein MOW.

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

Ontvangsten

MB0-9MFHALA-OP – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten uit participaties in het kader van het algemeen mobiliteitsbeleid aangerekend. Dit werd in het verleden gebruikt voor het Corona overbruggingskrediet. Dit overbruggingskrediet werd toegekend aan de taxi- en autocarsector, maar zou volledig terugbetaald moeten zijn in 2023.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO

BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De begrotingsuitvoering is in lijn met de begrotingsaanpassing en begroting op eindejaar.

MB0-9MFHALA-OW – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden allerlei diverse ontvangsten aangerekend, alsook de ontvangsten die niet specifiek toe te wijzen zijn aan verkeersveiligheid. Daarnaast werd er op dit begrotingsartikel een jaarlijkse ontvangst van 500 keuro ingeschreven uit de samenwerkingsovereenkomsten met de andere gewesten inzake ICT 6de staatshervorming. Verder worden op voorliggend artikel ook de ontvangsten uit EU-subsidies ingeschreven, kaderend in het transversaal mobiliteitsbeleid.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	1.309	0	0
BA-JR 2025	1.309	0	0
BU 2025	939	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de algemene ontvangsten was 370 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit wordt voornamelijk verklaard door kredietnota's ten bedrage van 260 keuro in het kader van dossiers wiens verjaringstermijn werd overschreden.

Uitgaven

MB0-1MFH2LA-PA – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit artikel werd initieel ingeschreven met het oog op de registratie van Europese subsidies. In 2020 werden hier ook de overbruggingskredieten voorzien als steunmaatregel aan de taxisector en de autobus- en autocarsector.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag in lijn met de begroting.

MB0-1MFH2LA-WT – ALGEMEEN MOBILITEITSBELEID**Korte inhoud begrotingsartikel:**

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

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

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot volgende operationele doelstellingen:

- OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030;
- OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten;
- OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg;
- OD 7.3 slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit;
- OD 7.5 naar een emissievrije stedelijke logistiek;
- OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	3.875	3.875	3.875	4.395	4.005	3.950

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de vastleggingskredieten lag in lijn met de begrotingsaanpassing en de begroting op einde jaar.

Hiermee werd voor 1.400 keuro aan mobiliteitsplannen en studies gefinancierd, alsook 1.000 keuro aan mobiliteitsprojecten en basissubsidies voor erkende mobiliteitsverenigingen, 765 keuro subsidie voor het Vlaams Instituut voor de logistiek. Daarnaast werden ook de subsidieprocessen verder gedigitaliseerd voor 299 keuro en voorzien in de budgetten voor de mobiliteit- en bereikbaarheidsmanagers voor Antwerpen en de Vlaamse Rand (425 keuro). Tot slot werden ook de uitgaven m.b.t. het onderzoek verplaatsingsgedrag (744 keuro) hierop aangerekend.

De vereffeningskredieten zijn op eindejaar 390 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is voornamelijk het gevolg van herverdelingen ten bedrage van van -200 keuro en 310 keuro VEK binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringsprojecten binnen het beleidsdomein MOW.

De uitvoering van de vereffeningskredieten is in lijn met de begroting op einde jaar.

MB0-1MFH2LB-PR – INSPELEN OP (INVESTERINGS)OPPORTUNITEITEN BINNEN HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de kredieten ingeschreven voor nieuwe beleidsinitiatieven en investeringsopportunities binnen het beleidsdomein MOW.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot: OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	339.333	0	0	70.760	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Voorliggend begrotingsartikel bevat het uitbreidingsbeleid ten bedrage van 130.000 keuro VAK en 13.000 keuro VEK zoals bepaald in het regeerakkoord 'Infrastructuur Openbare Werken'. Er wordt verwezen naar de tabel 'netto-beleidsruimte' op pagina 98 van de algemene toelichting horende bij BO2025 ([Toelichtingen 13 \(2024-2025\) nr.1 | Vlaams Parlement](#))

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde 339.333 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van onderstaande kredietherverdelingen:

- Herverdeling van -48.068 keuro VAK, naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT). Dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.
- Herverdelingen ten bedrage van -291.265 keuro VAK naar diverse investeringsartikelen binnen de algemene uitgavenbegroting van MOW in lijn met het GIP 2025;
 - -125.332 keuro naar MB0-1MHH5RY-PA (investeringsmachtiging aan De Werkvennootschap);
 - -25.000 keuro naar MD0-1MHH2RF-WT (structureel onderhoud bij AWV);
 - -19.325 keuro naar MB0-1MEH5GY-IS (investeringstoelage aan VVM De Lijn);
 - -3.500 keuro naar MB0-1MHH5RX-IS (investeringstoelage aan Lantis);
 - -14.547 keuro naar MB0-1MIH2VA-WT (investeringen in waterinfrastructuur, gerealiseerd door DMOW);
 - -46.361 keuro naar MB0-1MIH5VY-IS (investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg);
 - -1.904 keuro naar MC0-1MIH2VA-WT (investeringen in waterinfrastructuur, gerealiseerd door MDK);
 - -55.296 keuro naar MD0-1MHH2RA-WT (investeringen in weginfrastructuur, gerealiseerd door AWV).

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde -70.760 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is het resultaat van volgende kredietherverdelingen doorheen 2025:

- Herverdeling van -10.000 keuro VEK naar MB0-1MIH5VY-IS (investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg);
- Herverdelingen ten bedrage van -60.760 keuro VEK naar diverse begrotingsartikelen in het kader van de betaalnoden m.b.t. de investeringen gerealiseerd door het beleidsdomein MOW en de subsidies voor elektrische wagens. Concreet betreft het onderstaande herverdelingen van vereffeningskredieten:
 - 45.760 keuro VEK naar o.a. MD0-1MHH2RA-WT (investeringen AWV; 25.000 keuro), MD0-1MHH2RF-WT (structureel onderhoud AWV; 18.000 keuro), MD0-1MHH2QA-WT (onderhoud AWV; 8.907 keuro);
 - 15.000 keuro VEK naar MB0-1MFH2LC-WT (vergroening) in het kader van de subsidiemaatregel ter stimulatie van de vergroening van de mobiliteit (subsidies voor elektrische wagens);
 - 10.000 keuro VEK naar MB0-1MIH5VY-IS (investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg) in het kader van de investeringen gerealiseerd door De Vlaamse Waterweg.

De begrotingsuitvoering 2025 lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

MB0-1MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend artikel worden de uitgaven in het kader van Clean Power for Transport aangerekend. Deze bevoegdheid is sinds 2021 overgekomen van het GRUP.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg;

- OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen;
- OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	162	2.562	2.561	10.460	31.390	29.139

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten op jaareinde zijn 2.400 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is te verklaren door:

- Herverdeling van -1.600 keuro VAK, naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT). Dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1;
- Herverdeling van +4.000 keuro VAK van MB0-1MIH2VA-WT teneinde te voorzien in voldoende financiering om engagementen uit het verleden te honoreren, met name de premies zero-emissiewagens.

De uitvoering van de vastleggingskredieten zijn in lijn met de begroting einde jaar. Hiermee werd vnl. de premie zero-emissiewagens mee gefinancierd (2.396 keuro).

De vereffeningskredieten op jaareinde zijn 20.930 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van de volgende kredietherschikkingen:

- Herverdeling +15.000 keuro van MB0-1MFH2LB-PR teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten voor de uitbetaling van de premies voor zero-emissiewagens, dit na stelselmatige controle van de ingediende dossiers eind 2024;
- Herverdeling +4.000 keuro VEK (zie hoger) voor de financiering van engagementen uit het verleden;
- Herverdeling van +4.330 keuro en +1.000 keuro vanuit het Vlaams Klimaatfonds (VKF) voor de cofinanciering van klimaatmaatregelen onder de zesde, zevende en achtste VKF-bestedingsrondes.
- Herverdeling +2.600 keuro uit CB0-1CBD2AH-PR ter financiering van beleidsinitiatieven van de verschillende beleidsdomeinen in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht;
- Herverdeling van -6.000 keuro teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringsprojecten gerealiseerd door het beleidsdomein MOW.

MD0-1MFH2LC-WT – VERGROENING MOBILITEIT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de projecten aangerekend in het kader van de relancemaatregel VV49 Laadpalen versnelde uitrol laadinfrastructuur.

De vereffeningskredieten zullen tijdens het jaar vanuit de centrale Relanceprovisie herverdeeld worden.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	-3	0	0	-3.074

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de vastleggingskredieten lag in lijn met de begrotingsaanpassing. In 2025 werd er een kredietnota aangerekend op dit begrotingsartikel waardoor er een negatief VAK van -3 keuro uitgevoerd werd.

De uitvoering van de vereffeningskredieten lag -3.072 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit wordt voornamelijk verklaard door een bijstelling van -2.875 keuro in het kader van boekhoudkundige, correcte verwerking van prestaties in het kader van de versnelde uitrol van laadinfrastructuur (Relance budget).

3. ISE WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN STUDIES

Het ISE 'Wetenschappelijk onderzoek en studies' bundelt de dienstverlening uitgevoerd door het expertisecentrum 'NeXperta' van het departement MOW, alsook de toelage aan het Eigen Vermogen Xperta.

NeXperta vormt het operationele, kennis- en expertisecentrum binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het bundelt vier technisch ondersteunende afdelingen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, m.n. de afdeling Expertise Beton en Staal, de afdeling Waterbouwkundig Laboratorium, de afdeling Geotechniek en de afdeling Algemene Technische Ondersteuning.

Onder het ISE worden werkingskosten en investeringsmiddelen ingeschreven die nodig zijn om de technische ondersteuning van het departement door NeXperta te continueren, verbeteren en moderniseren. Tot slot worden de nodige middelen ingeschreven voor recurrente IT-uitgaven.

De voorgestelde indicator voor voorliggend ISE betreft:

Het EV Xperta realiseert de vooropgestelde uitvoering zoals opgenomen in het businessplan m.n. % van de trekkingsrechten door EV Xperta gerealiseerd.

Dit is een procesindicator. Huidige waarde is 96,5% voor 2025. Streefwaarde voor het % van de trekkingsrechten is jaarlijks 100%, dit betekent dat de middelen uit de dotatie efficiënt zijn omgezet in studies.

3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structurelement

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

NeXperta levert met haar onderzoek en infrastructuurontwikkeling een cruciale bijdrage aan de robuustheid, duurzaamheid en innovatie van de Vlaamse waterinfrastructuur.

3.2. Operationele doelstellingen

OD 7.3 slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

NeXperta biedt recurrente technische ondersteuning aan mobiliteitsinfrastructuurbeheerders binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, en daarnaast ook aan andere beleidsdomeinen. Deze ondersteuning omvat onder meer inspecties en analyses, aanvullende studies en berekeningen, risico-inschattingen en adviezen over prioritaire ingrepen. NeXperta werkt samen met de mobiliteitsinfrastructuurbeheerders aan een gedeeld assetmanagement binnen de Vlaamse overheid en draagt zo bij aan de veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid van de Vlaamse mobiliteitsinfrastructuur.

Binnen EU-INTERREG-projecten zoals BONSAI (113 keuro) en Manabas (11 keuro) wordt gewerkt aan het versterken van kusten, dijken en dijkbekleding tegen extreme weersomstandigheden. Parallel worden nieuwe methodes en tools ontwikkeld, zoals een CFD-model voor dijkontwerp, innovatieve sluisnivellerings technieken en oplossingen voor autonoom schutten. Dit versterkt zowel de veiligheid als de efficiëntie van Vlaamse waterwegen.

De tweede sleeptank in Oostende wordt, ondanks vertragingen, al ingezet voor onderzoeksprojecten zoals ASHIP en DDSHIP, die autonoom en slim varen mogelijk maken. Dit draagt bij aan een modal shift naar watertransport en ondersteunt duurzaam goederenvervoer.

Daarnaast focust NeXperta op Sigma 3 (herziening Sigmaplan), waar modellen helpen om Vlaanderen weerbaarder te maken tegen zeespiegelstijging en extreme neerslag. Ook de ecologische impact van scheepsgolven, bruginfrastructuur en natuurgebaseerde kustsystemen wordt onderzocht, zodat mobiliteit en ecologie in balans blijven.

Het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) biedt real-time data en droogtevoorspellingen, onmisbaar voor beleid, crisisbeheer en burgers. Verder wordt er gewerkt aan predictief onderhoud voor sluizen, zodat preventief ingrijpen mogelijk wordt op basis van data.

Deze projecten en diensten versterken de performantie, duurzaamheid en klimaatweerbaarheid van de Vlaamse waterinfrastructuur, met een duidelijke link naar innovatie en internationale kennisvalorisatie.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2MC-WT en MB0-1MFH2MY-IS

OD 7.4 gerichte focus op innovatie

In het kader van duurzamer waterbeheer werden de ontwerpen voor de vispassages in Aalst en Asper afgerond. Deze vispassages zullen de ecologische migratie versterken. Ook werd voor de sluis van Wijnegem onderzocht of station keeping een duurzamer alternatief vormt voor het gebruik van trossen.

De validatie van Natuurtechnische Milieubouw (NTMB-) oevers langs de Leie ondersteunt een robuuste, biodiversiteitsvriendelijke inrichting.

Wat betreft circulair en duurzaam dijkbeheer worden in Vlassenbroek kalkbehandelde gronden getest als duurzame, circulaire afdeklaag voor dijken en worden binnen het INTERREG BONSAI project vergelijkende proeven voorbereid.

Een nieuw gerealiseerde testopstelling voor overloopp dijken laat onderzoek toe naar zowel klassieke als nature-based bekledingen.

Met het oog op de kustveiligheid werd een structurele bijdrage geleverd via doorgedreven monitoring, analyse van duin-voor-dijkpilots en actualisatie van morfodynamische trends.

In de onderzoeks- en innovatie-projecten MANABAS COAST, MOZES en Living Labs werd verder ingezet op natuurgebaseerde bescherming, ecosysteemherstel en duurzaam sedimentbeheer.

Wat betreft strategische beleidsvoorbereiding werden beleidsstudies voor de Toetsmethodiek Kustveiligheid 2027 opgeleverd, alsook analyses rond overstromings- en morfologische risico's ter ondersteuning van beleidsbeslissingen.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MFH2ME-WT en MB0-1MFH2MC-WT

3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN STUDIES, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	22.598	22.742	22.906	21.334	21.173	20.987
Toe-lagen IS	8.080	8.218	8.218	8.080	8.218	8.218
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	30.678	30.960	31.124	29.414	29.391	29.205

Inhoudelijke toelichting:

De stijging van de vastleggingskredieten ten bedrage van 282 keuro wordt verklaard door een herverdeling voor digitale innovatie van de dienstverlening van de Vlaamse Overheid naar het IT-begrotingsartikel (MB0-1MFH2MC-WT) enerzijds en een stijging van de toelage aan EV Expertia (MB0-1MFH2MC-WT) n.a.v. de overschrijdingen van de spilindex in januari 2025 en januari 2026 anderzijds.

De toename van de werkingstoelage aan het Eigen Vermogen Xperta is het gevolg van een herverdeling vanuit de indexprovisie (CB0-1CBD2AB-PR) n.a.v. de overschrijdingen van de spilindex in januari 2025 en januari 2026.

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

Ontvangsten

MB0-9MFHAMC-OW – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel:

Xperta is de naam van de technische ondersteunende diensten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Xperta staat voor een brede waaier aan diensten en een alsmaar verder ontwikkelde technische expertise. Op voorliggend begrotingsartikel worden de ontvangsten in het kader van de technische adviezen, het Maritiem Onderzoekcentrum, het gebruik van de simulatoren en de EU-subsidies van Xperta opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	731	0	0
BA-JR 2025	731	0	0
BU 2025	553	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Op jaareinde waren de beschikbare vastleggingskredieten gelijk aan de begrotingsaanpassing. De gerealiseerde ontvangsten liggen 178 keuro lager dan voorzien.

MB0-9MFHAMD-OW – KORTING BEDRIJFSVOORHEFFING WETENSCHAPPELIJKE ONDERZOEKERS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Gelet op het advies van de Algemene Gegevensbank (AGB) aangaande de boekhoudkundige verwerking van de niet doorgestorte bedrijfsvoorheffing voor kenniswerkers wordt dit artikel voorzien.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2025	677	0	0
BA-JR 2025	677	0	0
BU 2025	665	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten liggen in lijn met de budgetaanpassing 2025. Het gebudgetteerd bedrag was gebaseerd op basis van de beschikbare info m.b.t. de eerste maanden van 2025. De gerealiseerde ontvangsten liggen uiteindelijk 22 keuro lager dan gebudgetteerd.

Uitgaven

MB0-1MFH2MC-WT – XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de uitgaven van Xperta aangerekend. De werkingskosten en investeringsmiddelen teneinde de technische ondersteuning van het Departement te continueren, verbeteren en moderniseren vallen onder dit begrotingsartikel. Deze technische ondersteuning wordt verleend door het waterbouwkundig laboratorium, de afdeling algemene technische ondersteuning, de afdeling geotechniek en de afdeling expertise beton en staal. Sinds 2024 wordt er ook een Eigen Vermogen Xperta opgericht om zo de beleidsuitvoerende taken af te zonderen.

Bovenliggend artikel draagt bij tot:

- OD 7.3 slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit;
- OD 7.4 gerichte focus op innovatie.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	11.385	11.385	11.549	10.121	13.416	13.806

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde in lijn met de begrotingsaanpassing 2025.

De grootste vastleggingen voor 2025 zijn:

- PPS Asset management Kunstwerken voor: 4.086 keuro;
- Beheer en optimalisatie Instrumentarium WL: 1.086 keuro;
- Beheer en onderhoud van het peilmeetnet WL: 587 keuro;

- Beheren van applicaties (AMaas): 337 keuro;
- IT-profielen in het kader van simulatoren van het WL: 370 keuro
- Triaxiaalproeven: 190 keuro
- Voorspelling & waarschuwingssystemen in het kader van het waterbeheer: 251 keuro
- MOW365: 640 keuro;
- Gebouwkosten WL: 822 keuro;
- Interreg Bonsai (EU-subsidie): 113 keuro.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 3.295 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van volgende herschikking doorheen 2025:

- In het kader de relancemaatregel van de Modal shift naar water - opstart Dender (verhoging watertransportcapaciteit): +20 keuro;
- In het kader van de versnelde afbouw van het encours m.b.t. het Waterbouwkundig Labo: +2.000 keuro;
- Teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen gerealiseerd door het beleidsdomein MOW: +1.275 keuro.

De uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

MB0-1MFH2ME-WT – IT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Voorliggend begrotingsartikel betreft de centralisatie van IT middelen van het departement MOW.

Bovenliggend artikel draagt bij tot OD 7.4 gerichte focus op innovatie.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	11.213	11.357	11.357	11.213	7.757	7.181

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen op jaareinde 144 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan een herverdeling komende van artikel SC0-1SJA2ND-PR (Vlaanderen Radicaal Digitaal) voor digitale innovatie van de dienstverlening van de Vlaamse Overheid.

Onder deze vaste, recurrente IT-uitgaven vallen:

- Beheren van applicaties - AMaaS (Application Management as a Service) van 1.579 keuro;

- Beheren van werkplekken voor 1.100 keuro;
- Uitgaven verbonden aan het inhuren van IT-profielen 2.168 keuro;
- Onderhoudscontracten van IT-applicaties 2.611 keuro;
- E-procurement 1.508 keuro;
- Samenwerkingsakkoorden (bv. iAsset): 289 keuro.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 3.456 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van volgende kredietherschikkingen doorheen 2025:

- Een verschuiving van -2.600 keuro van IT kosten naar artikel MB0-1MFH2KA-WT (strategisch mobiliteitsbeleid). Dit is het gevolg van vereffeningen van IT-kosten die tot 2025 nog op artikel MB0-1MFH2KA-WT geboekt werden. Vanaf 2025 worden deze kosten immers afzonderlijk opgenomen op het nieuwe IT-artikel (MB0-1MFH2ME-WT).
- Een verschuiving van 144 keuro komende van artikel SC0-1SJA2ND-PR (Vlaanderen Radicaal Digitaal) voor digitale innovatie van de dienstverlening van de Vlaamse Overheid;
- Een herschikking van 1.000 keuro teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen gerealiseerd door MOW.

De uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde. De effectieve VEK-realiseratie lag echter 575 keuro lager dan de beschikbare kredieten, deze middelen vielen bijgevolg in onderbenutting.

MB0-1MFH2MY-IS – EV XPERTA

Korte inhoud begrotingsartikel:

Voorliggend begrotingsartikel betreft de werkingstoelage aan het Eigen Vermogen Xperta.

Bovenliggend artikel draagt bij tot OD 7.3 slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	8.080	8.218	8.218	8.080	8.218	8.218

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten lagen op jaareinde 138 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van een herverdeling vanuit de indexprovisie (CB0-1CBD2AB-PR) n.a.v. de overschrijding van de spilindex in januari 2025 en januari 2026.

De uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

3.3.2. Overige entiteiten onder gezag

Entiteit: Eigen Vermogen Xperta

Omschrijving

Het decreet van 22 december 2023 richt het Eigen Vermogen Xperta op en bepaalt dat op 1 juli 2024 vier diensten van het Departement MOW (Geotechniek, Expertise Beton en Staal, Waterbouwkundig Laboratorium en Algemene Technische Ondersteuning) worden overgedragen. Xperta wordt daarmee rechtsopvolger van het Vlaamse Gewest voor deze activiteiten en neemt alle bijhorende rechten, verplichtingen en bevoegdheden over.

Samen met de mobiliteitsinfrastructuurbeheerders staat Xperta in voor een gezamenlijk assetmanagement en draagt het bij aan de veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid van de Vlaamse mobiliteitsinfrastructuur. Daarnaast kan Xperta zijn expertise aanbieden aan nieuwe (publieke en private) beheerders en de opbrengsten gebruiken om zijn dienstverlening verder uit te bouwen. In die optiek draagt het Eigen Vermogen Xperta bij tot OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit.

Zo ondersteunt Xperta een bredere groep overheden en speelt het in op de groeiende vraag van semipublieke en private actoren naar gespecialiseerde technische expertise en onderzoeksinfrastructuur. De oprichting dient dus een dubbel doel: continuïteit voor bestaande opdrachten en het benutten van nieuwe kansen.

Ontvangsten

De inkomsten van EV Xperta komen uit twee hoofdbronnen.

Enerzijds ontvangt de organisatie een jaarlijkse toelage van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Voor 2025 bedraagt deze 8.218 keuro en dekt ze de gegarandeerde inzet voor bestaande mobiliteitsinfrastructuurbeheerders, zoals voorzien in het oprichtingsdecreet. Vanuit deze middelen werden in 2025 onder meer geotechnische proeven uitgevoerd voor het PPS-project Ontknoping Mechelen (Agentschap Wegen en Verkeer) en Gent Spoort (De Werkvennootschap), stabiliteitsberekeningen geleverd voor kunstwerken in de Waaslandhaven en de renovatie van de Vandammesluis in Zeebrugge (afdeling Maritieme Toegang), en voor de Postzegelbrug in Mechelen en de Spanjeveerbrug in Gent (De Vlaamse Waterweg). Deze inzet werd quasi volledig gefinancierd via de toelage.

Anderzijds genereert EV Xperta bijkomende inkomsten, zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid. De inkomsten van (semi)publieke entiteiten buiten de Vlaamse overheid bedragen 364 keuro, met als belangrijkste afnemers Port of Antwerp-Bruges en verschillende steden en gemeenten (o.a. Riemst, Maaseik, Hoogstraten en Gent). Binnen de Vlaamse overheid bedragen de inkomsten 3.272 keuro.

De totale inkomsten voor 2025 komen daarmee op 11.854 keuro, wat 1.038 keuro (10%) meer is dan in 2024 (op jaarbasis).

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	5.804	3.636
Betoelaging (ZZ-OI)	8.218	8.218

Uitgaven

De uitgaven van EV Xperta zijn onderverdeeld in twee hoofdposten.

De bezoldigingen van het eigen personeel werden begroot op 6.483 keuro. In deze raming waren ook de kosten opgenomen van personeel dat door DMOW ter beschikking werd gesteld, die achteraf onder een andere uitgavenpost werden geboekt. De werkelijke personeelskost bedroeg in 2025 1.681 keuro, wat resulteert in een onderschrijding van 4.802 keuro.

De algemene werkingskosten werden begroot op 5.370 keuro. In tegenstelling tot de initiële inschatting werden de kosten voor het ter beschikking gestelde personeel onder deze post opgenomen. In 2025 bedroegen de werkingskosten 9.399 keuro, een overschrijding van 4.029 keuro, die grotendeels samenhangt met deze verschuiving en wordt gecompenseerd door de lagere personeelsuitgaven.

Daarnaast werden in het eerste volledige boekjaar investeringen gedaan voor 300 keuro (26 keuro voor een voertuig en 274 keuro voor overig materieel).

De totale uitgaven in 2025 bedragen daarmee 11.380 keuro. Dit resulteert in een bijkomend over te dragen ESR-saldo van 474 keuro en een totaal over te dragen saldo van 2.147 keuro (tegenover 1.673 keuro in 2024).

4. ISE ZONDER ISE

4.1. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

ZONDER ISE, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	0	0	0	0	0	0
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering was cf. de begroting.

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

Ontvangsten

MB0-9MFHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de terugstortingen vanuit het Pendelfonds geregistreerd.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	1.435	0	0
BA-JR 2025	1.435	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De ontvangst betreft de afoming van de verkoop van onroerende goederen. Deze werden niet effectief geïnd door het Vlaamse Gewest, maar vielen in onderbenutting in de begroting van de rechtspersoon.

VIII. BELEIDSVELD: WEGGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

1. ISE BELEID WEGINFRASTRUCTUUR

Voorliggend inhoudelijk structuurelement wordt gebruikt voor de uitwerking van het beleid m.b.t. het wegverkeer en de weginfrastructuur in Vlaanderen. Het bevat de uitgaven voor het verkeersveiligheidsbeleid, fietsbeleid, uitbouw van de verkeersmodellen, de (her)digitalisering i.f.v. klantvriendelijkheid, optimalisatie, datadoorstroming van de toegepaste mobiliteitsprocessen.

Voor deze ISE is de relevante indicator: percentage fietspaden langs gewestwegen conform Vademecum fietsvoorzieningen.

We hechten belang aan het feit dat fietspaden conform het Vademecum fietsvoorzieningen zijn. Op basis van een aantal inrichtingsparameters krijgt elke hectometer fietspad een globale score, waaraan vervolgens een kwaliteitsklasse wordt toegekend. In 2023 was 6% van de fietspaden (ongeacht hun ligging op BFF of lokale netwerk) uitstekend conform aan het Vademecum fietsvoorzieningen. 26% kreeg de classificatie 'goed', 28% kreeg de classificatie 'matig', en 41% kreeg de classificatie 'slecht'.

De meting conformiteit vademecum wordt tweejaarlijks uitgevoerd. Er is nog geen nieuwe meting en score voor 2025 beschikbaar.

1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

We dragen onder dit ISE bij tot betrouwbare, performante en veilige infrastructuur door te investeren in de verkeersmodellen en de doorrekeningen via de verkeersmodellen en het vergaren van data t.b.v. een onderbouwd mobiliteitsbeleid.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

We zetten actief in op een ambitieuze modal shift: het aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen.

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Het verkeersveiligheidsbeleid focust op het veiliger maken van de weg (en haar aanhorigheden) voor de weggebruiker met het oog op het verminderen van het aantal doden/gewonden in het verkeer. Wat het gedrag in het verkeer betreft was de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) een belangrijke partner. Aanvullend werkten we samen met andere stakeholders voor de realisatie van een verkeersveiligheidscultuur in Vlaanderen.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

Via de onderzoeksagenda verkeersveiligheid en PIO-project 'Integrale aanpak van verkeersveiligheid' dragen we bij tot innovatieve oplossingen inzake verkeersveiligheid.

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

Voor de uitvoering van het Masterplan Fiets rekenen we op de samenwerking met andere beleidsdomeinen.

1.2. Operationele doelstellingen

OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Een goed onderbouwd mobiliteitsbeleid is enkel mogelijk met zowel actuele en betrouwbare data, als actuele en betrouwbare verkeersmodellen (2.285 keuro). Daarom wordt er verder gewerkt aan de actualisatie van zowel de strategische (statische) verkeersmodellen voor personen- en goederenvervoer als de dynamische verkeersmodellen voor personenvervoer. Met deze state of the art verkeersmodellen zullen vervolgens de mobiliteitseffecten (zoals doorstroming en modale shift) berekend worden voor allerlei mobiliteitsprojecten. Dit levert dan nuttige informatie op om een onderbouwde beslissing te kunnen nemen voor een bepaald scenario.

In 2025 is er op volgende vlakken gewerkt aan het verbeteren van de verkeersmodellen: het macroscopisch dynamisch verkeersmodel (mdvm) rond Gent ontwikkeld, waardoor het mogelijk is om vanaf 2026 doorrekeningen te doen voor Minder hinder-projecten in de regio rond de stad Gent. Verder is er onderzoek geleverd naar het mogelijk maken van combimobiliteit in de strategische verkeersmodellen, naar het optimaliseren van de routekeuze en het integreren van het activiteitenpatroon van de Vlaming en/of gezinsinteracties in de strategische verkeersmodellen. De resultaten van dit onderzoek zal de basis vormen voor de implementatie van code in een nieuwe versie van de strategische verkeersmodellen

De bestaande verkeersmodellen zijn in 2025 ingezet voor een extra scenario voor de verbindingsweg E40_E314 (Leuven Oost), voor de E403 (zowel rvm als microsimulatie), complex Kaprijke, fietspotentieel fietssnelwegen, ontsluiting N60 Ardoyensite, doortrekking N171 in Rumst, ringpark Zuid, GRUP E34 West, prioritaire spoorlijnen, R0-Oost, viaduct Gentbrugge, GentSpoort, omvorming A8 tot hoofdweg, financieel model Oosterweelverbinding en kleinere vragen voor Lantis zoals snelheidsregimes na Oosterweelwerken,...

Daarnaast werd er vanuit de strategische verkeersmodellen ook input geleverd voor de update van het havenmodel voor Antwerpen, extra scenario's voor Werken Aan de Ring (zowel met mdvm als met strategische verkeersmodellen).

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH2OA-WT.

OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid

Met het versterkte Fietsteam binnen het departement MOW schakelen we een versnelling hoger om de fietsambities bij alle wegbeheerders en stakeholders hoog te houden en de samenwerking tussen de betrokken actoren verder te versterken. Deze versterking sluit aan bij de brede ambitie van Vlaanderen om zich verder te profileren als toonaangevende fietsregio.

Fietsen zit in het DNA van de Vlaming. De afgelopen jaren is heel wat gerealiseerd op het vlak van fietsbeleid, inzonderheid fietsinfrastructuur. Vlaanderen is na Nederland de tweede fietsregio binnen Europa; we zijn Denemarken ondertussen voorbij. Het Vlaamse fietsbeleid draagt bij aan de internationale uitstraling van ons DNA. Bijdragen in het inhoudelijke congresprogramma Velo-city en een wervende stand op de beurs dragen hiertoe bij, net als bijdragen op het jaarlijkse UCI Bike Forum. De Vlaamse Fietsmanager is tevens het National

Cycling Contact Point voor België t.a.v. de Europese Commissie.

We brengen alle stakeholders op regelmatige basis samen binnen het Fietsforum om het fietsbeleid verder richting te geven, erover te communiceren en te verdiepen. Het Fietsforum is een ontmoetingsplatform voor iedereen die op één of andere manier aan het fietsbeleid meewerkt. Het Fietsforum brengt alle stakeholders op een informele manier samen en wordt in goede banen geleid door het departement MOW in samenwerking met Fietsberaad Vlaanderen. Kennisdeling en wederzijdse input dragen bij aan een door iedereen gedragen fietsbeleid. Het Fietsforum draagt bij aan het versterken van de inherente motivatie van alle stakeholders.

Uit de cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 7 blijkt dat het fietsgebruik in Vlaanderen historisch hoog is. Het aandeel van 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 reeds 22,1% voor zijn rekening.

Eind 2025 werd het Masterplan Fiets goedgekeurd door de Vlaamse Regering, met doelstellingen en maatregelen voor de komende vijftien jaar. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal dit plan samen met alle andere beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid en stakeholders uitvoeren via concrete acties. De Vlaamse Regering wil tegen 2040 minimum 30% van de verplaatsingen met de fiets zien gebeuren.

Er wordt ingezet op een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk. In 2025 werd er door de MOW-entiteiten meer dan 265 miljoen euro vastgelegd voor fietsinfrastructuur. In 2025 ontvingen lokale besturen eveneens een subsidiëring voor de aanleg van fietsinfrastructuur op het Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk (BFF) in het kader van het Fietsfonds. Circa 60% van het BFF bevindt zich op wegen in beheer van de lokale besturen. In 2025 werd in totaal 15 miljoen euro aan subsidies voorzien via het Fietsfonds (MD0-1MHH2RA-WT; vanaf BO2026 MB0-1MHH2RH-WT).

Het bovenlokaal fietsroutenetwerk (BFF) wordt door de vervoerregio's vastgesteld. Het Geoloket Fiets werd in 2025 verder ontwikkeld en geactualiseerd.

Uit het evaluatierapport van de werking van het kenniscentrum Fietsberaad Vlaanderen blijkt een grote tevredenheid zowel bij de Vlaamse overheid als de andere stakeholders, in eerste instantie de lokale besturen. Om het fietsbeleid binnen de lokale besturen te ondersteunen en te versterken, is de inbreng vanuit het kenniscentrum essentieel. Via de kennisbank (kennisdeling best practices), de studiedagen en lerende netwerken, de onderzoeksprogramma's en medeorganisatie van het Fietsforum, krijgen lokale besturen de nodige incentives aangereikt om samen met de Vlaamse overheid en andere stakeholders versterkt in te zetten op de doelstellingen zoals omschreven in het Regeerakkoord en het Masterplan Fiets. In 2025 werd in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen MOW en de VVSG een subsidie voorzien van 510 keuro voor de werking van Fietsberaad Vlaanderen.

In overleg binnen het eigen beleidsdomein en met andere overheden (provincies en gemeenten) is een uniform beoordelingskader en een uniforme methodiek voor de inventarisatie van fietsinfrastructuur vastgelegd. Op basis van dit nieuwe kader en deze methodiek wordt een inventarisatie en opmeting van de fietsnetwerken uitgevoerd, in het bijzonder van de fietssnelwegen en het volledige BFF. Deze inventarisatie zal, samen met het Masterplan Fietsinfrastructuur, verdere input leveren voor de toekomstige GIP's.

Fietsdiefstal voorkomen en bij fietsdiefstal gestolen fietsen terugbezorgen aan de rechtmatige eigenaar is de hoofddoelstelling van het uniform 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 makkelijk de eigenaar van een fiets terugvinden. Via het platform kon 14% van de gestolen fietsen terugbezorgd worden aan de eigenaar. Dit percentage is beduidend hoger dan wanneer er geen fietsregistratiesysteem is (2%). In Vlaanderen werden al meer dan 75.000 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.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH2OA-WT

OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

In 2025 vonden diverse overlegmomenten plaats over de mogelijke invulling van een verkeersveiligheidspact met de lokale besturen.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MHH4OD-WT

OD 5.2 gerichte controle en handhaving

Voor de ontwikkeling van een registratiesysteem voor geregionaliseerde verkeersinbreuken is door het departement MOW met het Vlaamse Agentschap Justitie en Handhaving (AJH) een samenwerking rond het Vlaams Handhavingsplatform opgestart. In het voorjaar 2025 keurde de Vlaamse Regering een (voor)ontwerp besluit over de digitalisering van de handhaving van diverse Vlaamse regelgeving principieel goed.

In 2025 startte AWV met het opnieuw plaatsen van waarschuwborden voor trajectcontroles op gewestwegen. Het doel is om door transparant te communiceren over de plaats van controles (aangevuld met de geldende snelheidslimiet) de weggebruikers duidelijk te maken welk snelheidsgedrag op die plaatsen wordt verwacht en zo de verkeersveiligheid te verhogen.

We geven verder invulling aan de EU-verplichtingen met betrekking tot de controles langs de weg (technische staat zware bedrijfsvoertuigen) en tot het uitvoeren van In Service Conformity (ISC) and Validation (ISV) testen op door DMOW afgeleverde EU-typegoedkeuringen. We zetten in op verdere digitalisering van de toegepaste mobiliteitsprocessen.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MHH2OD-WT en MB0-1MHH4OD-WT.

OD 5.3 opleiding en sensibilisering voor veiliger verkeersgedrag

In 2025 ondersteunden we de Vlaamse Stichting Verkeerskunde met een toelage van 9.220 keuro. De VSV gebruikte deze middelen onder andere voor het aanbieden van educatieve projecten om elke Vlaming levenslang bij te laten leren over verkeer en mobiliteit. Daarnaast organiseerde de VSV publiekscampagnes met aandacht voor de 'killers' in het verkeer: rijden onder invloed, afleiding en onaangepaste snelheid.

Aanvullend subsidieerden we – voor in totaal 700 keuro - projecten van partners voor de realisatie van een verkeersveiligheidscultuur waarbij veilig verkeer een gedeelde verantwoordelijkheid is van iedere verkeersdeelnemer.

In 2025 werd verder gewerkt aan de actualisatie van de verkeersreglementering. Tegen eind 2025 werd een ontwerp van wijzigingsbesluit afgerond en werd de officiële adviesprocedure via de gewesten opgestart.

De hervorming van de wegcode – met één federaal en drie regionale verkeersreglementen – vormt de basis voor de actualisatie van een brede reeks samenhangende regelgeving (o.a. regionale verkeersreglementen, de wegverkeerswet, het KB indeling in graden, het reglement van de wegbeheerder). Deze wetgeving is onlosmakelijk met de wegcode verbonden. De eerste belangrijke stap is na vrijwel twintig jaar gezet, maar verdere wetgevende trajecten zijn noodzakelijk voor de inwerkingtreding van de nieuwe (federale en Vlaamse) verkeersreglementering.

Voor Vlaanderen werd parallel een vernieuwd reglement van de wegbeheerder binnen de Werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden (DMOW, VVSG, gemeentelijke wegbeheerders, AWW, politie, VIAS, ...) voorbereid. Deze werkzaamheden lopen verder in 2026. De nieuwe plaatsingsvoorwaarden moeten aansluiten op de vernieuwde verkeersregels en aangepaste verkeerstekens uit het federale verkeersreglement. Een definitief federaal verkeersreglement was een essentiële randvoorwaarde voor de grondige herziening van het Vlaams reglement van de wegbeheerder.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MHH4OX-IS en MB0-1MHH4OD-WT.

Jaarlijks lopen de informatiecampagnes 'Grote werven - check wegenenverkeer.be' en 'Veiligheid aan Werven'. Via deze campagnes informeert het Agentschap Wegen en Verkeer de burger van geplande wegeniswerken. Zo kan de burger zijn of haar verplaatsing gericht(er) plannen.

Relevant begrotingsartikel: MD0-1MHH2OE-WT

OD 5.4 streven naar een hogere effectiviteit van rijopleiding en technische keuring

Het concept voor de hervorming van de technische keuring werden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Voor de korte termijn maatregelen (wijziging periodiciteiten, afschaffen tweedehandskeuring...) werd reeds een ontwerp van BVR opgesteld. Tegelijk startte de uitwerking van de langetermijnconcepten uit de nota, met het oog op een volledig vernieuwd regelgevend kader.

Daarnaast werden ook de voorbereidingen getroffen voor een nieuw regelgevend kader voor de examencentra. Dit nieuw kader is noodzakelijk omwille van de hervorming van de technische keuring.

Met de examencentra werkten we samen om kandidaten, begeleiders en andere betrokkenen die betraapt werden op fraude uit te sluiten van de examens en steeds aan te geven bij de politie. Het departement stelde ook zich burgerlijke partij in een zaak van vermeend oneigenlijk verkrijgen en gebruiken van examenvragen.

Er werd een wijziging aan de wetgeving over het terugkommoment voorbereid, waarbij de handavingsprocedure wordt vereenvoudigd.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH2OD-WT en MB0-1MHH4OD-WT.

OD 5.5 actualisatie verkeersveiligheidsplan

In 2025 werd het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 afgewerkt (9 keuro) en dit werd begin 2026 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Via dat vijfjaarlijkse actieplan wil Vlaanderen het aantal verkeersdoden en letselongevallen halveren vergeleken met 2019.

De opmaak van het nieuwe verkeersveiligheidsplan wordt in 2025 mee gevoed vanuit 2 onderzoeksopdrachten: een omgevingsanalyse uitgevoerd door VIAS en een evaluatie van het verkeersplan Vlaanderen 2021-2025. Deze studie combineert een internationale benchmark met een effectevaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen, om na te gaan wat werkt en waar Vlaanderen kan bijsturen.

De subsidie Veilige schoolomgevingen (1.022 keuro) liep in 2025 verder door en bleef een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Het instrument heeft in 2025, en de jaren voordien, veel lokale besturen aangezet tot het nemen van snelle en concrete maatregelen buiten de grote herinrichtingsprojecten. Het speelde zo een rol in het uitbouwen van een consequente aandacht voor de verkeersveiligheid in de directe omgeving van scholen.

In 2025 konden met een financiële ondersteuning van 43 lokale besturen, opnieuw 120 schoolomgevingen worden aangepakt via snelle, gerichte maatregelen aan verkeerssignalisatie en kleine infrastructurele aanpassingen. Dat toont aan dat er nog steeds behoefte is aan ondersteuning. Een vergelijking met de jaren ervoor geeft wel aan dat de vraag naar de subsidie afneemt.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH4OD-WT

OD 7.4 Gerichte focus op innovatie

Zowel binnen de onderzoeksagenda verkeersveiligheid als met project 'Integrale Aanpak van Verkeersveiligheid' van het departement MOW en AWW binnen het Programma Innovatieve Overheidsopdrachten (PIO) wordt actief samengewerkt richting innovatieve oplossingen.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH4OD-WT.

OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein

Het goedgekeurde Masterplan Fiets bevat engagementen vanuit alle beleidsdomeinen. Deze geïntegreerde aanpak zorgt voor een breed gedragen plan in functie van de centrale doelstelling om nog meer mensen op de fiets te krijgen. Dit transversaal beleidsplan zal op regelmatige basis met de andere beleidsdomeinen gemonitord worden.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH2OA-WT.

OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

Voor de monitoring van het milieu-, klimaat- en mobiliteitsbeleid is het belangrijk om jaarlijks betrouwbare voertuigprestaties te berekenen. D.m.v. geoptimaliseerde Flomovia worden de voertuigprestaties voor 2025 berekend.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH2OA-WT.

1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

BELEID WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)		
	VAK 2025	VEK 2025

2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	33.051	112.260	29.328	33.647	144.536	32.656
Toe-lagen IS	9.308	9.220	9.220	9.308	9.222	9.217
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	42.359	121.480	38.549	42.955	153.758	41.873

Inhoudelijke toelichting:

De uitgaven in het kader van het beleid rond weginfrastructuur en transport lagen in VAK lager dan bij de begrotingsopmaak en begrotingsaanpassing werd geraamd. De afwijking bedraagt 3.810 keuro in VAK. De voornaamste reden betreft het feit dat DMOW minder heeft vastgelegd dan initieel voorzien (10.900 keuro t.o.v. een budget van 14.000 keuro).

In bovenstaande tabel wordt bij BA-JR ook het saldo binnen het Verkeersveiligheidsfonds meegerekend. Dit saldo ten belope van 106 miljoen euro is verkregen uit de vereffening van FIA en kan enkel ESR-neutraal uitgegeven worden voor participaties. Vandaar dat deze middelen tot op heden niet werden aangewend.

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

Ontvangsten

MB0-9MHHAOA-OW – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO

BA 2025	694	0	0
BA-JR 2025	694	0	0
BU 2025	853	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten op eindejaar lagen in lijn van de ontvangsten bij de begrotingsaanpassing.

De uitvoering van de algemene ontvangsten lag op jaareinde 159 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing, en is voornamelijk te danken aan de opgenomen pre-financing (medio 2025) van de EU subsidie CEF Technical assistance for Belgium 2025-2027 met +201 keuro, deels gecompenseerd door de afname van de terugvordering t.a.v. VLAIO ten bedrage met -54 keuro na in het kader van aanpassing subsidie na hercontrole voertuigen.

MB0-9MHHAOD-OW – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden vanaf BO2025 de algemene ontvangsten aangerekend in het kader van verkeersveiligheid. Het betreft een deel van de ontvangsten uit verkeersboetes, afdrachten van keuringsinstellingen en retributies in het kader van homologatie, vergunningen technische keuring, vergunningen rijsscholen, technische diensten, opleidingsinstellingen, examencommissie en beroepscommissie.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	155.331	0	0
BA-JR 2025	155.331	0	0
BU 2025	155.855	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten op eindejaar lagen in lijn van de ontvangsten bij de begrotingsaanpassing.

De uitvoering van de algemene ontvangsten lag op jaareinde 524 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. De ontvangsten op voorliggend artikel betreffen de 2^e schijf van ontvangsten uit verkeersboetes, alsook de 1^e schijf uit de afdrachten 6% en de ontvangsten afkomstig uit de 6^e staatshervorming.

Onderstaande tabel geeft het overzicht tussen de begroting en effectieve uitvoering weer voor elk van deze elementen.

Element	BA-JR 2025	BU 2025	Vershil
Verkeersboetes	144.192	144.735	543
Afdrachten 6%	5.539	5.539	0
Inkomsten uit 6 ^e staatshervorming	5.600	5.591	-9

De afwijking op de verkeersboetes is het gevolg van de gewijzigde drempelwaarde bij de begrotingsaanpassing 2025 n.a.v. het dossier 'herkeuring door hersteller'.

MB0-9MHHAOY-OI – FONDS VOOR INNOVEREN EN ONDERNEMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten vanuit het Hermesfonds opgenomen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	128	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de algemene ontvangsten lag op jaareinde 128 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing en kadert binnen de volgende PIO-projecten:

- Golfgoot
- Predictief onderhoud sluisdeuren
- Zensor dataplatform
- Deformatiesbruggen
- Positiebepaling van schepen in binnenvaartsluizen.

MB0-9MHHTOD-OP – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel werden de ontvangsten uit het historisch saldo van het FIA (Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen) aangerekend. Aangezien het FIA eind 2019 volledig vereffend werd, worden er op dit artikel geen stortingen meer verwacht in 2025.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Uitvoering in lijn met begroting.

MB0-9MHHTOD-OW – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten van het Verkeersveiligheidsfonds opgenomen.

Het betreft:

- Een deel van de ontvangsten uit verkeersboetes (inningen tot eerste en boven het tweede drempelbedrag)
- Een deel van de afdrachten van keuringsinstellingen (0.25 cent per prestatie + deel van 6% afdracht op de netto-ontvangsten boven de 5.539 keuro)
- De exploitatieoverschotten van de keuringsinstellingen

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	87.059	0
BA-JR 2025	0	87.059	0
BU 2025	0	48.992	0

Inhoudelijke toelichting:

De toegewezen ontvangsten lagen op jaareinde 38.067 keuro lager dan begroot. Dit is het gevolg van een wijziging in de manier van werken van de federale overheidsdienst.

Deze wijziging resulteerde in een lagere ontvangst ten bedrage van -44.080 keuro. De detailanalyse van de verschillende componenten gaat hieronder:

Element	BA-JR 2025	BU 2025	Verschil
---------	------------	---------	----------

Verkeersboetes	67.475	26.837	-40.638
Afdrachten 6% + 25 cent	9.805	10.218	+413
Exploitatieoverschotten	9.779	11.958	+2.179

Tot slot waren er nog kredietnota's ten bedrage van -20 keuro.

MD0-9MHHAOE-OW – BELEID WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit ontvangstenartikel is een combinatie van verschillende types van aanrekeningen:

- Diverse ontvangsten;
- Beteugeling van de aantasting van de weginfrastructuur door overgewicht of door overtollige asdruk;
- Retributies uitzonderlijk vervoer;
- Terugstorting van onroerende voorheffing door het ministerie van Financiën van ten onrechte ontvangen gelden en achterstallige ontvangsten door de overheid op de centrale ontvangstenrekening van de Vlaamse Gemeenschap;
- Ontvangsten uit verkoop van buiten gebruik gestelde roerende goederen;
- ESR neutraliteit voor Europees gesubsidieerde niet-investeringsprojecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	11.605	0	0
BA-JR 2025	11.605	0	0
BU 2025	36.563	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag op jaareinde 24.958 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing, door aanrekening van ontvangsten van Europese subsidies die niet voorzien waren en door een hoge opbrengst van de buiten gebruik gestelde roerende goederen en de terugstorting van onroerende voorheffing.

Uitgaven

MB0-1MHH20A-WT – VERKEERSBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investerings in het kader van verkeersveiligheid;
- OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid;
- OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein;
- OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	6.457	6.432	6.429	7.053	5.878	5.909

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten lagen bij jaareinde 25 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit kan wordt verklaard door de herverdeling met -25 keuro van VAK en VEK naar investeringen weginfrastructuur (MD0-1MHH2OA-WT) teneinde te voorzien in voldoende financiering voor de aangemelde fietsfondsdossiers in begrotingsjaar 2025.

De uitvoering van de vastleggingskredieten lag in lijn met de begroting op jaareinde. Hiermee werden voornamelijk de uitwerking van verkeersmodellen (2.285 keuro), alsook studies, informaticatoepassingen en ondersteuning, verkeersborden,... (3.080 keuro), en subsidies fietsberaad (517) keuro gefinancierd.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 1.175 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit wordt verklaard door:

- Herverdeling van -750 keuro en -400 keuro VEK binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen binnen het beleidsdomein MOW.
- Herdeling van -25 keuro VAK en VEK naar investeringen weg infrastructuur teneinde te voorzien in voldoende financiering voor aangemelde fietsfondsdossiers (zie hoger).

De uitvoering van de vereffeningskredieten lag in lijn met de begroting op jaareinde.

MB0-1MHH2OD-WT – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 5.2 gerichte controle en handhaving;
- OD 5.4 streven naar een hogere effectiviteit van rijopleiding en technische keuring.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	2.501	2.577	2.572	2.501	3.592	3.773

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten op jaareinde lagen 76 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing, dit omwille van een kredietherschikking vanuit SC0-1SJA2ND-PR in het kader van 'Vlaanderen Radicaal Digitaal'.

De vastleggingskredieten bij uitvoering lagen in lijn met de begroting op jaareinde.

De vereffeningskredieten lagen bij jaareinde 1.091 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing en kan toegeschreven worden aan:

- Herverdeling +1.000 keuro VEK binnen de algemene uitgavenbegroting teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten;
- Herverdeling van +15 keuro VEK teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen, gerealiseerd door het beleidsdomein MOW;
- Herverdeling vanuit SC0-1SJ12ND-PR ten bedrage van 76 keuro VEK in het kader van 'Vlaanderen Radicaal Digitaal'.

De vereffeningskredieten bij uitvoering lagen in lijn met de begroting op jaareinde.

MB0-1MHH4OD-WT – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

- Subsidies aan de gemeenten in het kader van verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes. Het betreft snel uitvoerbare maatregelen zoals verkeerssignalisatie en kleine infrastructurele maatregelen;
- Subsidies en andere uitgaven in het kader van de verkeersveiligheid (controle langs de weg, subsidie CARA, subsidies terugkommoment, projectsubsidies verkeersveiligheid, rij scholen, onderzoeksagenda verkeersveiligheid...);

- IT-toepassingen in het kader van verkeersveiligheid

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid;
- OD 5.2 gerichte controle en handhaving;
- OD 5.3 opleiding en sensibilisering voor veiliger verkeersgedrag;
- OD 5.4 streven naar een hogere effectiviteit van rijopleiding en technische keuring
- OD 5.5 actualisatie verkeersveiligheidsplan
- OD 7.4 Gerichte focus op innovatie

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	14.000	93.158	10.900	14.000	123.203	11.754

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van de vastleggingskredieten bedroeg in 2025 10.900 keuro. De voornaamste uitgavenposten waren:

- Subsidies terugkommoment: 2.023 keuro;
- CARA: 1.443 keuro;
- Controle langs de weg (GOCA): 1.252 keuro;
- Subsidies voor veiligere schoolomgevingen: 1.022 keuro;
- Digitalisering homologatieprocessen: 999 keuro;
- Digitalisering processen vakbekwaamheid en ADR: 750 keuro;
- Vereenvoudiging en integratie terugkommoment: 750 keuro;
- Digitalisering technische keuring: 750 keuro;
- Sensibilisering van specifieke doelgroepen: 700 keuro.

MB0-1MHH40X-IS – VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 5.3 opleiding en sensibilisering voor veiliger verkeersgedrag.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	9.308	9.220	9.220	9.308	9.222	9.217

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten op jaareinde tonen een daling met respectievelijk 88 keuro en 86 keuro t.o.v. de begrotingsaanpassing 2025, en wordt verklaard door een herverdeling binnen het verkeersveiligheidsfonds.

De werkelijke uitvoering van de vereffeningskredieten was 5 keuro lager wegens het verwerken van een kredietnota en afsluiten van een vastlegging.

MB0-1MHX2OB-PR – PROVISIE KILOMETERHEFFING

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de provisie kilometerheffing, waarvan de middelen jaarlijks worden herverdeeld in functie van het flankerend beleid in het kader van de invoering van de kilometerheffing.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering is in lijn met de begroting.

MD0-1MHH2OE-WT – BELEID WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

AWV gebruikt specifiek materieel voor het uitvoeren van haar activiteiten. Hierbij worden onderstaande goederen aangekocht:

- vervoersmiddelen: specifieke voertuigen voor de wegendistricten zoals vrachtwagens en polyvalente voertuigen;

- rollend materieel en machines: materieel voor de winterdienst zoals zoutstrooiers, sneeuwplougen en wielladers, ander materieel en machines voor de wegendistricten zoals aanhangwagens, signalisatiewagens, botsabsorbeerders en hoogtewerkers;
- niet-rollend materieel en machines: signalisatie- en topografisch materieel en onderzoeks- en meetapparatuur voor de afdelingen Wegenbouwkunde en EVT;

Anderzijds worden hierbij de volgende kosten aangerekend:

- aankopen van klein materieel;
- onderhoud en herstelling van specifiek materieel;
- andere specifieke werkingsuitgaven eigen aan de entiteit.

Deze budgetten worden ook gebruikt voor het communicatieprogramma. Het Agentschap Wegen en Verkeer wil via dit programma de burger informeren en sensibiliseren. Het informeren gebeurt door het inzetten van communicatiemiddelen rond infrastructuurwerken zoals folders en bewonersbrieven, advertenties. Door middel van communicatieactiviteiten rond mobiliteit en verkeersveiligheid wil AWV ook sensibiliseren. Concreet gebeurt dit door mediacampagnes, het plakken van affiches, het optimaliseren van de AWV-website, ...

Daarnaast worden op dit begrotingsartikel de belastingen betaald op het gedeelte van het patrimonium in eigendom van het Vlaams Gewest dat door het Agentschap Wegen en Verkeer wordt beheerd. Dit omvat onder andere de onroerende voorheffing, heffingen voor leegstand en de polderbelasting.

Een ander luik is de schaduwtoel van de Liefkenshoektunnel. Bij verkeersincidenten die belangrijke hinder veroorzaken op de Antwerpse Ring, de toegangswegen naar de Ring of in de Kennedytunnel, kiest het Verkeerscentrum ervoor om het verkeer verplicht om te leiden via de Liefkenshoektunnel. In dat geval betaalt het Vlaams Gewest de tol van de wagens die van de Liefkenshoektunnel gebruik maken voor de duur van de verplichte omleiding, de zogenaamde schaduwtoel. Dit zorgt voor kortere files, wat minder overlast betekent voor de weggebruikers en omwonenden. Er werd een overeenkomst afgesloten tussen AWV en de uitbater van de tunnel, de N.V. Tunnel Liefkenshoek.

De uitgaven t.g.v. dadingen of gerechtelijke procedures, waarbij AWV wordt veroordeeld tot het betalen van schadevergoedingen, worden ook hieronder opgenomen.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot OD 5.3 opleiding en sensibilisering voor veiliger verkeersgedrag

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	10.093	10.093	9.427	10.093	11.863	11.220

Inhoudelijke toelichting:

Voor dit begrotingsartikel werd het VAK niet volledig besteed. Er werd 666 keuro onderbenut om het tekort op lonen bij AWV (MD0-1MAH2ZZ-LO) op te vangen.

De basisallocatie schadevergoedingen aan derden werd sterk overschreden. Dit werd gecompenseerd binnen het artikel op andere basisallocaties, zoals bij het materiaalprogramma.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 1.770 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing omwille van volgende kredietherverdelingen:

- Herverdelingen ten bedrage van +120 keuro en 1.650 keuro VEK teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de projecten, gerealiseerd door het beleidsdomein MOW.

1.3.2. Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV)

Omschrijving

Voor de realisatie van de verkeersveiligheidsdoelstellingen en de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wijst het departement MOW de Vlaamse Stichting Verkeerskunde door middel van een jaarlijkse toelage een belangrijke operationele taak toe.

Ontvangsten

De ontvangsten uit de activiteiten van de entiteit werden voor 2025 geschat op 1.079 keuro, met een effectieve uitvoering van 1.162 keuro.

De inkomsten van derden en sponsoring werd geschat op 53 keuro. De effectieve uitvoering lag 23 keuro hoger (76 keuro).

De toelage voor 2025 bedroeg 9.220 keuro, t.o.v. een begrote toelage van 9.308 keuro.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	1.132	1.238
Betoelaging (ZZ-OI)	9.308	9.220

Uitgaven

De uitgaven voor lonen en sociale lasten werden voor 2025 geraamd op 5.575 keuro, met een effectieve uitvoering van 5.420 keuro.

De algemene werkingskosten worden geraamd op 4.765 keuro. De uitvoering bedroeg 4.890 keuro.

Voor investeringen werd een budget voorzien van 100 keuro:

- Wagenpark 60 keuro, met een uitvoering van 113 keuro.
- Allerlei investeringen projectwerking 40 keuro, met een uitvoering van 8 keuro.

2. ISE ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

Het inhoudelijk structuurelement 'Onderhoud weginfrastructuur' omvat de ontvangsten en uitgaven in het kader het onderhoud van de weginfrastructuur in Vlaanderen, met uitzondering

van het structureel onderhoud dat onder het ISE Investerings weginfrastructuur is opgenomen.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Globale toestand van de snelwegen

De kwaliteit van het wegennet wordt regelmatig gecontroleerd. Er wordt een globale functionele kwaliteitsbeoordeling gemaakt van de autosnelwegen in Vlaanderen op basis van de parameters stroefheid, spoorvorming en scheurvorming en de gecombineerde vlakheidsindex. Uit het rapport toestand van de autosnelwegen (meetjaar 2024) blijkt dat de toestand van de wegvakken de afgelopen tien jaar vrij stabiel is. De algemene toestand ging er in 2024 wel op achteruit. Wegvakken snelwegen in goede tot zeer goede staat: 887 km (49,3%) - daling. Wegvakken snelwegen in slechte tot zeer slechte staat: 345 km (19,2%) - stijging.

Uit de rapporten over de toestand van de gewestwegen (meetjaar 2023 & 2024) blijkt dat de toestand van de wegvakken in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant er licht op vooruit is gegaan. In West-Vlaanderen is de toestand van de wegvakken erop achteruitgegaan. De algemene toestand van de gewestwegen ging er in 2024 op achteruit. Wegvakken gewestwegen in goede tot zeer goede staat: 2361 km (46,8%) - daling; Wegvakken gewestwegen in slechte tot zeer slechte staat: 1783 km (35,3%) - stijging.

2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Goed onderhouden infrastructuur zorgt voor betrouwbare infrastructuur, draagt bij tot een betere doorstroming en zorgt voor meer veiligheid.

Reguliere onderhoudswerken hebben een directe impact op de op de levensduur van de betrokken infrastructuur en de verkeersveiligheid. Ze zorgen ervoor dat de toestand van de assets in stand wordt gehouden of er niet sneller op achteruit gaat.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

Via het onderhoud van de fietsinfrastructuur incl. sneeuw en ijsvrij houden van de fietsinfrastructuur in de winter wordt vanuit dit ISE bijgedragen tot een duurzame modal shift voor personenvervoer.

2.2. Operationele doelstellingen

OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

In totaal werd in 2025 147 miljoen euro besteed aan het onderhoud van de wegen en de dienstgebouwen in het patrimonium van AWV. Onderhoudswerken aan wegen en dienstgebouwen moeten zorgen voor een betrouwbare, veilige infrastructuur.

AWV staat ook in voor het onderhoud, herstel en energiekosten van de elektromechanische installaties. Deze installaties zijn onder meer de volgende:

- Wegverlichting: Verlichting op autosnelwegen en gewestwegen. AWV verlicht haar patrimonium conform de principes opgenomen in de lichtvisie voor snelwegen en gewestwegen. Zo wordt de hinder door lichtverstrooiing verminderd.
- Verkeerslichten (VRI's): Kruispuntregelaars en slimme verkeerslichten.

- Tunneltechniek: Elektromechanische systemen in tunnels, beheerd door het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum (VTC).
- Verkeershandhaving: Onbemande installaties zoals roodlichtcamera's, trajectcontroles, WIM (Weigh-In-Motion) systemen en automatische nummerplaatherkenning (ANPR).
- Verkeerssystemen: Dynamische borden, filedetectie en detectielussen in het wegdek.
- Laadinfrastructuur: AWV installeert en beheert laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen, met concrete plannen voor uitbreiding.
- IP-telematicanetwerk: AWV beschikt over een eigen glasvezelnetwerk van meer dan 2500 km, dat dient als ruggengraat voor de communicatie met deze technische installaties.
- Onderhoud en monitoring installaties: Het technisch beheer en de bewaking van de installaties gebeurt vaak via het Vlaams Verkeerscentrum en het systeem ABBA (Afstandsbewakingssysteem)

AWV inspecteert en monitort haar elektromechanische installaties om vroegtijdig slijtage vast te stellen en defecten te voorkomen. T.b.v. het onderhoud, herstel (t.g.v. schade door bijvoorbeeld storm-of waterschade of vandalisme) en de uitbating van de elektromechanische installaties werd in 2025 63 miljoen euro besteed.

In 2025 organiseerde AWV een dialoogronde betreffende de F.A.S.T.-dienstverlening. Omwille van het ontbreken van een billijke verdeling van de (oplopende) kosten van het F.A.S.T.-systeem zal AWV de contracten niet meer vernieuwen.

De wegen worden sneeuw- en ijsvrij gehouden (winterdienstverlening).

AWV werkt aan nette, veilige en voldoende dienstzones volgens de principes van het Strategisch Netplan Dienstzones. Dienstzones bieden weggebruikers de mogelijkheid te verpozen, iets te eten, te tanken, te overnachten, e.a.

De concessies van de dienstzones in Hoegaarden en Boutersem zijn in 2025 vernieuwd. De werken voor de herinrichting van de parking in Gent Brugge en Boutersem zijn afgerond. Er werden respectievelijk 20 en 44 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Momenteel zijn op 54 van de 72 dienstzones van AWV een kiosk (mét sanitaire voorzieningen) aanwezig.

AWV plant natuurgerichte maatregelen tijdens lopende wegeniswerken. Er wordt ingezet op de opmaak van bermbeheerplannen voor alle districten van AWV.

Relevante begrotingsartikel: MD0-1MHH2QA-WT

OD 2.3 een sterk Vlaams fietsbeleid

AWV voorziet in regulier onderhoud van de fietsinfrastructuur.

Relevant begrotingsartikel: MD0-1MHH2QA-WT

2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)		
	VAK 2025	VEK 2025

2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-gaven WT, LO, PR	187.105	213.105	213.105	186.778	222.739	223.531
Toe-lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	187.105	213.105	213.105	186.778	222.739	223.531

Inhoudelijke toelichting:

Het VAK werd bijna 100% gerealiseerd. Het VEK werd meer dan 100% benut door de versnelde betaling en de aanmaak van 'te ontvangen facturen'.

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

Ontvangsten

MD0-9MHHAQA-OW – ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	7.000	0	0
BA-JR 2025	7.000	0	0
BU 2025	9.207	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De inkomsten voor 2025 liggen hoger dan verwacht voor de inning van schade. Ook de kosten voor herstellingen van schade is gestegen binnen MD0-1MHH2QA-WT. We merken dus dezelfde tendens op aan zowel ontvangstenzijde als uitgavenzijde.

Uitgaven

MD0-1MHH2QA-WT – ONDERHOUD WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

De kredieten op dit begrotingsartikel worden aangewend voor de exploitatie en het onderhoud van de wegeninfrastructuur en aanhorigheden.

Dit gaat dan over groenonderhoud, wegenonderhoud, veegwerken, vervangen van de signalisatie, vervangen van de beveiligingsconstructies, verkeer- en tunnelmanagement, afhandelen incidenten, sneeuw- en ijsvrij houden van de weg alsook het onderhoud en investeringen aan de gebouwen in het patrimonium van AWV. Verder worden op dit begrotingsartikel ook de energiekosten aangerekend voor de elektromechanische installaties van AWV, verlichting, verkeerslichten, tunnelverlichting etc...

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

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur
- OD 2.3 een sterk Vlaams fietsbeleid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	187.105	213.105	213.105	186.778	222.739	223.531

Inhoudelijke toelichting:

In het jaar 2025 werd 26.000 keuro bijkomend VAK budget herschikt buiten de begrotingsronde. Een bedrag van 25.000 keuro werd herverdeeld in lijn met het GIP 2025. 1.000 keuro werd toegekend vanuit het actieplan energie-efficiëntie.

Omdat het VAK gestegen is en er encours betaald werd, was ook het VEK niet voldoende meer. Er werd bijkomend VEK herschikt via herverdelingen.

De verdeling van het bijkomend VAK werd verdeeld over de rubrieken:

- 4.000 keuro voor schade
- 2.000 keuro voor omvorming 2G naar 5G
- 2.000 keuro voor verkeerslichten
- 5.250 keuro voor onderhoud a-wegen
- 4.750 keuro voor onderhoud n-wegen
- 2.000 keuro voor veiligheidsmaaien
- 2.500 keuro voor vegen
- 2.500 keuro voor signalisatie

Er werd 146.741 keuro VAK vastgelegd voor het onderhoud van wegen en 36.422 keuro VAK voor onderhoud aan installaties op wegen.

Voor de herstelling van averijen werd in totaal 8.813 keuro vastgelegd aan VAK.

De energiekosten van de elektrische installaties vertegenwoordigen 19.972 keuro. Dit wordt ook onmiddellijk aangerekend in VEK.

Op het gebouwprogramma werd 1.157 euro vastgelegd.

De vereffeningskredieten stijgen t.o.v. de begrotingsaanpassing met 35.961 keuro. Dit is het gesommeerd effect van onderstaande herverdelingen:

- Herverdelingen ten bedrage van +8.907 keuro en +5.000 keuro VEK teneinde te voorzien in de betaalnoden;
- Herverdeling ten bedrage van +224 keuro uit CB0-1CBD2AH-PR ter financiering van beleidsinitiatieven van de verschillende beleidsomeinen in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht;
- Herverdeling ten bedrage van +15.000 keuro VEK binnen de algemene uitgavenbegroting teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten
- Herverdeling ten bedrage van +1.000 keuro VEK vanuit CB0-1CBX2AC-PR in het kader van het actieplan energie-efficiëntie;
- Herverdelingen ten bedrage van +1.000 keuro en +4.830 keuro VEK vanuit CB0-1CBD2AN-PR in het kader van RepowerEU;

3. ISE INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Onder dit ISE wordt het structureel onderhoud en de investeringen in weginfrastructuur door het Agentschap Wegen en Verkeer, Lantis en De Werkvennootschap opgenomen. De investeringen in weginfrastructuur omvatten ook de fietsinfrastructuur en de investeringen gericht op de verhoging van de verkeersveiligheid via het Verkeersveiligheidsfonds.

De investeringen zijn opgenomen in het geïntegreerd investeringsplan (GIP) van het beleidsdomein MOW, waarvan de rapportering van het GIP 2025 beschikbaar is.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Percentage fietspaden langs gewestwegen conform Vademecum fietsvoorzieningen.

We hechten belang aan het feit dat fietspaden conform het Vademecum fietsvoorzieningen zijn. Op basis van een aantal inrichtingsparameters krijgt elke hectometer fietspad een globale score, waaraan vervolgens een kwaliteitsklasse wordt toegekend. In 2023 was 6% van de fietspaden (ongeacht hun ligging op BFF of lokale netwerk) uitstekend conform aan het Vademecum fietsvoorzieningen. 26% kreeg de classificatie 'goed', 28% kreeg de classificatie 'matig', en 41% kreeg de classificatie 'slecht'.

De meting conformiteit vademecum wordt tweejaarlijks uitgevoerd. Er is nog geen nieuwe meting en score voor 2025 beschikbaar.

De Asset Wijzer 2024 bevestigt het globale beeld van veroudering van de infrastructuur van het beleidsdomein MOW. Meer dan 1 op 4 assets heeft het einde van haar economische levensduur bereikt of voldoet niet meer aan de kwaliteitseisen. Deze assets kunnen enkel operationeel en veilig blijven mits verhoogde kosten en structurele ingrepen of het terugschroeven van de functionaliteit. De toestand van het patrimonium is ten opzichte van 2023 licht achteruitgegaan (7%) wat de dynamiek van veroudering weerspiegelt.

3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vlaanderen heeft één van de dichtste vervoersnetwerken in Europa en kampt met een verouderde weginfrastructuur. Daardoor lopen we risico's inzake veiligheid, betrouwbaarheid en dus beschikbaarheid, met potentieel een grote economische en maatschappelijke impact op Vlaanderen als economische poort naar Europa. Deze Vlaamse regering wil meer middelen inzetten voor structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen. Onder dit ISE worden de middelen vanuit het GIP voorzien voor structureel onderhoud en investeringen in weginfrastructuur.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

We zetten vanuit dit ISE actief in op een ambitieuze modal shift: het aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen door de aanleg en het structureel onderhoud van fietsinfrastructuur. De wegbeheerders werken aan een goede doorstroming op hun wegennet voor alle weggebruikers. Voor het openbaar vervoer is dit cruciaal om een volwaardig alternatief te bieden. De wegbeheerders trachten dit te realiseren door slimme en regelbare verkeerslichten, vrije busbanen en dynamisch verkeersmanagement.

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams Verkeersbeleid

Op vlak van verkeersveiligheid blijven we streven naar nul slachtoffers, en concreet wil Vlaanderen het aantal verkeersdoden en letselongevallen tegen 2030 halveren vergeleken met 2019. Om het aantal verkeersslachtoffers op gewest- en snelwegen terug te dringen kiezen de wegbeheerders o.a. voor de verkeersveilige (her)inrichtingen van fietspaden en wegen.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

Vanuit dit ISE wordt sterk ingezet op innovatieve mobiliteitsoplossingen.

3.2. Operationele doelstellingen

OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur en OD 1.3

onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

We zetten binnen dit ISE in op de realisatie van enkele onderbouwde programma's die gericht zijn op structurele vernieuwing om de onderhoudsachterstand in de infrastructuur weg te werken:

- **TunnelPlan Vlaanderen:** Dit plan 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. Het budget werd in 2025 voorzien om lopende tunnelrenovaties verder te zetten. Daarnaast zijn er studiebudgetten vastgelegd ter voorbereiding van de totaalrenovatie zoals voor de Jan de Vostunnel. Om het tunnelplan verder te realiseren zijn PPS-constructies in onderzoek.
- **Masterplan Fietsinfrastructuur:** Het Masterplan fietsinfrastructuur kadert in het Masterplan Fiets dat de doelstellingen en prioriteiten inzake fiets vastlegt voor de komende vijftien jaar.
- **Masterplan Autosnelwegen:** Binnen een periode van vijf jaar wensen we een aanzienlijke verbetering van de 1.400 kilometer autosnelwegen te realiseren 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. 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. De PPS-constructies zijn in onderzoek.
- **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). Via het GIP wordt de renovatie van kunstwerken in toestand 5 gefinancierd.

We zetten versterkt in op structureel onderhoud zodat tegen 2030 de assets in de hoogste risicocategorie van het assetmanagement risicoraamwerk (zie Assetwijzer 2024) aangepakt zijn of er een ingreep in voorbereiding is.

In 2025 heeft AWV in totaal 244,5 miljoen euro besteed aan structureel onderhoud:

- 102,5 miljoen euro voor tunnels
- 43 miljoen euro voor wegvakken snelwegen;
- 36 miljoen euro voor wegvakken gewestwegen;
- 22 miljoen euro voor havenwegen;
- 32 miljoen euro voor kunstwerken;
- 9 miljoen euro DVM- installaties;

Relevante begrotingsartikelen: MD0-1MHH2RA-WT en MD0-1MHH2RF-WT.

In het regeerakkoord zijn een aantal grote werken in het wegennetwerk opgenomen omdat ze een hefboomeffect hebben op Vlaams en/of regionaal niveau.

In totaliteit werd er voor deze grote werken in het wegennet in 2025 412 miljoen euro uitgetrokken.

De focus bij de grote wegenwerken 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 (71 miljoen euro werd in totaal besteed in 2025 aan de Oosterweelverbinding en 17 miljoen euro aan flankerende maatregelen).
- Werken aan de ring rond Brussel (R0), met coördinatie door De Werkvennootschap (169 miljoen euro besteed in 2025)
- Werken rondom Gent (R4 West en Oost), met coördinatie door De Werkvennootschap (3 miljoen euro besteed in 2025)

De verbindingen op het hoofdwegennet tussen deze grote steden worden aangepakt en er wordt verder geïnvesteerd in een aantal grote projecten waaronder Noord-Zuid Limburg, HOV Limburg Gentspoort, de Oostelijke Tangent, derde rijstrook E403, Rond Ronse, oMB0uw A12 tot autosnelweg, de verbinding Ieper-Veurne, knoop Mechelen Noord...

We zetten in 2025 belangrijke stappen in de studie en/of uitvoering van diverse wegen verspreid over Vlaanderen.

De concrete projecten waarvoor budgetten vastgelegd zijn, zijn te raadplegen in de uitvoeringsrapportering van het GIP.

Voor een aantal reeds uitgevoerde grote wegenwerken die gefinancierd werden via PPS wordt vanuit dit ISE 109 miljoen euro jaarlijks voorzien aan beschikbaarheidsvergoedingen. Het gaat om de beschikbaarheidsvergoedingen voor de Via A11, NZK, Brabo 1 en 2, Via R4, en Via Zaventem.

Om onze investeringen in wegen te laten renderen moet er ook maximaal ingezet worden op slimme en innovatieve technologieën en duurzame oplossingen. We investeren daarom in slim en dynamisch verkeersmanagement en slimme verkeerslichten (cfr. infra).

Daarnaast investeren we in verkeersleefbaarheidsprojecten (8 miljoen euro).

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MHH2RD-WT, MB0-1MHH2RX-IS, MB0-1MHH2RY-IS, MD0-1MHH4RG-WT, MB0-1MHH5RU-IS, MB0-1MHH5RX-IS, MB0-1MHH5RY-PA, MD0-1MHH2RA-PA, MD0-1MHH2RA-WT, MD0-1MHH2RB-LE, MD0-1MHH2RB-WT, MD0-1MHH2RC-WT, MD0-1MHH2RE-WT, MD0-1MHH2RF-WT, MD0-1MHH2RW-IS en MD0-1MHH2RY-WT.

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Het aanpakken van de infrastructuur in Vlaanderen brengt onvermijdelijk grote hinder met zich mee. Bij de realisatie van de verschillende projecten wordt veel aandacht besteed aan de afstemming en fasering van de verschillende projecten en aan begeleidende minder-hindermaatregelen (communicatie, aanbod gemeenschappelijk vervoer) met 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 cultuur om actief in te zetten op innovatie wordt versterkt. Dit doen we ook door verder in te zetten op partnerships met de academische en private sector. In overheidsopdrachten willen we kansen geven aan innovatie en vernieuwende technieken door dat bij de gunningscriteria op te nemen. We willen in onze opdrachten kostenefficiënter zijn door ook de onderhoudsefficiëntie mee op te nemen bij de beoordelingscriteria.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MHH2RD-WT, MB0-1MHH2RX-IS, MB0-1MHH2RY-IS, MD0-1MHH4RG-WT, MB0-1MHH5RU-IS, MB0-1MHH5RX-IS, MB0-1MHH5RY-PA, MD0-1MHH2RA-PA, MD0-1MHH2RA-WT, MD0-1MHH2RB-LE, MD0-1MHH2RB-WT, MD0-1MHH2RC-WT, MD0-1MHH2RE-WT, MD0-1MHH2RF-WT, MD0-1MHH2RW-IS en MD0-1MHH2RY-WT.

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030

AWV werkt aan een goede doorstroming op haar wegennet voor alle weggebruikers. Voor het openbaar vervoer is het cruciaal om een volwaardig alternatief te bieden. AWV realiseert dit door te investeren in slimme en regelbare verkeerslichten, vrije busbanen en dynamisch verkeersmanagement.

Er werd in 2025 21 miljoen euro besteed aan projecten die de doorstroming moeten verbeteren.

Betrokken begrotingsartikel: MD0-1MHH2RA-WT

OD 2.3 een sterk Vlaams fietsbeleid

Het groeipad van investeringen in fietsinfrastructuur wordt verdergezet. Samen met de vervoersregio's werden de prioritaire fietsingrepen en -routes bepaald. De focus ligt hierbij niet alleen op het verbeteren van de bestaande infrastructuur, maar ook op het wegwerken van de onveilige, ontbrekende en oncomfortabele schakels in het fietsnetwerk en het verbeteren van de doorstroming van fietsers.

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. In 2025 werden 75 kruispunten conflictvrij gemaakt.

Relevant begrotingsartikel: MD0-1MHH2RA-WT

OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

Investeringsprojecten worden uitgewerkt in samenhang met doordachte maatregelen om de verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid te verbeteren. Veiligheid is een rode draad doorheen de volledige levenscyclus van een infrastructuurproject: van een veilig ontwerp over 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.

Investeringen in verkeersveiligheid kunnen daarom 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. AWV voert verkeersveiligheidsaudits en -inspecties uit op alle infrastructuurprojecten op het TENT-T netwerk en de autosnelwegen in alle fasen van het project: van planning tot eerste gebruik, alsook op in gebruik zijnde wegvakken.

Op het onderliggende wegennet voert AWV gericht een verkeersveiligheidsscreening uit op projecten in de ontwerpfase. De opdrachten worden uitgevoerd door erkende verkeersveiligheidsauditors.

AWV verhoogt de verkeers- en tunnelveiligheid in haar tunnels. Het Agentschap zet de nodige stappen om ervoor te zorgen dat de Craeybeckx-, Kennedy-, Vierarmen-, Tijsmans en Beverentunnel zowel (verkeers)technisch als organisatorisch voldoen aan de Europese minimumveiligheidseisen. Ook in de niet-TERN tunnels neemt AWV-maatregelen zodat de tunnels voldoen aan het basis veiligheidsniveau.

Relevant begrotingsartikel: MD0-1MHH2RF-WT

Projecten specifiek gericht op verkeersveiligheid worden op het verkeersveiligheidsfonds worden aangerekend. Het gaat daarbij om:

- het wegwerken van gevaarlijke punten
- kleine investeringen om op korte termijn gevaarlijke punten aan te pakken
- het meer conflictvrij maken van lichtengeregelde kruispunten (zie ook OD 2.3)
- ingrepen die gericht zijn op het verhogen van de veiligheid langs gewestwegen in schoolomgevingen
- handhaving (digitalisatie, snelheidscamera's, trajectcontroles, structureel onderhoud, herkeuren en herijken,...)
- het creëren van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers
- het meer vergevingsgezind maken van bestaande infrastructuur
- ...

Voor deze specifieke projecten inzake verkeersveiligheid werd in totaal 54 miljoen euro geïnvesteerd door AWV in 2025 vanuit het verkeersveiligheidsfonds.

Op basis van de geactualiseerde dynamische lijst met gevaarlijke punten (ongevallen 2020-2022) zijn op alle 61 locaties met een onduidelijke oorzaak verkeerskundige onderzoeken gestart. Zo wordt bepaald welke maatregelen de verkeersveiligheid kunnen verhogen. Het gaat daarbij om quick win ingrepen op gevaarlijke punten afkomstig uit de dynamische lijst gevaarlijke punten, de knelpuntenlijst schoolroutes of dossiers van de Provinciale Verkeerscommissie. De werken voor herinrichting van 4 gevaarlijke punten van de historische lijst van gevaarlijke punten zijn lopende. Voor een laatste gevaarlijke punt worden de nodige vergunningen (her)verworven.

In 2025 startte AWV met het uitvoeren van 'Inspectie na een dodelijk verkeersongeval' (IDVO). In deze proefdraai ligt de focus op dodelijke ongevallen op gewestwegen waarbij een actieve weggebruiker(s) is betrokken. Bij een dergelijk ongeval zal AWV ter plaatse gaan om een oorzakenanalyse te uitvoeren, mogelijke (verkeersveiligheid)maatregelen te beoordelen en vervolgens ook uit te voeren. In totaal voerde AWV 20 IDVO's uit. Er volgden naar aanleiding van de inspecties ook 7 kleine infrastructuuringrepen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Relevante begrotingsartikels: MD0-1MHH4RG-WT

Vanuit het verkeersveiligheidsfonds wordt ook een toelage toegekend aan Lantis en De Werkvennootschap voor o.a. het inrichten van tijdelijke infrastructuur voor veilige omleiding tijdens werken voor de zwakke weggebruiker.

Relevant begrotingsartikel: MB0-1MHH4RY-IS en MB0-1MHH4RX-IS

OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

Performant verkeers- en incidentmanagement draagt bij tot een betrouwbaar wegennetwerk. 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 zijn van cruciaal belang. Dynamisch verkeersmanagement speelt een sleutelrol

bij de reguliere exploitatie van het net, biedt begeleiding en sturing bij structureel onderhoud van wegen, tunnels en kunstwerken, en ondersteunt het 'minder-hinderbeleid' door verkeersstromen efficiënt te beheren.

Veel meet- en monitoringapparatuur evenals dynamische verkeersborden hebben het einde van hun levensduur bereikt. 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.

T.b.v. deze digitale transformatie werd 13 miljoen euro vrijgemaakt in 2025.

Relevante begrotingsartikel: MD0-1MHH2RA-WT

Het Mobilidata programma is gericht op de grootschalige commerciële uitrol van C-ITS technologieën en infrastructuur in Vlaanderen.

In Mobilidata werkt het Agentschap Wegen en Verkeer samen met andere overheden en bedrijven om vernieuwende technologische verkeersoplossingen tot bij de weggebruiker te brengen.

Relevante begrotingsartikel: MD0-1MHH2RA-WT

Door kruispunten uit te rusten met intelligente of geconnecteerde verkeerslichten (iVRI) kunnen zij communiceren en permanent informatie uitwisselen met andere geconnecteerde verkeerslichten, weggebruikers, dynamische verkeersborden, sensoren op kruispunten of van auto's en navigatie-apps. Op vandaag zijn circa 240 kruispunten uitgerust met iVRI. Die leveren heel wat voordelen op, zoals gerichte waarschuwingen en verkeersmeldingen op maat van jouw route en vlotter groen licht bij geconnecteerde verkeerslichten. Ook met partners worden projecten opgezet, zoals een voordelige lichtenregeling voor openbaar vervoer op een 50-tal voertuigen van De Lijn in Gent (afgerond) en automatische groen voor hulpdiensten voor de brandweerzone Gent i.s.m. de stad Gent (in opschaling naar andere hulpverleningszones en via extra serviceproviders tevens naar politie (Gent) en MUG.

Met de renovatie van de Beverentunnel is een nieuw bewaking-, bediening- en besturingssysteem geïmplementeerd. Het gaat om een meer geautomatiseerde aansturing op basis van voorgedefinieerde scenario's.

Relevante begrotingsartikel: MD0-1MHH4RG-WT

3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU

ESR-uit-gaven WT, LO, PR	814.919	1.254.557	795.667	920.847	1.149.715	1.002.100
Toe-lagen IS	43.454	46.354	71.803	65.033	75.499	75.493
Overige LE, PA, andere	123.383	246.764	262.469	195.740	194.604	194.094
Totaal	981.756	1.547.675	1.129.940	1.181.620	1.419.818	1.271.685

Inhoudelijke toelichting:

Vooreerst wordt opgemerkt dat het merendeel van de investeringskredieten is ondergebracht bij rechtspersonen zoals Lantis en De Werkvennootschap en hier dus niet volledig tot uiting komt.

De beschikbare ESR-VAK omvat op jaareinde de overgedragen middelen voor de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 (ring Antwerpen). Het saldo van deze VAK-ruiter bedroeg 327.015 keuro.

Voor een gedetailleerd overzicht van de budgettaire bewegingen tussen de begrotingsaanpassing 2025 en de beschikbare kredieten op jaareinde wordt verwezen naar de betrokken artikelen binnen dit inhoudelijk structuurelement.

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

Ontvangsten

MB0-9MHARY-OP – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de terugbetaling van de lening door de Werkvennootschap. Voor de financiering van de investeringen die De Werkvennootschap als projectvennootschap uitvoert in opdracht van de Vlaamse Regering voor voornamelijk het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg, doet zij beroep op een rekening courant met het Vlaams Gewest.

Deze financiering werd in 2019 verder verduidelijkt via een addendum aan de Samenwerkingsovereenkomst met het Vlaams Gewest, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 17 mei 2019. Bij voorlopige oplevering – na de eindproeven – zal DWV haar projecten overdragen aan de begunstigde partij.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	226.239	0	0
BA-JR 2025	226.239	0	0
BU 2025	139.668	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Voorliggende ontvangsten kaderen binnen de kosteloze verkopen van gronden en infrastructuur door De Werkvennootschap aan het Vlaams Gewest. In 2025 is er een overdracht van gronden en infrastructuur gebeurd voor een bedrag van 139.668 keuro. Dit bedrag is lager dan voorzien bij de begrotingsaanpassing 2024. Dit ten gevolge van een latere overdracht van enkele gronden en infrastructuur.

MD0-9MHARA-OP – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit artikel omvat de ontvangsten van terugbetalingen van voorschotten in kader van de grondenbanken VLM.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	3.492	0	0
BA-JR 2025	3.492	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit bedrag werd voorzien volgens het boekingsschema van VLM. Er werden geen voorschotten terugbetaald in 2025.

MD0-9MHARA-OW – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit artikel omvat de inkomsten uit de verkoop van gronden, jaarlijkse vergunningen en nevenbedrijven langs autosnelwegen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	30.196	0	0
BA-JR 2025	30.196	0	0
BU 2025	40.870	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 was de uitvoering hoger dan het begrootte bedrag van de ontvangsten uit retributies en nevenbedrijven.

De verkoop van gronden wordt lager ingeschat dan de realisatie, omdat men afhankelijk is van de voortgang van de dossiers. In werkelijkheid kon er meer geïnd worden.

Bij de nevenbedrijven is de schatting lager ingeschat door een betwisting rond de roerende voorheffing. De ontvangst hangt ook af van de omzet van de nevenbedrijven.

MD0-9MHARB-OL – BESCHIKBAARHEIDSVERGODEINGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

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

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er zijn geen verrichtingen geweest op dit begrotingsartikel.

MD0-9MHARV-OI – FONDS VOOR INNOVEREN EN ONDERNEMEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel wordt voorzien voor interrelaties tussen Vlaio en AWV.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er zijn geen verrichtingen geweest op dit begrotingsartikel.

MD0-9MHARW-OI – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel wordt voorzien voor interrelaties tussen VLM en AWV.
Het betreffen ontvangsten uit een interne stroom met de VLM.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er zijn geen verrichtingen geweest op dit begrotingsartikel.

MD0-9MHARY-OI – DE WERKVENNOOTSCHAP**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Voorliggend begrotingsartikel betreft de ontvangst uit een interne stroom met De Werkvennootschap teneinde een correcte boekhoudkundige verwerking van overdrachten van infrastructuur met als financieringsbron het Verkeersveiligheidsfonds, te bekomen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	3.464	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 was er een ontvangst van 3.464 keuro. Dit bedrag kon niet op voorhand geraamd worden. Het is afhankelijk van welke projecten kunnen vastgelegd worden.

Uitgaven

MB0-1MHH2RA-LO – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

De budgettaire evolutie op voorliggend begrotingsartikel betreft de compensatie vanuit de werkingstoelage van Lantis op basis van de werkelijke uitvoering van 2023 voor de kosten gerelateerd aan de regeringscommissarissen bij Lantis.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	120	120	127	120	120	127

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag hoger dan geraamd bij de begrotingsopmaak. Dit ten belope van 7 keuro in VAK en VEK.

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

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	378.484	3.603	3.500	3.500	3.447

Inhoudelijke toelichting:

Het betreft het artikel met de geruiterde middelen voor de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – ring om Antwerpen. Dit fonds wordt jaarlijks gespijzigd in functie van de VAK-onderbenutting en het doorschuiven van projecten binnen het beleidsdomein MOW.

In 2025 werd het fonds gespijzigd met 55.000 keuro via een herverdeling op het einde van het jaar.

De aanwending in VAK (3.603 keuro) en in VEK (3.447 keuro) op voorliggend artikel betreft de algemene werkingskosten en de kosten van het team van de intendant. Dit team staat in voor de afstemming tussen de maatschappelijke actoren, ondersteuning bij het scopingsonderzoek, begeleiding van ontwerp- en studieteams, financieel beheer en communicatie (Ringdagen). Daarnaast worden de middelen vanuit dit overkappingsfonds in functie van de uitvoering van de projecten voorzien bij de desbetreffende entiteiten en gecompenseerd op het rollend fonds.

MB0-1MHH2RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage van Lantis.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	11.678	11.678	11.678	11.678	11.678	11.678

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van Lantis.

MB0-1MHH2RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de werkingstoelage van De Werkvennootschap.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.3 onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	12.494	11.894	11.894	12.494	11.894	11.894

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten liggen op jaareinde 600 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van een kredietherverdeling doorheen 2025 in het kader van de technische verwerking van de ruling van De Werkvennootschap.

Er wordt verwezen naar de toelichting van DWV.

MB0-1MHH4RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Binnen het Verkeersveiligheidsfonds wordt een toelage aan Lantis voorzien teneinde de investeringen in verkeersveiligheid (o.a. tijdelijke infrastructuur voor veilige omleiding) voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door Lantis op te vangen.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van Lantis.

MB0-1MHH4RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Binnen het Verkeersveiligheidsfonds wordt een toelage aan De Werkvennootschap voorzien teneinde de investeringen in verkeersveiligheid (o.a. tijdelijke infrastructuur voor veilige omleiding) voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door De Werkvennootschap op te vangen.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van De Werkvennootschap.

MB0-1MHH5RU-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan Lantis, specifiek voor de leefbaarheidsprojecten.

Bovenliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	2.382	2.382	22.759	23.647	23.647	23.647

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van Lantis.

MB0-1MHH5RX-IS – BEHEERSMAATSCHAPPIJ ANTWERPEN MOBIEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage bij Lantis

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij to:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	6.900	10.400	15.472	6.791	17.363	17.363

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van Lantis.

MB0-1MHH5RY-IS – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

De middelen voor de financiering van het project Spoorinvest worden via een investeringstoelage ontvangen. DWV fungeert hierbij als doorgeefluik voor de financiering van investeringen van de NMBS. Een deel van de investeringen van Spoorinvest wordt gefinancierd met Europese middelen waardoor enkel het verschil dient voorzien te worden via toelage.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag in lijn met de begroting.

MB0-1MHH5RY-PA – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage aan De Werkvennootschap.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)		
	VAK	VEK

	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	115.075	238.456	254.169	187.432	186.296	186.296

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van DWV.

MD0-1MHH2RA-PA – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

De Vlaamse Landmaatschappij is een extern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid dat verscheidene taken heeft binnen het beleidsdomein Omgeving van de Vlaamse overheid. Dit begrotingsartikel bevat alle voorschotten aan de VLM vanuit AWV in het kader van de grondenbankwerking. De bijdrage aan de VLM worden immers conform de instructies van het departement FB aangerekend via voorschotten (MD0-1MHH2RA-PA) en afrekeningen/overdrachten (MD0-1MHH2RA-WT).

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	508	508	500	508	508	0

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingen liggen in lijn van de begrote bedragen. 8 keuro werd voorzien volgens het boekingsschema van VLM.

De factuur werd pas in 2026 aangerekend.

MD0-1MHH2RA-WT – INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

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

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

Alle kosten gerelateerd aan het kabelnetwerk van AWV worden eveneens op dit begrotingsartikel gefinancierd.

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

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

Ook de investeringen in de verlichting van de autosnelwegen, gewestwegen en tunnels worden op dit begrotingsartikel aangerekend.

De investeringen ten behoeve van het controledispositief van de wegeninspectie worden volgens de afspraken die gemaakt werden met Vlabel aangerekend op dit begrotingsartikel.

Ten slotte worden op dit begrotingsartikel alle overige projecten van AWV vereffend die opgenomen zijn in het plan Vlaamse Veerkracht (w.o. VV13 fietsinvesteringen, VV 37 asset management, VV38 het versneld aanpakken gevaarlijke punten, VV48 duurzaamheid-investeringen verledning van de gewestwegen, VV 39 veilige schoolroutes, VV40 versnelling verkeerslichtenbeïnvloeding). De kredietherverdelingen en aanrekeningen van deze maatregelen gebeuren volgens de afspraken die gemaakt werken in het kader van het Plan Vlaamse Veerkracht en worden niet opgenomen in onderstaande budgetten. Ze worden tijdens het jaar via herverdeling voorzien.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030;
- OD 2.3 een sterk Vlaams fietsbeleid
- OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025

Uitgaven	222.927	285.434	286.591	403.820	479.240	478.278
-----------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt hoger dan de BA 2025, omdat de budgetten vanuit het investeringsprogramma tijdens het jaar via herverdeling werden toegekend aan AWW. Concreet stijgen de vastleggingskredieten met 62.507 keuro. Dit is het gevolg van volgende kredietherverdelingen doorheen 2025:

- +25 keuro VAK, afkomstig van MB0-1MHH2OA-WT, in het kader van investeringssubsidies aan lagere bestuursniveau's om fietsinfrastructuur te realiseren;
- +55.296 keuro VAK in het kader van het GIP 2025, voornamelijk afkomstig uit MB0-1MFH2LB-PR;
- +6.906 keuro VAK, afkomstig van MD0-1MHH2RY-WT omwille van het feit dat bepaalde overdrachten van De Werkvennootschap naar AWW werden doorgeschoven naar 2026. Hierdoor diende men minder btw te voorzien;
- +280 keuro VAK, afkomst van MB0-1MIH2VA-WT, in het kader van de bedrage van DMOW in BIM (building information modelling).

De belangrijkste individuele vastleggingen in 2025 per provincie betreffen:

Provincie	Omschrijving	Vastgelegd (in keuro)
Antwerpen	Fietstunnel Sint-Rita in Kontich	5.498
Antwerpen	Bushaltes en uitbreiding P+R te Ranst	1.567
Vlaams Brabant	Slibruiming en inrichting van een semi-natuurlijke zuivering voor het afstromende wegwater van ring (R0) en spoorweg in Koningsvijver nr.5 in het brongebied van de IJse te Hoeilaart	1.212
Vlaams Brabant	A12 & R0	6.807
Limburg	Sint-Truiden Aanleg fietspaden en gescheiden riolering	2.407
Limburg	Aanleg ontbrekende stukken fietspad N73 te Bree	2.272
Oost-Vlaanderen	Heraanleg N8 Elisabethlaan te Ninove	4.157
Oost-Vlaanderen	Herinrichting Savooistraat Nitterveldstraat te Ronse Maarkedal	4.970
Oost-Vlaanderen	Herinrichting Kasteeldreef te Brakel	3.509
Oost-Vlaanderen	Bouwen Fietserbrug op de fietssnelweg F45 te Oudenaarde	6.870
West-Vlaanderen	Verbinding tussen N35 en N369 ter ontlasting doortocht N35 Diksmuide	7.493
West-Vlaanderen	N318 Middelkerke (Lombardsijde) – herinrichting doortocht en heraanleg riolering	5.344

Onder dit begrotingsartikel wordt de vereffening van de relance projecten die begrepen zijn in het Plan Vlaamse Veerkracht aangerekend. Het VEK wordt voorzien buiten begrotingsronde via herverdeling. Voor de projecten van relance werd in totaal 51.304 keuro betaald. Voor de projecten van repower EU werd in totaal 25.103 keuro betaald.

Dit begrotingsartikel houdt verband met SD1 investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur en SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams Verkeersbeleid.

De vereffeningskredieten stijgen t.o.v. de begrotingsaanpassing met 75.420 keuro. Dit is het gesommeerd resultaat van volgende kredietherverdelingen:

- +25 keuro VEK, afkomstig van MB0-1MHH2OA-WT, in het kader van investeringssubsidies aan lagere bestuursniveau's om fietsinfrastructuur te realiseren;
- +6.906 keuro VEK, afkomstig van MD0-1MHH2RY-WT omwille van het feit dat bepaalde overdrachten van De Werkvennootschap naar AWW werden doorgeschoven naar 2026. Hierdoor diende men minder btw te voorzien;
- +280 keuro VEK, afkomstig van MB0-1MIH2VA-WT, in het kader van de bedrage van DMOW in BIM (building information modelling).
- +28.750 keuro VEK, afkomstig van CB0-1CBD2AN-PR, in het kader van RepowerEU;
- -25 keuro VEK, naar MB0-1MEH2FX-IS, in het kader van de betaalnoden bij het Pendelfonds;
- +88.158 keuro VEK, afkomstig van CB0-1CBD2AH-PR, in het kader van de vereffeningen m.b.t. de relanceprojecten;
- -48.674 keuro VEK binnen de algemene uitgavenbegroting, in het kader van de vereffeningsnoden m.b.t. investeringen binnen het beleidsdomein MOW.

MD0-1MHH2RB-LE – BESCHIKBAARHEIDSVERGOEDINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

De kapitaalscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen voor de geherkwalificeerde PPS projecten worden in het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten afgezonderd op dit begrotingsartikel.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)		
	VAK	VEK

	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	7.800	7.800	7.800	7.800	7.800	7.798

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering van het begrotingsartikel ligt in lijn met de middelen.

MD0-1MHH2RB-WT – BESCHIKBAARHEIDSVERGODEINGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

In het kader van de boekhoudkundige consolidatie van de PPS-projecten worden op dit begrotingsartikel het gedeelte rente en onderhoud van de beschikbaarheidsvergoedingen van AWV aangerekend alsook het gedeelte kapitaal van de beschikbaarheidsvergoedingen van de niet-geherkwalificeerde PPS projecten van AWV.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	100.920	100.920	100.920	100.920	100.920	100.123

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de middelen.

MD0-1MHH2RC-WT – FFEU

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden nog VEK-budgetten voorzien voor historische FFEU projecten, waaronder fietspaden, gevaarlijke punten, missing links en verkeerslichtenbeïnvloeding.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	-3	8.312	10.312	10.117

Inhoudelijke toelichting:

Door het aanrekenen van een creditnota werd er een vastlegging genomen van 3 keuro, waardoor het budget negatief oogt.

Op dit begrotingsartikel werd meer betaald dan geraamd, omdat de uitvoering sneller verliep op het terrein.

Herverdeling 2.000 keuro binnen de algemene uitgavenbegroting teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten om de betaalnoden een antwoord te bieden.

MD0-1MHH2RE-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN OOSTERWEEL

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de projecten aangerekend van de studies en werken die AWW uitvoert in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de Antwerpse Ring.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	1.003	1.669	1.669	7.503	7.503	3.348

Inhoudelijke toelichting:

Tijdens het jaar werd een budget herschikt (+666 keuro VAK) voor bijkomende vastlegging op de studie. De uitvoering van het VEK lag lager dan voorzien. Deze middelen vielen in onderbenutting.

MD0-1MHH2RF-WT – STRUCTUREEL ONDERHOUD

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de projecten aangerekend voor AWV in het kader van structureel onderhoud. Dit gaat zowel over het structureel onderhoud aan wegen en fietspaden, vervanging van bruggen, tunnels ...

De doelstelling is om de tunnels naar een aanvaardbare toestand te brengen, maar tegelijk het uitrustingsniveau en de processen in te richten volgens de Europese Tunnelrichtlijn. Voor de wegen wordt via het structureel onderhoud de weg in een goede toestand gebracht. Bij de kunstwerken worden de bruggen gefaseerd gerenoveerd of vervangen.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	207.912	207.912	206.771	125.112	225.212	232.827

Inhoudelijke toelichting:

Voor het VAK lag de uitvoering in lijn met de raming.

Bij het VEK werd geen herverdeling doorgevoerd bij BA, omdat de definitieve bedragen van het GIP nog niet gekend waren. In de loop van 2025 werden de nodige budgetten herschikt om de betalingen uit te voeren. Concreet betreft het volgende herverdelingen:

- Herverdelingen ten bedrage van 60.100 keuro VEK teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen binnen het beleidsdomein MOW.
- Herverdeling van +10.000 keuro in VEK binnen de algemene uitgavenbegroting om te voorzien in voldoende vereffeningskredieten.
- Herverdeling +30.000 keuro VEK binnen de algemene uitgavenbegroting teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten

Met deze budgetten werden ingrepen aan tunnels en structureel onderhoud gefinancierd.

AWV doet investeringen om ervoor te zorgen dat de tunnels zowel (verkeers)technisch als organisatorisch voldoen aan de Europese minimumveiligheidseisen. Ook in de niet-TERN tunnels neemt AWV maatregelen zodat de tunnels voldoen aan het basis veiligheidsniveau. In 2025 werden o.a. middelen vastgelegd voor de renovatie van de Beverentunnel (39.997 keuro) en de Leonardtunnel (18.166 keuro).

Enkele grotere projecten voor A-Wegen werden opgestart, zoals het structureel onderhoud van N101 Scheldelaan t.w.v 11.011 keuro.

Ook voor de vernieuwing van de verlichting van tunnels werd 5.810 keuro vastgelegd.

Dit begrotingsartikel houdt verband met SD1 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur en OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur.

MD0-1MHH2RW-IS – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel:

De Vlaamse Landmaatschappij is een extern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid dat verscheidene taken heeft binnen het beleidsdomein Omgeving van de Vlaamse overheid.

Dit begrotingsartikel bevat de middelen richting de VLM voor de land-en natuurinrichtingsprojecten.

De projecten in het kader van de grondenbanken worden, conform het boekingsschema van het departement Financiën en Begroting, op andere begrotingsartikels aangerekend.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	423	917	911

Inhoudelijke toelichting:

Omdat de VAK budgetten reeds in het verleden voorzien werden, is op dit begrotingsartikel enkel VEK aangerekend.

De uitvoering lag hoger dan geraamd en aldus werd er een herverdeling toegepast van VEK. Concreet gaat het over onderstaande herverdelingen:

- Herverdeling van +163 keuro in VEK binnen de algemene uitgavenbegroting om te voorzien in voldoende vereffeningskredieten.
- Herverdeling + 331 keuro binnen de algemene uitgavenbegroting teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten

MD0-1MHH2RY-WT – DE WERKVENNOOTSCHAP

Korte inhoud begrotingsartikel:

De Werkvennootschap werd als projectvennootschap opgericht door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse mobiliteitsspelers te coördineren. Hierbij worden infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aangepakt ten einde een mobiliteitsinfrastructuur te realiseren en te faciliteren (ontwerpen, financieren, bouwen) voor het Vlaamse Gewest en publiekrechtelijke Rechtspersonen.

De drie activiteiten die door de Werkvennootschap ten behoeve van AWV gedaan worden, zijn:

- Infrastructuurwerken
- Onteigening van gronden
- Aanschaf gronden ten behoeve van boscompensaties via de VLM

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur;
- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	228.286	223.931	142.141	228.286	223.931	142.145

Inhoudelijke toelichting:

De overdracht van een aantal projecten werd in 2025 doorgeschoven naar 2026. Daardoor werd het gedeelte BTW t.b.v -6.609 keuro op de projecten herverdeeld naar MD0-1MHH2RA-WT. Tot slot werd er nog +600 keuro VAK en VEK herverdeeld vanuit MB0-1MHH2RY-IS naar voorliggend artikel in het kader van de btw-ruling van De Werkvennootschap.

MD0-1MHH4RG-WT – VERKEERSVEILIGHEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Binnen dit artikel van het Verkeersveiligheidsfonds worden de investeringsuitgaven aangerekend in het kader van de verkeersveiligheid. Concreet gaat het om de volgende uitgaven:

- handhaving, herkeuring en connectiviteit;
- studies, proefprojecten, opleiding;
- verkeersveiligheid weginfrastructuur, zoals kleine ingrepen verkeersveiligheid (PCV), aanpak gevaarlijke punten (dynamische lijst),...

Voorliggende begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	53.751	56.087	53.848	43.274	98.977	31.688

Inhoudelijke toelichting:

De middelen voor vastleggingen voor verkeersveiligheid werden volledig besteed. De middelen voor de betalingen werden minder benut dan voorzien.

Een project waarvoor budget voorzien werd is een schoolroute in Overijse waar er een oMB0uw zal zijn van een aanliggend enkel fietspad naar een aanliggend verhoogd dubbelrichtingsfietspad.

Ook werd een project gestart voor het herinrichten van het kruispunt en bouw van een fietstunnel in Hoogdele.

Hiermee worden verder ook ingrepen gedaan voor gevaarlijke punten.

Dit begrotingsartikel houdt verband met SD 5. bouwen aan een gedragen Vlaams Verkeersbeleid.

3.3.2. Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel

Omschrijving

Lantis is de organisatie die instaat voor de realisatie en het beheer van mobiliteitsprojecten van gewestelijk belang in de Antwerpse regio. Het betreft de werknaam van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel NV (BAM NV), een naamloze vennootschap van publiek recht, opgericht door de Vlaamse overheid en gefinancierd via publieke middelen en eigen inkomsten.

De naam Lantis staat voor *Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerking* en weerspiegelt de missie van de organisatie. Als overheidsbedrijf werd Lantis door de Vlaamse Regering aangeduid als bouwheer van de Oosterweelverbinding. Daarnaast staat de organisatie in voor de ontwikkeling van park-and-rides rond Antwerpen en de uitbouw van een hoogwaardig fietsnetwerk dat veilige, vlotte en comfortabele verbindingen biedt tussen de stad en de omliggende regio.

Voor de bijdrage aan de strategische en operationele bijdragen wordt verwezen naar volgende toelageartikelen: MB0-1MHH2RX-IS, MB0-1MHH4RX-IS, MB0-1MHH5RX-IS en MB0-1MHH5RU-IS.

Ontvangsten

De retributie van Tunnel Liefkenshoek N.V. bedroeg 51.571 keuro en lag daarmee 5% boven de begroting. Bij de raming werd uitgegaan van een negatieve impact van 5% op de verkeersstromen door de werken in de Beverentunnel. Die impact deed zich voor, maar bleef beperkter dan verwacht (-2,7% tijdens de renovatieperiode), wat ook de daling ten opzichte van 2024 verklaart. Naar het einde van het jaar toe namen de trafieken opnieuw toe (+12%).

Daarnaast ontving Lantis dividenden van Tunnel Liefkenshoek N.V. ten belope van 9.327 keuro (inclusief groepsbijdrage) en van Brabo I voor 1.305 keuro.

De opname van financiering bij de Vlaamse overheid werd bij BABis 2025 vastgesteld op 1.128.000 keuro en ook volledig gerealiseerd. Deze opnames gebeurden in de loop van het jaar via kortlopend commercial paper, dat op jaareinde werd omgezet naar langetermijnfinanciering. Tot eind 2025 gebeurde dit onder de vorm van een achtergestelde lening, conform de geldende financieringsovereenkomst met de Vlaamse overheid.

Daarnaast ontving Lantis verschillende dotaties van de Vlaamse overheid, met name een beheersvergoeding van 11.678 keuro, een dotatie in het kader van het Toekomstverbond van 12.291 keuro, een dotatie voor verkeersveiligheid van 5.000 keuro en een opname uit de overkappingsruiter van 23.647 keuro.

De netto ontvangsten met betrekking tot de relanceprojecten bedroegen 5.072 keuro en werden volledig gerealiseerd.

Tot slot ontving Lantis ook toelagen via doorfacturaties ter compensatie van werken uitgevoerd voor rekening van derden, voornamelijk nutsbedrijven zoals Fluvius, Water-Link, Aquafin en de stad Antwerpen.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	62.602	67.942
Betoelaging (ZZ-OI)	55.165	65.737

Uitgaven

Oosterweelverbinding – belangrijkste ontwikkelingen

In 2025 werd verdere voortgang geboekt op alle deelprojecten van de Oosterweelverbinding.

Op Linkeroever kwamen de werken in hun eindfase, met focus op leefbaarheidsprojecten zoals fietsbruggen, taluds en landschapsinrichting. Ook het beheer en onderhoud werden opgestart en het assetmanagement verder uitgewerkt. De oplevering van Ringpark West is voorzien tegen zomer 2026.

Voor de Scheldetunnel werd in 2025 een hoog uitvoeringstempo gehaald. Na het onder water zetten van het bouwdok in Zeebrugge in april volgden het transport en de afzinkoperaties van de tunnelelementen tussen mei en december. Eind 2025 waren belangrijke delen van de tunneltoegangen gerealiseerd, evenals de ruwbouw van de dienstgebouwen. De verdere afwerking loopt vanaf 2026, met als doel de fietskoker in 2028 en de tunnel voor gemotoriseerd verkeer in 2030 in gebruik te nemen. Tegelijk werd de Scheldedijk versterkt en verplaatst, wat leidde tot 24 hectare bijkomend natuurgebied.

Op de Rechteroever maakte het Oosterweelknooppunt aanzienlijke vooruitgang. De bouwput van 3,4 kilometer werd volledig afgewerkt met diepwanden (drie maanden vroeger dan

gepland), en de grondwerken waren eind 2025 voor ongeveer de helft uitgevoerd. In totaal wordt circa 2 miljoen m³ grond verzet, grotendeels via transport over water. De betonwerken voor de tunnels zijn inmiddels gestart.

In de zone Amerikadok–Albertkanaal werd verder gewerkt aan de kanaaltunnels, met onder meer het plaatsen van damwanden, zandaanvullingen en de aanleg van diepwanden tot in de Boomse klei. De werken aan de Royerssluis werden afgestemd op de tunnelwerf om de toegankelijkheid te garanderen.

Binnen de Ringzone werd verder gewerkt aan de onderbouw van de toekomstige ringparken. Door een vlotte voortgang van de Bypass-werken konden bepaalde zones vroeger worden vrijgegeven, waardoor de aanleg van delen van Ringpark De Merksemse Tuinen en Ringpark Het Schijn vervroegd kon starten. Tegelijk werd verder gewerkt aan de voorbereiding van de overkappingsvergunning (VA10).

De Bypass kende eveneens belangrijke stappen, met de ingebruikname van een eerste deel richting Nederland op 25 oktober. Deze tijdelijke infrastructuur garandeert de doorstroming en maakt verdere werken aan de overkapping mogelijk. Vanaf 2026 volgen bijkomende delen, waaronder de Dive-Under aan het knooppunt E313–E34.

Aan het Lobroekdok werden damwanden geplaatst en startten saneringswerken op de waterbodem. Tijdens de uitvoering worden systematisch metingen uitgevoerd om de impact op milieu en omgeving op te volgen.

Oosterweelverbinding – verbonden werken

De uitgaven voor PFAS lagen in totaal 43.000 keuro lager dan begroot. Dit is voornamelijk toe te schrijven aan Linkeroever en de Scheldetunnel. Op Linkeroever speelt onder meer de dading met 3M en een beperking van bijkomende maatregelen. Bij de Scheldetunnel (circa 22.000 keuro onder budget) is de lagere uitgave het gevolg van optimalisaties in uitvoering, aangepaste planning en lagere vervuilingsgraad dan voorzien.

De categorie IV-uitgaven lagen 13.000 keuro onder begroting. Op Rechteroever (deelproject 3A) werd 22.000 keuro gerealiseerd tegenover 33.000 keuro voorzien, waarbij het saldo grotendeels doorschuift naar 2026.

Flankerend beleid

Binnen het flankerend beleid bleven de uitgaven voor de dotatie Toekomstverbond onder de begroting, voornamelijk door vertragingen in fietsprojecten ten gevolge van vergunningstrajecten.

De beheersvergoeding werd onder meer aangewend voor de realisatie van het fietspad langs spoorlijn 52 Hoboken–Hemiksem en voor initiatieven rond monitoring en communicatie.

De middelen voor verkeersveiligheid omvatten verkeersmanagement, infrastructuur zoals fietsstallingen (o.a. P&R Melsele), tijdelijke maatregelen zoals het tolvrij maken van de Liefkenshoek tunnel en studies, waaronder de fietsbrug aan de Arbeidersstraat in Berchem.

De relancemiddelen gingen voornamelijk naar fietsinfrastructuur, waaronder projecten zoals Drakenhoflaan, Gildestraat, Borsbeek–Antwerpen, Draaiboornstraat–Ternesselei en Kleine Bareel–Brasschaat, evenals fietsstallingen op P&R-sites zoals Rumst en Stabroek.

Binnen het Toekomstverbond namen onder meer de exploitatie van het deelfietssysteem Donkey Republic en diverse mobiliteitsprojecten een belangrijke plaats in, aangevuld met

studies, modal shift-initiatieven en fietsinfrastructuurprojecten in de Antwerpse Zuidrand. Ook hier werd vastgesteld dat de uitvoering van fietsprojecten meer tijd vergt dan voorzien, voornamelijk door complexe vergunningstrajecten.

Voor verdere toelichting wordt verwezen naar de rapportering over de uitvoering van het Toekomstverbond, zoals toegelicht aan het Vlaams Parlement op 26 maart.

Entiteit: Tunnel Liefkenshoek (TLH)

Omschrijving

De Liefkenshoektunnel is een autosnelwegtunnel onder de Schelde ten noorden van Antwerpen en maakt deel uit van de R2, de noordelijke ring rond de stad en haar haven. De tunnel werd gebouwd tussen 1987 en 1991 en vormt, als enige toltunnel in België, een belangrijke verbinding tussen onder meer de A12 en de E34.

Als derde Scheldeoververbinding speelt de Liefkenshoektunnel een cruciale rol in de ontsluiting van de Antwerpse haven en in de spreiding van het verkeer rond Antwerpen. Hij biedt een volwaardig alternatief voor de vaak drukke Antwerpse ring en draagt zo bij aan een betere doorstroming, ook bij hinder of werkzaamheden op andere routes.

De tunnel bestaat uit twee kokers met elk twee rijstroken en werd aangelegd volgens de techniek van afgezonken tunnelementen. Het beheer en de exploitatie gebeuren door Tunnel Liefkenshoek nv.

De Liefkenshoektunnel maakt deel uit van de cruciale mobiliteitsinfrastructuur in Antwerpen en draagt in die optiek bij tot SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur en OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur.

Ontvangsten

De ontvangsten van TLH omvatten drie grote luiken, met name (1) inkomsten uit de operationele activiteit van de tunnel, (2) renteontvangsten en (3) inkomstenoverdrachten.

De inkomsten uit de operationele activiteit van de tunnel werden begroot op 77.850 keuro. De effectieve uitvoering bedroeg 81.439 keuro (+3.589 keuro).

De renteontvangsten werden begroot op 600 keuro. De effectieve ontvangsten lagen 193 keuro lager.

De inkomstenoverdrachten werden begroot op 220 keuro. De effectieve uitvoering lag 59 keuro hoger.

Tunnel Liefkenshoek (TLH) ontvangt geen toelage vanuit het Vlaams Gewest.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	78.670	82.125
Betoelaging (ZZ-OI)	0	0

Uitgaven

De loonuitgaven van TLH werden begroot op 3.186 keuro en gerealiseerd voor 2.843 keuro, wat neerkomt op een onderschrijding.

De werkingskosten, inclusief de concessievergoeding aan Lantis, werden geraamd op 52.479 keuro en kwamen uit op 55.500 keuro.

De rente-uitgaven werden begroot op 12.100 keuro, maar lagen in uitvoering 2.773 keuro lager.

De overige uitgaven, waaronder investeringen en de aankoop van vervoermaterieel, werden begroot op 11.469 keuro en gerealiseerd voor 13.518 keuro.

In totaal werd 2.070 keuro meer uitgegeven (VEK) dan oorspronkelijk begroot.

Entiteit: VIA-begrotingen

Omschrijving

Conform de instructies met betrekking tot geherkwalificeerde PPS-projecten wordt de evolutie van de VIA-begrotingen (VIA Noord Zuid Kempen en VIA R4 Gent) globaal besproken. Het betreft immers de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen conform de vooropgestelde aflossingstabellen. Zoals reeds toegelicht op de begrotingsartikels van AWV met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoedingen, leidt dit tot compensaties bij AWV, aangezien zij voorzien in de beschikbaarheidsvergoeding volgens de vooropgestelde aflossingstabellen.

Ontvangsten

VIA Noord Zuid Kempen

De totale ontvangsten lagen 129 keuro lager dan begroot. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de beschikbaarheidsvergoeding (aangerekend op MD0-1MHH2RB-WT) die 335 keuro lager was dan begroot. Daartegenover lagen de renteontvangsten 206 keuro hoger dan begroot.

VIA R4 Gent

De totale ontvangsten lagen 99 keuro lager dan begroot. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de beschikbaarheidsvergoeding (aangerekend op MD0-1MHH2RB-WT) die 97 keuro lager was dan begroot.

Uitgaven

VIA Noord Zuid Kempen

De lagere ontvangsten resulteerden in een intering van het saldo ten bedrage van 89 keuro. De werkingskosten lagen lager dan begroot, wat resulteerde in een hoger dividend dan initieel voorzien (1.250 keuro t.o.v. 1.000 keuro).

VIA R4 Gent

De uitvoering lag 575 keuro hoger dan voorzien bij de begrotingsopmaak 2025. Dit had een direct effect op het over te dragen resultaat van het boekjaar.

Entiteit: De Werkvennootschap

Omschrijving

In 2025 realiseerde De Werkvennootschap aanzienlijke vooruitgang op diverse projecten, al deden zich in enkele dossiers vertragingen voor. De begroting was over het algemeen realistisch ingeschat, maar de uitvoering werd beïnvloed door faseringen en verschuivingen van middelen. De werkingsmiddelen evolueerden gunstig en de vooropgestelde winstmarge werd gerealiseerd.

Voor de bijdrage tot de strategische en operationele doelstellingen wordt verwezen naar de toelageartikelen: MB0-1MHH2RY-IS, MB0-1MHH4RY-IS en MB0-1MHH5RY-PA.

Ontvangsten

De ontvangsten onder ESR-codes 16.11 en 16.20 hebben voornamelijk betrekking op bezettingen ter bedde die in uitzonderlijke gevallen worden toegestaan bij minnelijke verwerving. Vanaf uitvoeringsjaar 2025 wordt hieraan ook de doorfacturatie van de 4% winstmarge toegevoegd.

De rente-ontvangsten (ESR-code 26.20) vloeien voort uit termijnbeleggingen van eigen middelen bij het Vlaams Gewest. Net zoals in voorgaande jaren liggen deze in lijn met de prognoses bij BA2025 en gebeuren de beleggingen binnen de richtlijnen van VCO.

Voor de operationele kosten werd onder ESR-code 46.10 een werkingsdotatie van 12.494 keuro voorzien. Bij jaareinde werd de eerder bij BA2025 intern voorziene 4% winstmarge herverdeeld. Naar aanleiding van de verlenging van de ruling werd deze omgezet naar een effectieve facturatie op jaareinde.

Daarnaast ontvangt De Werkvennootschap onder ESR-code 66.11 een investeringstoelage van 5.000 keuro via het Verkeersveiligheidsfonds voor verkeersveiligheidsmaatregelen.

Tot slot wordt de financiering van investeringen onder ESR-code 99.00 via een rekening-courant verwerkt. Voor 2025 werd hiervoor initieel 187.432 keuro begroot voor onder meer onteigeningen, studiekosten en infrastructuurwerken. Na herverdeling werd dit bedrag bij uitvoering bijgesteld naar 186.296 keuro.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	228.273	145.624
Betoelaging (ZZ-OI)	204.926	203.296

Uitgaven

De uitgaven onder ESR-code 11.00 (lonen en sociale lasten) zijn gebaseerd op het bijgestelde businessplan uit 2022, waarbij het personeelskader werd verhoogd van 23 naar 27 werknemers. Per 31 december 2025 bedroeg het gemiddeld aantal VTE's 24,5.

De algemene werkingskosten (ESR-code 12.00) liggen in lijn met de ramingen bij BA2025 en betreffen voornamelijk communicatiekosten en financieel-juridische ondersteuning voor DBFM-projecten, aangevuld met onder meer kosten voor huisvesting, IT, boekhouding en de raad van bestuur.

Voor de aankoop van gronden en gebouwen (ESR-code 71) werd 74.000 keuro voorzien, waarvan 46.497 keuro werd gerealiseerd, voornamelijk voor Noord-Zuid Limburg en de

herinrichting van de R0-Noord. De lagere realisatie is het gevolg van een budgettaire verschuiving in afwachting van een goedgekeurd GIP.

De vastleggingen voor wegenbouwkundige werken (ESR-code 73.10) bedroegen 197.559 keuro, met vereffeningen van 169.150 keuro. Ongeveer een derde hiervan ging naar studies, terwijl 2025 opnieuw een belangrijk uitvoeringsjaar was.

De ontvangsten onder ESR-code 61.11 betreffen de doorrekening van investeringsbijdragen bij projectoverdrachten aan MOW, voornamelijk in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds.

De aflossingen van leningen (ESR-code 94.00) vloeien voort uit de financiering via een rekening-courant met het Vlaams Gewest. De overdrachten werden begroot op 226.239 keuro, maar vielen lager uit door vertragingen in opleveringen en minder sleuteloverdrachten.

Tot slot weerspiegelt ESR-code 03.22 het over te dragen overschot. Conform de ruling wordt een gemiddelde winstmarge van 4% gerealiseerd, aangevuld met een saldo-opbouw door lagere vereffeninguitgaven dan voorzien bij BA2025.

IX. BELEIDSVELD: WATERGEBONDEN MOBILITEIT EN TRANSPORT

1. ISE BELEID WATERINFRASTRUCTUUR

Voorliggend inhoudelijk structuurelement omvat de uitgaven voor volgende beleidsaspecten: **havens, waterwegen, maritiem, integraal waterbeleid** en **scheepvaartverkeer**.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Tonkilometer binnenvaart

In 2025 werd langs Vlaamse waterwegen iets meer dan 4,1 miljard tonkilometer bij elkaar gevaren door binnenvaartschepen. Tonkilometer is een meeteenheid waarbij gewicht en afstand gecombineerd worden. Zo is 2 ton vervoeren over een afstand van 2 kilometer goed voor 4 tonkilometer. Het aantal tonkilometer lag in 2025 3,3 % hoger dan in 2024. Via onze binnenvaart werd in 2025 zo'n 66.192.763 ton vervoerd. Dit wijst op een voorzichtig herstel van de binnenvaarttrafiek, maar blijft onder het niveau van de piekjaren 2021 en 2022.

1.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Vanuit deze doelstelling dragen we bij tot een efficiënt, vlot en duurzaam watergebonden goederenvervoersysteem. De logistieke sector is namelijk van cruciaal belang voor de economie van Vlaanderen. Mede dankzij haar havens heeft Vlaanderen een strategische positie in het hart van Europa en moet die ook kunnen benutten. Vanuit dit ISE doen we dit via ons beleid. Voorliggend ISE omvat ook de subsidies aan innovatieve projecten die de hinterlandconnectiviteit van en naar de havens versterken en/of een modal shift van wegvervoer naar spoor of binnenvaart realiseren, met een positief effect op vergroening en duurzaamheid en dus bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Via de ISE's investeringen, exploitatie en onderhoud investeren we in onze havens, verzekeren we de toegang naar onze havens via baggerwerken en de nautische keten, en investeren we via grote investeringen die zijn opgenomen in meerjareninvesteringsprogramma's zoals ECA, NSZ en Kanaal Gent Terneuzen, die essentieel zijn voor de toekomstige capaciteit en competitiviteit van onze havens.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

De klimaatverandering leidt tot hydrologische wijzigingen zoals een stijgende zeespiegel, wijzigende getijden, langere droogteperiodes en fellere neerslagepisodes. We nemen gerichte maatregelen om de impact hiervan te beperken, zoals overstromingen vanuit de zee en langs waterwegen, gebrek aan oppervlaktewater- en bodemwater, afname van oppervlaktewater- en bodemwaterkwaliteit, verzilting, bodemwijzigingen (bij plastische gronden). Dit doen we om slachtoffers en economische schade te vermijden, de betrouwbaarheid van kritieke infrastructuur te garanderen en om de toegang tot de havens als economische draaischijven te waarborgen.

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

Binnen dit ISE werken we samen met andere beleidsdomeinen.

1.2. Operationele doelstellingen

OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

In 2025 werd prioritair ingezet op de versterking van de Vlaamse havens als logistieke draaischijf. Via het periodiek havenoverleg werden de belangrijkste knelpunten en opportuniteiten in kaart gebracht en beleidsmatig opgevolgd. Dit omvat onder andere de afstemming over de verdere digitalisering van onze havens en de Europese Havenstrategie. Zo hebben we samen met de havens en de verschillende partners binnen de Vlaamse overheid position papers uitgewerkt als input voor de Europese Havenstrategie. Door deze structurele samenwerking kunnen ook Europese beleidsbeslissingen beter aansluiten op de operationele realiteit van de havens en wordt de competitiviteit van de logistieke ketens versterkt.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2SC-WT en MB0-1MIH2SA-WT

OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

De nautische keten speelt een essentiële rol in de vlotte en veilige doorstroming van goederen van en naar de Vlaamse havens. Binnen de Permanente Commissie en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit werken we samen met Nederland aan het verdedigen van de belangen van de scheepvaart en onze havens. Ook in het kader van de inplanting van een nieuw windmolenpark ter hoogte van Duinkerke, hebben we mee de belangen van Vlaanderen en onze havens verdedigd.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH2SA-WT, MC0-1MIH2SC-WT en MB0-1MIH2SB-WT.

OD 6.3 Binnenvaart als een duurzame schakel in het goederenvervoer

In 2025 zetten we nieuwe stappen om de binnenvaart verder te verankeren in het goederenvervoerbeleid. In het kader van de Vlaamse productiviteits- en competitiviteitsagenda werd het Actieplan Binnenvaart als prioriteit aangeduid. Met dit Actieplan en een gericht werkprogramma rond de modal shift willen we de komende jaren de focus verschuiven van louter investeren naar het gericht wegwerken van drempels in de logistieke keten en het maken van duidelijke, prioritaire keuzes. In overleg met de binnenvaartondernemers, verladers en andere logistieke spelers brengen we de belangrijkste belemmeringen voor een verdere modal shift scherp in kaart en pakken we deze doelgericht en prioritair aan, met focus op impact op trafieken en logistieke stromen.

Het verbeteren van een effectieve modal shift over goederenvervoer van de weg naar de waterweg is een belangrijke actie uit het regeerakkoord en een essentiële hefboom voor het versterken van de Vlaamse logistieke concurrentiekracht.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT.

Om de instroom in de binnenvaart te versterken, werken we samen met sleutelpartners uit de sector aan voorstellen om het rigide kader van de Europese richtlijn voor beroepskwalificaties beter af te stemmen op de noden van de sector. We focussen onder meer op de zij-instroom uit de zeevaart naar de binnenvaart, het aantrekken van voldoende docenten voor de bestaande binnenvaartopleidingen en een opleidingsprogramma veerbootoperator. Daarnaast zetten we, samen met de sector en de buurlanden, in op de gerichte aanpassing van de Europese regelgeving om de instroom en doorstroom in de binnenvaart te versnellen.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT.

Het transport over de binnenwateren wordt verder geoptimaliseerd, met als doel de betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en de 24/7 beschikbaarheid van de waterwegen te

garanderen. 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. Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT.

OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken

In 2025 werd er gewerkt aan een actualisering van de Vlaamse spoorstrategie. Na raadpleging van verschillende stakeholders werd de ambtelijke versie van deze geactualiseerde Vlaamse spoorstrategie voltooid. Deze strategie zet de krijtlijnen van de Vlaamse visie op spoorvervoer en vormt de basis voor onze samenwerking met de spelers in het spoorbeleid zoals Infrabel, NMBS en de federale overheid.

In 2025 hebben we de Vlaamse belangen inzake cruciale spoordossiers zoals 3RX verder verdedigd. Het dossier is ondermeer behandeld geweest op de Vlaams- Nederlandse Top van 1 april.

In 2025 werkten we ook verder aan uitvoering en opvolging van de prioritaire spoorprojecten opgenomen in het samenwerkingsakkoord, zie ISE investeringen gemeenschappelijk vervoer.

OD 7.2. Transitie naar emissievrije vaartuigen

Om het competitief voordeel op andere vervoersmodi inzake duurzaamheid te behouden – en op die manier de modal shift richting binnenvaart te bevorderen – zal ook de binnenvaartsector moeten vergroenen. Om de globale ambities rond vergroening van de binnenvaartsector te realiseren, werd ook in 2025 ingezet op de Vlaamse Green Deal voor de Binnenvaart. De Green Deal Binnenvaart streeft naar een gefaseerde vergroening van de Vlaamse binnenvaartvloot, met als einddoel een zero-emissie binnenvaart tegen 2050 en duidelijke mijlpalen richting 2030. De Green Deal Binnenvaart is ingebed in Europese kaders zoals de Europese Green Deal, Fit for 55 en NAIADES III.

In 2025 hebben we de voortgang mee opgevolgd vanuit de projectgroep en de stuurgroep waarbij we zijn blijven inzetten op kennisdeling, innovatie en samenwerking om de ambities van de Green Deal Binnenvaart te realiseren.

Inzake de vergroening van de binnenvaart, hebben we naast nationale en regionale ontwikkelingen ook aandacht gehad voor de relevante Europese initiatieven vanuit de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de EU. Zo volgden we onder andere nauwgezet de ontwikkelingen in het kader van het Europese emissiehandelssysteem ETS2, waar een opt-in mogelijkheid bestaat voor de binnenvaartsector.

Via het Vlaamse Binnenvaartservices platform werkten we verder aan walstroom voor de binnenvaart en de standaardisatie van de dienaangaande dataprotocolen. Vlaanderen en Nederland behoren tot de Europese koplopers in de ontwikkeling en grootschalige uitrol van walstroominfrastructuur voor de binnenvaart en dragen daarmee actief bij aan de verduurzaming van het binnenvaarttransport. Sinds 31 december 2024 voldoet Vlaanderen ruimschoots aan de AFIR 2025 verplichting om in elke TEN-T-kernhaven minstens één walstroomvoorziening te voorzien. Vlaanderen engageert zich er daarnaast toe ook de AFIR 2030 doelstellingen te behalen en tegen uiterlijk 31 december 2029 walstroomvoorzieningen te realiseren in de locaties van het uitgebreide TEN-T-netwerk.

We volgden nauw de verplichtingen onder de AFIR-verordening rond walstroom zeevaart op en zijn hierover in overleg gegaan met de havenbedrijven, onder andere via de projectgroep

walstroom. Daarnaast hebben we nauw overleg gevoerd met VLAIO m.b.t. de uitrol van een adequaat subsidieprogramma om de sector te ondersteunen.

Binnen het Europese Interreg project BREEZE (Berth Electricity for Zero-Emission in Ports; 17 keuro) is de overkoepelende doelstelling om een ondersteunend kader te helpen creëren om zowel de uitrol als de exploitatie van walstroombinfrastructuur te bevorderen, nog vóór de EU-brede walstroomverplichting in 2030 van kracht wordt.

Het Europees initiatief PIONEERS is gericht op het versnellen van de verduurzaming en innovatie in havens. Binnen dit samenwerkingsverband werken verschillende havens en logistieke partners samen aan de implementatie van baanbrekende oplossingen op het gebied van energie-efficiëntie, circulaire economie, digitalisering en duurzame mobiliteit. Onze rol in het PIONEERS-project is veelzijdig: we dragen bij aan kennisuitwisseling tussen partners en faciliteren de integratie van duurzame technologieën in de dagelijkse havenoperaties. Via PIONEERS positioneren we onze organisatie als een voortrekker in de transitie naar groene en slimme havens.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT

OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Het Strategisch Beleidsplan Kustvisie wordt in 2026 (na goedkeuring plan-MER) ter definitieve goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Dit Beleidsplan heeft tot doel om onze kust ook na 2050 tot minstens 2100 tegen overstromingen vanuit zee te beschermen. In 2025 werd een uitgebreidere Stuurgroep Kustvisie opgericht waarin alle leidende ambtenaren van de betrokken Vlaamse en provinciale instanties zetelen. Deze stuurgroep keurde het eerste rollend meerjarenprogramma Kustvisie 2024-2029 goed.

Tegen 2050 willen we in Vlaanderen beschikken over een veerkrachtig watersysteem, dat in staat is om (klimaat)schokken op te vangen. Het beschermt de ecosystemen en biedt tegelijkertijd vele functies en diensten. Hiervoor investeert Vlaanderen in een combinatie van voldoende ruimte voor water, klimaatrobuuste infrastructuur en slimme technologie.

Binnen het beleidsdomein MOW lopen verschillende programma's en plannen rond waterbeheersing (zie ook verder ISE investeringen waterinfrastructuur OD 7.6).

Via de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) en de bekkenbesturen dragen we bij aan het integraal waterbeleid.

In 2025 werd een studie met geoptimaliseerde aanpak m.b.t. strategische waterzekerheidsdoelen gestart om gebiedsgerichte operationele doelstellingen voor de sponslandschappen te becijferen. Ze zullen een belangrijke bouwsteen vormen voor de verdere uitwerking van een afgestemde systeemvisie. In 2025 voerden we een studie uit naar de captatiecontingenten van onze waterlopen.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT

OD 8.2 samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein

Een aantal initiatieven inzake waterbeheersing overstijgen het beleidsdomein zoals de Blue Deal. Voor de investeringen op vlak van waterbeheersing gebeurt de afstemming dan ook met het beleidsdomein Omgeving, gericht op het verhogen van de waterweerbaarheid voor alle bekkens.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT

OD 8.3 toekomstgerichte regelgeving

Ook in 2025 is de Vlaamse overheid een voortrekkersrol blijven spelen in het ontwikkelen van een kader inzake geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen op onze binnenwateren. Dit regelgevend kader dat geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen mogelijk maakt binnen de Vlaamse waterwegen, werd in 2025 voorbereid en begin 2026 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. We zetten ons ook in om op supranationaal niveau (CCR) grensoverschrijdend geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen mogelijk te maken. We hebben onze regelgevende bevoegdheid ingezet om het goederenvervoer verder te stimuleren. Zo hebben we het BVR verkorten basisopleiding veiligheid deksman (STCW-houders) voorbereid. Dit vermindert administratieve lasten en versnelt instroom naar de binnenvaart zonder in te boeten op veiligheid. We hebben ook BVR's voorbereid rond de problematiek van havenvoertuigen in de havengebieden van Antwerpen, Gent en Oostende. Daarnaast werd ook de havenpolitieverordening van North Sea Port goedgekeurd.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT

OD 8.4 Wegen op het Europees beleid

We volgden de Europese regelgeving rond alternatieve brandstoffen en elektrische aandrijving nauwgezet op en hebben ervoor gezorgd dat de implementatie in Vlaanderen conform de Europese normen verloopt. Ook de FuelEU Maritime verordening, die gericht is op het vergroenen van de scheepvaartsector, werd actief opgevolgd. We volgen nauwgezet de ontwikkelingen in het kader van het Europese emissiehandelssysteem ETS2 op.

Binnen het kader van de Europese havenstrategie (cfr. infra) hebben we de specifieke noden en prioriteiten van de Vlaamse havens onder de aandacht gebracht bij de Europese beleidsvormers. We participeren in werkgroepen en adviesraden, en werken samen met de havens en andere stakeholders om gedeelde uitdagingen en innovatieve oplossingen op de Europese agenda te plaatsen. Daarbij willen we niet alleen bestaande regelgeving beïnvloeden, maar ook proactief input leveren bij nieuwe strategische initiatieven, zodat de Vlaamse belangen stevig verankerd worden in het toekomstig Europees havenbeleid.

In het sectoroverleg binnenvaartbeleid (SBB) kon van gedachten gewisseld worden over standpunten van de sector met betrekking tot beleidsaspecten van de binnenvaart die op internationale overlegfora (CCR, CESNI) aan de orde komen.

Relevante begrotingsartikel: MB0-1MIH2SA-WT

1.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

BELEID WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-	8.741	7.945	7.932	8.741	5.681	5.541

gaven WT, LO, PR						
Toe- lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	0	0	0	0	0	0
Totaal	8.741	7.945	7.932	8.741	5.681	5.541

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-vastleggingskredieten lagen op jaareinde 796 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van de herverdeling naar MB0-1MIH2SA-WT in het kader van de spijziging van het rollend fonds m.b.t. de leefbaarheid rond de Ring rond Antwerpen.

De VAK-uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten.

De ESR-vereffeningskredieten lagen op jaareinde 3.060 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing en zijn het resultaat van diverse herverdelen teneinde voldoende vereffeningskredieten te voorzien m.b.t. de investeren gerealiseerd door het beleidsdomein MOW.

De VEK-uitvoering lag in uitvoering 140 keuro lager dan de beschikbare kredieten. Deze middelen vielen in onderbenutting.

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

Ontvangsten

MB0-9MIHASA-OW – HAVEN- EN WATERBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de ontvangsten met een rechtstreekse link naar haven- en waterbeleid geregistreerd.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO

BA 2025	625	0	0
BA-JR 2025	625	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten lagen 625 keuro lager dan begroot.

Deze ontvangsten betreffen bijdragen van de havenbedrijven voor verleende subsidies, in het kader Hinterland connectiviteit, aan bedrijven die oplossingen uitwerken voor goederentransport van en naar de havens toe.

Wegens vertraging in de rapportering van deze bedrijven over de uitgevoerde werken, kan het departement de subsidie niet ten gelde maken, en geen correcte vordering opstellen ten aanzien van de havenbedrijven. De eerste vorderingen zullen opgesteld worden in 2026.

MC0-9MIHASC-OW – BELEID WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden allerhande diverse ontvangsten (o.a. terugstortingen, ter beschikking stellen video-opnamen,...) aangerekend. Deze toevallige ontvangsten zijn niet wettelijk of decretaal geregeld.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	1.828	0	0
BA-JR 2025	1.828	0	0
BU 2025	949	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 was er de Europese subsidie voor VTS op kanaal Gent-Terneuzen ten bedrage van 122 keuro. De andere ontvangsten zijn hoofdzakelijk terug te brengen op de verkoop van hydrografische producten.

Uitgaven

MB0-1MIH2SA-WT – HAVEN- EN WATERBELEID

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden uitgaven in het kader van het haven- en waterbeleid aangerekend:

- subsidies inzake hinterlandconnectiviteit, subsidies in het kader van hinterlandstrategie en modal shift;
- subsidies en studies in het kader van het haven- en waterbeleid en hinterland zoals uitwerken nieuwe spoorstrategie;
- uitgaven in het kader van de uitwerking van de havenstrategie;
- eventuele communicatie-initiatieven (zoals bv. de havendag);
- procesmanager in het kader van de ontwikkeling van het havengebied Antwerpen;
- uitgaven voor juridische ondersteuning;
- allerhande werkingskosten.

Voorliggende begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa
- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten
- OD 6.3 Binnenvaart als een duurzame schakel in het goederenvervoer
- OD 7.2. Transitie naar emissievrije vaartuigen
- OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken
- OD 8.2 samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein
- OD 8.3 toekomstgerichte regelgeving
- OD 8.4 Wegen op het Europees beleid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	4.241	3.445	3.442	4.241	2.041	2.076

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten op jaareinde lagen 796 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing, dit wegens een herverdeling van -796 keuro VAK naar het rollend fonds (MB0-1MHH2RD-WT), dit in het kader van de ambities van de Vlaamse Regering inzake de leefbaarheidsprojecten rond de R1.

De vereffeningskredieten op jaareinde lagen op jaareinde 2.200 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit kan worden toegeschreven aan:

- Herverdeling van -200 keuro VEK binnen MOW, teneinde te voorzien in de betaalnoden binnen het beleidsdomein MOW.
- Herverdeling -2.000 keuro VEK binnen de algemene uitgavenbegroting teneinde te voorzien in voldoende vereffeningskredieten.

De uitvoering van de vastleggings- en vereffeningskredieten lag in lijn met de begroting op jaareinde.

De kredieten werden voornamelijk ingezet voor Vaste IT kosten en IT profielen WL voor respectievelijk 810 en 582 keuro, Digitaal samenwerken (beheer en onderhoud) 340keuro,

Beheren van applicaties (Amaas) 170 keuro, Ontwikkelen van kustvisie 306 keuro, Studie Economisch belang van de Vlaamse havens 236 keuro, Investerings binnenvaart sector (renderen) 151 keuro, Regionaal Themaheer Veiligheid tegen overstromingen Kust 139 keuro, Schadevergoedingen 134 keuro en Vlaamse havenstrategie 112 keuro.

MB0-1MIH2SB-WT – VLAAMS NEDERLANDSE SCHELDECOMMISSIE

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de uitgaven voor de werking van de Vlaams Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) aangerekend.

Voorliggende begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	2.300	2.300	2.300	2.300	1.400	1.244

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten m.b.t. voorliggend artikel liggen in lijn met de begrotingsaanpassing. Ook de uitvoering stemt overeen met de beschikbare kredieten op jaareinde.

De vereffeningskredieten liggen 900 keuro lager op jaareinde omwille van volgende kredietherschikkingen:

- Herverdelingen ten bedrage van -700 keuro en -200 keuro teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen gerealiseerd binnen het beleidsdomein MOW.

De effectieve uitvoering van de vereffeningskredieten lag 166 keuro dan de beschikbare middelen. Bijgevolg vielen deze middelen in onderbenutting.

MC0-1MIH2SC-WT – BELEID WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de specifieke werking- en onderhoudskosten aangerekend die verband houden met de operationele activiteiten van de afdelingen van het agentschap MDK, zoals het onderhoud van de elektrische en elektromechanische installaties, milieuheffingen, onroerende voorheffing, aanschaf van machines, ...

Voorliggende begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	2.200	2.200	2.190	2.200	2.240	2.221

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering m.b.t. de vastleggingskredieten was in lijn met de vooropgestelde begroting.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 40 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van volgende kredietherverdeling:

- Herverdeling van +40 keuro VEK teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen gerealiseerd door het beleidsdomein MOW.

De VEK-uitvoering lag op jaareinde in lijn met de begroting.

2. ISE ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Op het ISE onderhoud waterinfrastructuur worden de kosten voor het regulier onderhoud van de waterinfrastructuur aangerekend. Het gaat daarbij om het onderhoud aan o.a. sluizen, stuwen, kaaimuren, bruggen en steigers en baggerwerken uitgevoerd door het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en departement Mobiliteit en Openbare werken (afdeling Maritieme Toegang). De uitgaven van De Vlaamse Waterweg voor het regulier onderhoud zitten vervat in het ISE Exploitatie waterinfrastructuur.

Voor deze ISE is de relevante indicator: Baggeren, vervoeren over een gemiddelde vervoersafstand en storten

Maritieme Toegang zorgt ervoor dat vanaf de kust tot voorbij Antwerpen, de toegangen tot de zeehavens, de vaargeulen in de Noordzee en de Schelde altijd vlot bevaarbaar zijn. Zo wordt er voldoende diepgang gecreëerd door het permanent uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken. Er wordt op kwartaalbasis gerapporteerd over baggeren en storten. Zo werd er in 2025 259.890.450,24 m³.km (waarbij m³.km het aantal m³ baggeren, vervoeren over een gemiddelde vervoersafstand van 8,62km en storten is, van toepassing op het scheldegebied) en 77.671.721,00 TDS.km (waarbij TDS.km het aantal tonnen droge stof baggeren, vervoeren over een gemiddelde vervoersafstand van 8,55km en storten is, van toepassing op het kustgebied) gebaggerd, vervoerd en gestort. Die hoeveelheid schommelt wat over de afgelopen kwartalen, maar ligt steeds in dezelfde grootteorde. Hierbij is het belangrijk om weten dat meer of minder gebaggerde niet per se beter of slechter is. Het uiteindelijke doel van deze baggerwerken is om de diepgang van de maritieme toegangswegen te onderhouden, zodat de havens bereikbaar blijven voor alle schepen. Omwille van een aantal natuurverschijnselen kan het zijn dat er meer of minder gebaggerd moet worden om die diepgang te vrijwaren.

2.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Deze Vlaamse regering zet in op het op peil houden van de infrastructuur.

Om ervoor te zorgen dat de toestand van de assets in stand wordt gehouden of er niet sneller op achteruit gaat, is regulier onderhoud noodzakelijk. Frequentie onderhoudswerken hebben een directe impact op de levensduur van de betrokken infrastructuur.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

De Vlaamse regering investeert in onze havens als de belangrijkste motor van onze Vlaamse economie. Binnen dit ISE gebeurt dat onder meer via het onderhoud van de maritieme toegangswegen om de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens te garanderen, en via het uitvoeren van hydrografische en hydrometeorologische metingen.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

We leggen onder dit ISE de focus op innovatie, vergroening en duurzaamheid door onze waterbeheersingsmaatregelen op peil te houden.

2.2. Operationele doelstellingen

OD 1.3 onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

Via een professioneel assetmanagementprogramma zorgt het beleidsdomein MOW voor inzicht, planning en duurzaam beheer van alle Vlaamse assets.

Performant en doorgedreven onderhoud is noodzakelijk om betrouwbare waterweginfrastructuur te blijven verzekeren. De grote investeringsgolf van de jaren 1960-70 leidt nu tot een ouderdomspiek. Het wegwerken van de ontstane onderhoudsachterstand vereist een doordachte assetmanagementstrategie, gerichte investeringen en onverminderde aandacht voor regulier onderhoud, waarbij assets in de hoogste risicocategorie prioriteit krijgen. De Asset Wijzer bevat de jaarlijkse globale rapportering over de toestand van de assets binnen het patrimonium het beleidsdomein van MOW, bevat de rapportering over de actuele toestand van het patrimonium.

Voor alle infrastructuren wordt een inspectieprogramma uitgevoerd om de kwaliteit in beeld te brengen en de prioriteiten inzake onderhoud, vervanging of investering te bepalen. Afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW en de agentschappen staan in voor reguliere onderhoud van het patrimonium, en voor de dringende interventies ervan.

Er werd extra ingezet op het regulier onderhoud. DVW staat in voor de onderhoudsbaggerwerken 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. Er werd in 2025 onder ISE exploitatie 10 miljoen euro extra uitgetrokken voor onderhoudsbaggerwerken DVW en daarnaast werd onder dit ISE 5 miljoen euro extra uitgetrokken om de onderhoudsachterstand bij MDK weg te werken (diverse onderhoudswerken).

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH2UA-WT en MC0-1MIH2UA-WT

OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

Afdeling Maritieme Toegang staat in voor de onderhoudsbaggerwerken van de maritieme toegangswegen: de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens wordt verzekerd door middel van deze baggerwerken, en obstakels die de maritieme toegang belemmeren, worden verwijderd. In het kader van slibverwerking wordt de baggerspecie, waar mogelijk, gestort in zee (vaargeul kust) of in de Schelde. Het slib afkomstig van baggerwerken in de haven van Antwerpen wordt verwerkt door AMORAS. Aan deze onderhoudsbaggerwerken, de slibverwerking en eraan verbonden technisch vaarwegbeheer werd 196 miljoen euro besteed in 2025 (recurrente werking).

Vanuit het Vlaams Gewest werden eveneens middelen voorzien voor de havenbedrijven voor o.a. het onderhoud van de ze sluizen in uitvoering van het havendecreet (22 miljoen euro).

Betrokken begrotingsartikelen: MB0-1MIH2UA-WT, MB0-1MIH2VA-WT, MB0-1MIH2UB-LE

OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Het operationeel en up-to-date houden van de meetinfrastructuur van de Vlaamse Hydrografie (MDK) is cruciaal om een vlot en veilig scheepvaartverkeer te garanderen van en naar de Vlaamse havens. In 2025 werd 4,6 miljoen euro gespendeerd aan deze recurrente werking.

Relevant begrotingsartikel: MC0-1MIH2UA-WT

OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust staat in voor het onderhoud van de primaire waterkeringen (zie ook OD 1.3). 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. In de Vlaamse Kustjachthavens worden onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd om diepgangbeperking en de blokkering van de toegang ertoe te vermijden tijdens het vaarseizoen. MDK besteedde daar in 2025 ruim 11 miljoen euro aan. De stranden worden nog onderzocht op de aanwezigheid van achtergebleven oorlogsmunitie die aansluitend verwijderd wordt. In totaliteit werd in 2025 ruim 12 miljoen euro aan dit type onderhoud besteed.

Betrokken begrotingsartikel: MC0-1MIH2UA-WT

2.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uit-gaven	256.049	258.898	258.897	256.049	250.898	244.294

WT, LO, PR						
Toe- lagen IS	0	0	0	0	0	0
Overige LE, PA, andere	7.097	7.097	7.096	7.097	7.097	7.096
Totaal	263.146	265.995	265.993	263.146	257.995	251.390

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-vastleggingskredieten lagen op jaareinde 2.849 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van 2 kredietherverdelingen:

- +5.000 keuro, afkomstig van MB0-1MFH2LB-PR, in het kader van het GIP 2025.
- -2.151 keuro, naar MB0-1MFH2LB-PR, in het kader van het GIP 2025.

De uitvoering m.b.t. de ESR-vastleggingskredieten lag in lijn met de begroting.

De ESR-vereffeningskredieten lagen op jaareinde 5.151 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van volgende kredietherverdelingen:

- +5.000 keuro, afkomstig van MB0-1MFH2LB-PR, in het kader van het GIP 2025.
- -2.151 keuro, naar MB0-1MFH2LB-PR, in het kader van het GIP 2025.
- -5.000 keuro, naar MD0-1MHH2QA-WT in het kader van de betaalnoden binnen het beleidsdomein.
- -3.000 keuro, naar diverse begrotingsartikelen in het kader van de betaalnoden binnen het beleidsdomein.

De uitgaven m.b.t. de aflossing van het kapitaal aan AMORAS lagen in lijn met de begroting.

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

Ontvangsten

MB0-9MIHAUA-OW – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

De ontvangsten op dit artikel omvatten uitzonderlijke ontvangsten in het kader van het onderhoud en ontvangsten in het kader van terugbetalingen aan het Vlaams Gewest van schade veroorzaakt aan het patrimonium door derden.

Begrotingsuitvoering:

--

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2025	115	0	0
BA-JR 2025	115	0	0
BU 2025	137	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De ontvangsten lagen op jaareinde in lijn met de begrotingsopmaak.
De gerealiseerde ontvangsten lagen 22 keuro hoger dan geraamd.

Uitgaven

MB0-1MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden alle uitgaven inzake onderhoud en onderhoudsbaggerwerken in de havens en de maritieme toegang aangerekend. Deze uitgaven zijn noodzakelijk om de bestaande infrastructuur in de Vlaamse zeehavens in goede staat van werking te kunnen exploiteren en vooral om de diepgang van de maritieme toegangswegen naar deze havens te waarborgen, zodat de bereikbaarheid van de havens gevrijwaard blijft. Onder andere de volgende contracten worden hierop vastgelegd:

- Baggercontract Kust;
- Baggercontract Schelde;
- Baggercontract Gent-Terneuzen;
- Veegbaggerwerken;
- Amoras.

Daarnaast worden hier de zogenaamde decreetkosten aangerekend. Het betreft een vergoeding aan de havenautoriteiten voor het regulier onderhoud van de zeesluizen en de maritieme toegang achter de zeesluizen. Tevens worden ook de onderhouds- en exploitatiekosten van de elektromechanische uitrusting van de maritieme waterwegen in het beheer van het Vlaams gewest aangerekend op dit begrotingsartikel.

Voorliggend begrotingsartikel draagt bij tot:

- OD 1.3 onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur
- OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025

Uitgaven	230.158	230.158	230.157	230.158	227.158	220.113
-----------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten m.b.t. voorliggend artikel lagen op jaareinde gelijk aan de begrotingsaanpassing.

De voornaamste uitgaven in 2025 betreffen:

- Uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen tussen Wielingen en de nieuwe zeesluis Wintam en van onderhoudsbaggerwerken in de Noordzee, de maritieme toegang en de havens van Oostende en Zeebrugge: 135.636 keuro;
- Project Amoras: 38.190 keuro;
- Exploitatiesubsidies aan de autonome en gemeentelijke havenbedrijven: 22.317 keuro;
- Onderhoud havens en maritieme toegangswegen, incl, baggerwerken, specieverwerking, exploitatie en onderhoudskosten elektr. en elektrom. inrichtingen: 13.625 keuro;
- Baggeren en afnemen van baggerspecie kanaal Gent-Terneuzen: 8.500 keuro;
- Uitvoeren van veegbaggerwerken, het ruimen van allerlei drijvend hout en voorwerpen, en het ruimen van olie op het wateroppervlak in de Zeeschelde tussen de nieuwe zeesluis te Wintam en de Nederlandse grens: 7.500 keuro.

De uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde.

De vereffeningskredieten lagen 3.000 keuro lager dan de begrotingsaanpassing. Dit is te wijten aan een kredietherschikking teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen gerealiseerd door het beleidsdomein MOW.

De effectieve vereffeningen lagen 7.045 keuro lager dan geraamd. Deze middelen vielen in onderbenutting.

MB0-1MIH2UB-LE – KAPITAAL AMORAS

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel wordt de aflossing van het kapitaal in het kader van Amoras voorzien.

Bovenliggend artikel draagt bij tot OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	7.097	7.097	7.096	7.097	7.097	7.096

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag in lijn met de begroting.

MC0-1MIH2UA-WT – ONDERHOUD WATERINFRASTRUCTUUR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het Vlaams Gewest staat in voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, de stormvloeden en overstromingen. Een degelijk onderhoud van de bestaande assets is de enige manier om de veiligheid van de bevolking en het patrimonium te verzekeren. Dit onderhoud wordt uitgevoerd ter realisatie van de doelstelling om Vlaanderen te beschermen tegen overstromingen, waarbij de infrastructuur gebruikt wordt als schakel in recreatieve netwerken. De vereiste onderhoudsbaggerwerken worden tijdig uitgevoerd om diepgangbeperking in de Vlaamse kustjachthavens en de blokkering van de toegang ertoe te vermijden tijdens het vaarseizoen. Het operationeel houden van de meetinfrastructuur van de Vlaamse Hydrografie 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.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.3 onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur
- OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa
- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten
- OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	25.891	28.740	28.740	25.891	23.740	24.181

Inhoudelijke toelichting:

De gerealiseerde vastleggingskredieten lagen op jaareinde hoger dan voorzien bij de begrotingsaanpassing omwille van een tweede kredietherschikking in het kader van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW. Gelet op het feit dat dit GIP werd goedgekeurd op 14 juli 2025 door de Vlaamse Regering, konden de benodigde kredietverschuivingen die dit met zich meebrengt niet meer worden opgenomen in de begrotingsaanpassing 2025, waardoor deze herverdeling noodzakelijk was.

In opdracht van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust werden de noodzakelijke onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd in de Vlaamse kustjachthavens. Hiervoor is in 2025 een bedrag van 11.322 keuro vastgelegd. De meest noodzakelijke onderhoudsbaggerwerken in de kustjachthavens van Nieuwpoort en Blankenberge, en de delen van Oostende en Zeebrugge, zijn uitgevoerd zodat MDK beperkingen in het gebruik van en de toegang tot de jachthavens kon vermijden. In 2025 werd ook 6.734 keuro vastgelegd voor het onderhoud van het patrimonium in beheer van het agentschap MDK.

Zo werd in totaal in 2025 voor het gewone onderhoud van zeewaterkeringen en kust, jacht -en vissershavens 22.563 keuro vastgelegd.

Voor het onderhoud van de infrastructuur van de Vlaamse hydrografie werd een totaal bedrag voorzien van 4.460 keuro en voor het opsporen en ruimen van conventionele en toxische explosieven langs de stranden van de Vlaamse kust voorzien, werd in dit jaar een bedrag van 1.586 keuro aangewend.

2.3.2. Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: De Vlaamse Waterweg

Omschrijving

De Vlaamse Waterweg nv behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Het agentschap werd opgericht bij decreet van 23 december 2016. Het agentschap heeft als doel het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaams Gewest, met uitzondering van de waterwegen en hun infrastructuur die worden beheerd door het Vlaams Gewest of een havenbedrijf.

Uitgaven

Om het onderhoud van de waterweginfrastructuur en om de bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk te garanderen werd in 2025 voor 64.326 keuro aan beleidsuitgaven gerealiseerd. De financiering is afkomstig vanuit de inkomsten uit eigen activiteiten (33.384 keuro) en vanuit de werkingstoelage (30.950 keuro).

Voor de bijdrage van De Vlaamse Waterweg aan de strategische- en operationele doelstellingen wordt verwezen naar de toelageartikelen (MB0-1MIH2WV-IS, MB0-1MIH5VY-IS en MB0-1MIH5VW-IS).

3. ISE INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Het **structureel onderhoud, vervangingsinvesteringen** en de **investeringen in nieuwe waterinfrastructuur** vallen onder dit inhoudelijk structurelement. Het gaat om investeringen in binnenvaart-, haven- en waterbeheersingsinfrastructuur uitgevoerd door het agentschap De Vlaamse Waterweg, agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De investeringen in 2025 werden uitgevoerd conform het goedgekeurd GIP 2025-2027. De uitvoeringsrapportering voor 2025 van het GIP is ondertussen beschikbaar.

Voor deze ISE is de relevante indicator: tonkilometer binnenvaart

In 2025 werd in totaal 66,2 miljoen ton goederen vervoerd over de Vlaamse waterwegen (i.e. een lichte stijging van +0,33% tegenover 2024). Vooral de tonkilometers boekten vooruitgang (+3,30%), een belangrijke indicator voor langere trajecten en efficiënt transport.

Na een uitzonderlijk jaar in 2024, waarin de langdurige sluiting van het Nederlandse Julianakanaal voor een tijdelijke, sterke toename van omvaarstromen via Vlaanderen zorgde, kende de binnenvaart in het vierde kwartaal van 2025 een terugval ten opzichte van hetzelfde kwartaal in 2024. Toch lagen de tonnagecijfers in 2025 duidelijk hoger dan in 2023 en sluiten ze aan bij de trafiektrend van de afgelopen jaren.

De containertrafiek stabiliseerde in 2025 ondanks de lichte terugval in het laatste kwartaal. Over het hele jaar werd in totaal 693.904 TEU (-0.34%), wat aantoonde dat de sector weerbaarder wordt en minder gevoelig is voor tijdelijke marktverstoringen. De trafieken die geladen en gelost worden in Vlaanderen, blijven een van de sterkste pijlers van het binnenvaartnetwerk. In 2025 steeg het aantal lossingen met 0,36% en het aantal ladingen met 4,32%. Deze evolutie toont dat Vlaamse bedrijven de waterwegen steeds intensiever inzetten voor hun logistieke processen.

Verscheidene economische sectoren kenden in 2025 een opmerkelijk herstel. De trafiek van voedingswaren en veevoeders nam toe met 9,43%, landbouwproducten groeiden met 5% en het vervoer van vaste brandstoffen steeg met 7,31%. Ook petroleumproducten kenden een lichte stijging van 1,61%. Delfstoffen en bouwmaterialen stabiliseerden opnieuw, terwijl de daling bij meststoffen, ertsen en allerlei producten afnam en de markt zich na de uitzonderlijke verstoringen van 2024 normaliseerde.

De Seine-Scheldecorridor kende een groei van 6,38% en bevestigt zijn strategisch belang als belangrijke logistieke ader. Ook het Albertkanaal noteerde een stijging met 1,12% en blijft een essentiële transportas voor zowel bulk- als containerstromen.

3.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vlaanderen heeft een van de dichtste vervoersnetwerken in Europa en kampt met een verouderde infrastructuur. Daardoor lopen we risico's inzake veiligheid, betrouwbaarheid en dus beschikbaarheid, met potentieel een grote economische en maatschappelijke impact op Vlaanderen als economische poort naar Europa. Investeren en structureel onderhoud zijn dus van cruciaal belang. Deze Vlaamse Regering wil versterkt inzetten op structureel onderhoud van de waterinfrastructuur: bruggen, sluizen en baggeren op de binnenwateren.

Binnen dit ISE realiseren we projecten van De Vlaamse Waterweg rond de modernisering van de waterwegen, het scheepvaartmanagement, het behoud van het patrimonium en de waterbeheersing. We dragen intensief bij aan de strategische investeringen in de havens. Tot slot investeren we via het agentschap MDK in de nautische keten en zeewering en versterken we het multifunctioneel karakter van de kust en de kustjachthavens met aandacht voor een toeristisch-recreatieve beleving en kwalitatieve exploitatie van de watersport.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

De Vlaamse regering blijft verder investeren in onze havens als de belangrijkste motor van onze Vlaamse economie. Onder dit ISE worden de infrastructuurwerken in de havens en investeringen

in de nautische keten ondergebracht.

Vlaanderen heeft de ambitie om zijn positie als logistieke draaischijf in Europa en de wereld verder uit te bouwen. Het goederenvervoer staat echter voor een aantal grote uitdagingen, zoals de gestage groei van het vervoer, de toenemende druk op de infrastructuurcapaciteit, de bereikbaarheid van de economische poorten en de aangescherpte klimaatdoelstellingen. De Vlaamse havens hebben, als de belangrijkste motor van onze Vlaamse economie, nood aan goede hinterlandverbindingen. De Vlaamse Regering wil daarom ook inzetten op de binnenvaart als duurzame oplossing.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

We leggen onder dit ISE de focus op innovatie, vergroening en duurzaamheid door in te zetten op een emissievrije mobiliteit, data te gebruiken om onze mobiliteit te sturen, innovatie gericht te ondersteunen en onze waterbeheersingsmaatregelen op peil te houden.

3.2. Operationele doelstellingen

OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Binnen dit ISE investeren we in waterinfrastructuur. Deze investeringen in waterinfrastructuur doen we voor de verschillende OD die we hieronder toelichten.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH2VA-WT, MB0-1MIH2VB-WT, MC0-1MIH2VA-WT, MB0-1MIH5VY-IS, MB0-1MIH5VW-IS

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

We zorgen voor een kwalitatieve voorbereiding van onze projecten.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH2VA-WT, MB0-1MIH2VB-WT, MC0-1MIH2VA-WT, MB0-1MIH5VY-IS, MB0-1MIH5VW-IS

OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

Via investeringen kunnen we de concurrentiekracht en het marktaandeel van onze havens behouden en versterken. We zetten in op het structureel onderhouden van bestaande infrastructuur en op nieuwe infrastructuurprojecten. Aan het structureel onderhoud (asset management) werd in 2025 45 miljoen euro geïnvesteerd.

Samen met de havens creëren we bijkomende overslagcapaciteit. Het gaat onder meer om volgende investeringen.

Investerings in North Sea Port

De nieuwe sluis Terneuzen is afgewerkt 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.

In 2025 werd volop ingezet op de voorbereiding van verschillende dossiers (oeververdedigingen, renovatie veerhaven Langerbrugge,...) Hiertoe werden nodige vergunningen bekomen en studies uitgevoerd om deze in de volgende jaren te realiseren.

Op het terrein werd het sluitstuk aangepakt van de oeververdediging langs de Moervaart. Ter hoogte van de uitstroomconstructie van de elektriciteitscentrale diende nog een deel worden gerenoveerd.

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 8 havenontwikkelingsprojecten op de linkeroever van de Schelde (Tweede Getijdendok, demping Noordelijk Insteekdok, logistieke zone Drie Dokken en bijhorende buffer, logistieke zone de Bieshoek, een kaaimuur voor binnenvaart en spoorbundel West). Daarnaast maken we ook werk van natuurcompensaties en het verplaatsen van hoogspanningsleidingen. Naast het planonderdeel en de omgevingsvergunning zal ook een bodemsaneringsproject om de PFAS-vervuiling op te vangen en verdere verspreiding tijdens de aanleg en exploitatie tegen te gaan onderdeel uitmaken van dat projectbesluit.
- Projectbesluit en aanbesteding van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW): 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).

Realisaties ECA 2025 (1.558 keuro)

- In 2025 werd het definitieve projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Hier gingen de aanpassingen aan het in 2024 gelopen openbare onderzoek aan vooraf.
- Bij de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven werd ook gestart met het aanbestedingstraject. De selectieleidraad werd gepubliceerd en de geselecteerde kandidaten werden op de hoogte gesteld van hun selectie. Het studiebureau werkte het technisch ontwerp verder uit.
- Voor het deelproject Containercluster Linkerscheldeoever werd de laatste hand gelegd

aan het voorontwerp projectbesluit. Dit omvangrijk dossier omvat o.a. een planonderdeel met een RUP en stedenbouwkundige verordening, een omgevingsvergunning en een bodemsaneringsproject. Het voorontwerp projectbesluit werd aan de officiële adviesinstanties voorgelegd medio 2025. In de tweede helft van het jaar werden de binnengekomen adviezen in het dossier verwerkt. Dit moet in 2026 leiden tot een goedgekeurd projectbesluit.

- Voor de Noordzeeterminal werd in 2025 een nieuwe uitvoeringsvariant uitgewerkt gelet op de mogelijke verplaatsing van hoogspanningsleidingen op de site. Deze bestaat uit onder meer uit 200m extra diepzeekaai aangevuld met spoorfaciliteiten en telkens 2 binnenvaartplaatsen voor en achter de sluis. Verschillende offertes voor de studies voor het ontwerp, het MER en de opmaak van het vergunningsdossier werden ontvangen. Dit moet toelaten deze studieopdrachten in de loop van 2026 uit te laten voeren.

In het kader van het 'Verbond LSO' (493 keuro) werd de eerste gerenoveerde woning in Doel opgeleverd. Daarnaast werd de renovatie van 5 andere gebouwen opgestart: Pastorij, oud-gemeentehuis, voormalig politiekantoor, 2 woningen in de pastorijsstraat en het dorpsplein). In augustus werd het eindrapport van de studie Toekomstperspectief Doel opgeleverd. Het Programmteam stond, in nauw overleg met de stakeholders, in voor het beheer van de gebouwen en eigendommen van de overheid, de beveiliging van de panden en de organisatie van het tijdelijk horecapunt tijdens de zomermaanden. De registratie van de oppervlakteafspraken tussen natuur en landbouw worden eveneens stelselmatig opgevolgd en gecommuniceerd aan de betrokken actoren.

Het **complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ)** (17.054 keuro) 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 zeeluis 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 verkeersdruk 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 Vlaamse Regering heeft op 24 oktober 2025 het kaderprojectbesluit "Verbeteren van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge" definitief vastgesteld.

De werken voor de leidingentunnel en de sloopwerken voor de Kielbanksite zijn aanbesteed. De woningen in de Stationswijk die gelegen zijn binnen projectcontour, zijn voor zo'n 90% verworven via minnelijke verwervingen. Er moeten nog 5 bedrijven verworven worden, met 3 ervan zijn de onderhandelingen in een ver gevorderd stadium.

In de Brugse zeehaven werden voor de Vandammesluis (5.991 keuro), momenteel de enige toegang naar de achterhaven, de noodzakelijke grote onderhoudswerken uitgevoerd en een studietraject uitgevoerd om een nieuwe renovatieronde voor te bereiden.

De renovatie van de bodemrails deurloop 3 is afgerond, de renovatie aan de rails van de bovenrolwagens voorbereid.

Investerings in de haven Oostende

Samen met het havenbestuur bekijken we mogelijke investeringen 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.

Daarnaast worden omvangrijke waterbouwkundige werken uitgevoerd om het achterstallige onderhoud aan de kaaimuren in de voor- als achterhaven weg te werken. Het overheidsproject rond kaai 101 werd verdergezet via dialoogsessies met de geselecteerde kandidaten om tot een aanvaardbare oplossing te komen. De gunning van dit dossier wordt verwacht in 2026.

Voor de grote haveninfrastructuurwerken werd in 2025 65 miljoen euro uitgetrokken.

In de Antwerpse haven werden de renovatiewerken aan de verschillende sluiscomplexen verdergezet:

- Kallosluis: renovatie van deur en deurkamers 1,2 en 3;
- Boudewijnsluis: afronding van de renovatie deurkamers;
- Zandvlietsluis: renovatie van de omloop- en afvoerschuiten;
- Berendrechtssluis: administratieve opstart van de renovatiewerken aan de bodemrails en saswanden. Op terrein zal dit in 2026 zichtbaar zijn;
- Bouw van de nieuwe Royerssluis;

Tot slot werd 21,5 miljoen euro besteed aan saneringen in de haven van Antwerpen. Het betreft de financiële ondersteuning voor het saneren van verontreinigde terreinen en de behandeling van verontreinigd grondwater.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH2VA-WT, MB0-1MIH2VB-WT

OD 6.2 een efficiënte nautische keten

MDK neemt de regie van de nautische keten in handen en doet hiertoe de noodzakelijke investeringen. Het gaat daarbij om investeringen en structureel onderhoud van bouwkundige infrastructuur en technische installaties t.b.v. verkeersbegeleiding en maritieme veiligheid.

In 2025 heeft MDK geïnvesteerd in een state-of-the-art instrumentarium waarmee de Vlaamse Hydrografie hydrografische en hydrometeorologische metingen uitvoert en nautische producten opstelt volgens de nieuwste IHO-standaarden (S-100).

De samenwerking van MDK met haar Nederlandse partner Rijkswaterstaat kende in 2025 een verdere positieve en doorgedreven evolutie binnen de transitie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB).

Op het kanaal Gent-Terneuzen is sinds december 2025 Vessel Traffic Services (VTS) actief. Hiertoe werden het radarnet en het cameranetwerk uitgebreid. Met de ingebruikname van VTS op dit traject zal, na de ingebruikname van de nieuwe sluis in Terneuzen, de veiligheid en efficiëntie op het kanaal merkbaar verhogen.

MDK werkte samen met haar ketenpartners verder aan het uitbouwen van gemeenschappelijke werkvloeren. Voor het Antwerp Coördination Center (ACC) is het streefdoel om eind 2026-2027 operationeel te zijn. Voor de gemeenschappelijke werkvloer in Zeebrugge is eind 2025 het programma van eisen voor de nieuwe locatie van de verkeerscentrale opgesteld. Op dit moment bereiden we samen met Port of Antwerp Bruges Zeebrugge (POAB Zeebrugge) verdere afspraken voor.

In de eerste negen maanden van 2025 volgden en begeleidden we in de blokken Zeebrugge Zandvliet in totaal 83.718 schepen.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2VA-WT

OD 6.3 Binnenvaart als een duurzame schakel in het goederenvervoer

In Vlaanderen worden grote delen van de grondstoffen en goederen over het water vervoerd. 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 vormen de verbindingen tussen grote economische knooppunten en goederenstromen.

De focus van de investeringen ligt vandaag op de **Seine-Scheldeverbinding**, waarvoor bindende Europese engagementen zijn aangegaan. Voor het Seine-Schelde project werd in 2025 door het Vlaamse Gewest in totaal 43 miljoen euro geïnvesteerd.

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).

Belangrijke realisaties zijn de bouw van nieuwe klasse Vb-sluizen in Evergem, Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke, evenals de herbouw van bruggen met een verhoogde doorvaarthoogte in onder meer Ooigem, Harelbeke, Bissegem en Wervik. Ook werden stedelijke doorgangen in steden als Harelbeke, Kortrijk en Wervik gemoderniseerd en werd het Noordervak van de Ringvaart gekalibreerd door nieuwe oevers aan te leggen en baggerwerken uit te voeren. Op het vlak van zachte mobiliteit zijn er investeringen gebeurd in fietsinfrastructuur (bv. fietsbruggen in Waregem), en is de containerterminal in Wielsbeke uitgebreid. In Kortrijk zijn de Leieboorden verlaagd om de leefbaarheid aan het water te verbeteren.

Voor de kalibrering van de Leie gedeelte Deinze – Sint-Baafs-Vijve zijn de werken voor de afwaartse helft in 2025 afgerond. De werken voor de opwaartse helft evenals deze voor de nieuwe fietsbrug in Zulte, zijn opgestart. De omgevingsvergunning voor dit deel werd afgeleverd.

Voor de werken voor de herinrichting van de site Waregem Barrage kregen we een eerste omgevingsvergunning voor de oeverwerken (afwaartse helft), inclusief de goedkeuring van de project-MER.

Op het gedeelte (Harelbeke – Menen) is de projectstudie voor de kalibrering lopende. De Kuurnebrug werd verhoogd, en de fietsbrug in Menen (Barakkenbrug) werd opengesteld voor het publiek. De werken aan de vispassage in Menen zijn gestart en we kregen de omgevingsvergunning voor de nieuwe wegbrug Wevelgem-Lauwe.

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.

Voor de bouw van de tweede sluis van Ooigem werd in 2025 2 miljoen euro geïnvesteerd.

Er werden al verschillende werken gerealiseerd, waaronder een nieuwe kaaimuur aan de River Terminal in Roeselare en de bouw van de Dorpsbrug in Ingelmunster. In 2025 gingen de herbouw van de Lysbrug en de renovatie van de kaaimuur Vanden Avenne volgens planning verder. De renovatie van de Zuidkaai in Izegem werd afgerond, en de werken aan de kaaimuur Braet in Wielsbeke werden begin 2025 opgestart. De variantenstudie voor de tweede sluis in Ooigem werd uitgevoerd. Voor de herinrichting van de Kop van de Vaart in Roeselare en voor de programmaondersteuning van de opwaardering KRL werden bestellingen voorbereid. Daarnaast werd de projectstudie voor de opwaardering van de kaaimuur Zandhandel in Roeselare opgestart.

Het **Albertkanaal** is een essentiële economische ader in België. Het verbindt de haven van Antwerpen met Luik en maakt efficiënt goederenvervoer over water mogelijk. De focus ligt op afwerking van de brugverhogingsprojecten. Er werd in 2025 6 miljoen euro vastgelegd t.b.v. de spoorwegbruggen in Genk en Herenthals. T.b.v. het Albertkanaal wordt ook 11 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen betaald voor de PPS Verhogen bruggen. 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. Een voorbereidende studie voor de opwaardering van het Kanaal Brussel-Charleroi werd opgestart (0,5 miljoen euro).

We investeren ook in instandhoudingswerken aan de kleine waterwegen in Vlaanderen, een fijnmazig netwerk dat historisch belangrijk blijft voor regionale goederenstromen. Instandhoudingswerken omvatten onder meer werken aan oeververdediging, baggerwerken en structureel onderhoud aan sluizen en bruggen om de beschikbaarheid en de veiligheid van deze waterwegen te garanderen. In totaliteit werd 42 miljoen euro uitgetrokken voor het assetmanagement.

Vanuit DVW werd in 2025 circa 20 miljoen euro geïnvesteerd in waterweginfrastructuur en logistieke knooppunten, waarvan ruim 14 miljoen euro voor laad- en losinstallaties. Deze investeringen dragen bij aan de versterking van de logistieke keten en de realisatie van de doelstellingen van het Actieplan Binnenvaart.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH5VY-IS, MB0-1MIH5VW-IS.

OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten

DVW neemt een rol op bij het economisch ontwikkelen en realiseren van watergebonden gronden, in samenspraak met private en publieke stakeholders. De bedoeling is het watergebonden karakter van goed gelegen terreinen te verankeren, zodat beschikbare commerciële terreinen op lange termijn kunnen (en blijven) ingezet worden voor watergebonden activiteiten. In 2025 werd hiervoor door DVW 3 miljoen euro geïnvesteerd.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH5VY-IS, MB0-1MIH5VW-IS.

OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

Door afstandsbediening en een gericht gebruik van data, organiseren en spreiden we het

scheepvaartverkeer beter, zetten we ons personeel efficiënt in, kunnen we inspelen op de vraag vanuit de sector en benutten we de infrastructuur beter. Op die manier kunnen we inzetten op een 24-uurse beschikbaarheid van onze waterwegen, zeker op de grootste economische assen, en nog beter tegemoetkomen aan de vraag vanuit de logistieke sector om betrouwbare reisgegevens te verstrekken. In 2025 besteedde DVW 16 miljoen euro aan het investeringsprogramma voor afstandsbediening. Daarnaast werd 3 miljoen euro geïnvesteerd in het scheepvaartmanagement (RIS).

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH5VY-IS, MB0-1MIH5VW-IS.

OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

We zetten verder in op de grote waterbeheerprogramma's en -projecten zoals Sigmaplan, Strategisch Plan 'Ruimte voor water in de Dendervallei', IJzerbekken (Weerbare Westhoek) en Waterbeheer Maas. Via stevigere en hogere dijken en een ketting van natuurlijke overstromingsgebieden geven deze programma's de rivieren ruimte om te stromen én te overstromen. DVW investeerde in 2025 87 miljoen euro t.b.v. deze doelstelling. Detail hiervan terug te vinden in de uitvoeringsrapportering van het GIP 2025.

Sigmaplan

We besteedden in 2025 in totaal ruim 53 miljoen euro aan het Sigmaplan.

Qua overstromingsgebieden waren eind december 2025 62% van de gebieden hetzij afgewerkt, hetzij in uitvoering. Verschillende GOG- en ontpolderingsprojecten werden in 2025 afgewerkt, zoals Bovenzanden (Willebroek), Wal-Zwijn (Hamme) en Vlassenbroek (Dendermonde) of bijna afgewerkt, zoals Heindonk-Tien Vierendelen (Mechelen), De Bunt (Hamme), Bastenakkers (Destelbergen en Wetteren), Ham (Wetteren) en Groot Broek (Temse, Waasmunster). Wat het 'dijkenprogramma' betreft, zijn 83% van de dijken intussen op hoogte gebracht.

In 2025 werd ook verder gewerkt aan Sigmaplan 3.0. De risico-evaluaties van de reservegebieden werden afgerond, waaruit de noodzaak voor inrichting blijkt. Verdere modelberekeningen in kader van Sigmaplan 3.0 zijn lopende. De ontwikkeling van de dijktoets tool is voorzien om afgerond te zijn tegen de zomer van 2026. In september is een nieuw onderzoek gestart naar klimaatmitigerende werking van de Sigmagebieden. Deel 1 van de studie over bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde is afgerond eind 2025 en deel 2 van deze studie wordt begin 2026 opgestart. Het overleg stormvloedkering is lopende, hiervoor werd het lidmaatschap aangegaan met I-Storm.

IJzerbekken (Weerbare Westhoek)

In 2025 startten cruciale projecten: onderhoudsbaggerwerken, structureel onderhoud en oeverwerken. Het herbouwen van sifons voor het kanaal Plassendale-Nieuwpoort is in juni 2025 gestart en loopt door tot eind 2026. Re-engineeringprojecten en de opmaak van de waterbeheervisie voor West-Vlaanderen zijn in voorbereiding.

Voor 2025 werd via het GIP 17 miljoen euro geïnvesteerd.

Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei

De eerste uitvoeringsfase is een pakket van acties voor de periode 2024-2026 voor 21 miljoen euro. In 2025 is uitvoering gegeven aan de voorbereiding van initiatieven als de stedelijke doortocht Geraardsbergen enerzijds, en de zogeheten dwarse linten anderzijds. Daarnaast wordt het proactieve aankoopbeleid voortgezet.

Binnen het stuwenprogramma loopt een formele bemiddeling over vergunningskwesties bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Een oplossing werd voorlopig niet bereikt.

Gemeenschappelijke Maas

In 2025 werd de doorvaartopening tussen de Gemeenschappelijke Maas en de Heerenlaakplas (Maaseik) verplaatst van rivierkilometer (rkm) 57,0 naar rkm 57,3. Dit is de eerste fase van de 'ingreep Heerenlaak'. In een volgende fase zal een inlaatconstructie gebouwd worden tussen de Gemeenschappelijke Maas en de Heerenlaakplas ter hoogte van rkm 53,0. Vanaf een debiet van (circa) 750 m³/s op de Maas zal hierdoor een deel van het Maasdebiet over de Heerenlaakplas kunnen lopen, zodat de hoogwaterveiligheid voor Maaseik toeneemt.

Andere bekkens

Om in de toekomst het risico op overstromingen verder te beperken wordt in het kader van het Seine-Scheldeprogramma de opmaak van een 'Watersysteemstrategie Leie, Boven-Schelde en de Gentse kanalen' opgestart.

Het programma 'Afstandsbediening' (cf. supra, OD 5.2) draagt mee bij tot het accuraat en datagedreven waterbeheer op systeemniveau.

De uitbouw van een modelinstrumentarium voor waterbalansmodellen en het optimaliseren van de operationele monitoring, moeten een volledige dekkingsgraad mogelijk maken. Een grote uitdaging zit in het afstemmen van alle noden op en rond de bevaarbare waterwegen (zoals alles wat te maken heeft met drinkwater, proceswater, vaarwater en een correct beleid bij te veel of te weinig water). Er kan niet genoeg worden benadrukt dat dit een complex evenwicht is dat een innovatieve aanpak vereist.

Relevante begrotingsartikelen: MB0-1MIH5VY-IS, MB0-1MIH5VW-IS.

Stormen, in combinatie met de getijdenwerking, vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. Door de **uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid** realiseren we de doelstelling om de risico's op overstromingen duurzaam te minimaliseren en beveiligen we onze kust tegen een 1.000-jarige stormvloed uit zee met een tijdshorizon tot 2050. Met het project Kustvisie bouwen we verder op het Masterplan Kustveiligheid en kijken we richting 2100 rekening houdende met een zeespiegelstijging van respectievelijk 1 meter, 2 meter en 3 meter. Bij de realisatie zorgen we voor de noodzakelijke zandsuppleties, het installeren, herstellen en beheren van zeewerende duinen, het renoveren en verhogen van zeedijken en het beveiligen van de kusthavens. Via periodieke veiligheidstoetsingen analyseren we waar onderhoud of versterking van de reeds genomen maatregelen langs de kustlijn nodig zijn. Op deze wijze garanderen we de structurele veiligheid van het kustgebied. Het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust staat in voor de uitvoering van het Masterplan en investeerde daarvoor in 2025 18 miljoen euro. In de verschillende kustgemeenten werden de resterende maatregelen verder uitgewerkt en gerealiseerd: het verderzetten van de bouw van de stormvloedkering in Nieuwpoort, de studie met betrekking tot de veiligheidsmaatregelen voor de achterhaven van Oostende en de realisatie van mobiele keringen, de strekdam in Blankenberge is afgewerkt, de vernieuwing van de uitwateringsconstructie in Blankenberge en de afwerking van de tweede fase overstromingsmaatregelen in Zeebrugge. Ook het toetsingstraject voor de haveninfrastructuur (stuwen en sluizen) werd verdergezet. Voor de Visserijsluis en Mercatorsluis in Oostende zijn concrete maatregelen uitgewerkt en werd de concrete uitvoering voorbereid.

In 2025 werd in kader van het Strategisch Beleidsplan Kustvisie, een uitgebreidere Stuurgroep Kustvisie opgericht waarin alle leidende ambtenaren van de betrokken Vlaamse en provinciale instanties zetelen. In juni 2025 hechtte deze Stuurgroep haar goedkeuring aan het eerste

rollend meerjarenprogramma Kustvisie 2024-2029, dat een meer gedetailleerde invulling geeft aan het eerste actieplan 2024-2034. Jaarlijks zal een rapportage over de uitvoering hiervan opgemaakt worden en zal een aangepast rollend meerjarenprogramma gemaakt worden.

In 2025 werden een aantal belangrijke Kustvisie projecten uit het Kustvisie actieplan 2024-2034 opgestart: de toekomstvisies voor natuurontwikkeling en de jachthavens.

De huidige strand- en zeedijkconcessies die werden afgesloten met de kustgemeenten voor het beheer van de zeedijken en de stranden lopen af eind 2026. Het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust heeft een akkoord met de kustburgemeesters bereikt voor afsluiting van de nieuwe strand- en zeedijkconcessies en sluit daarnaast concessies voor jachthavenexploitatie, watersportclubs en jachthaven- gebonden bedrijven af.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2VA-WT

3.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	204.087	279.232	197.730	225.342	215.437	201.288
Toe-lagen IS	209.757	246.118	272.942	233.350	260.174	259.514
Overige LE, PA, andere	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Totaal	416.344	527.850	473.171	461.192	478.111	463.302

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-vastleggingskredieten lagen op jaareinde 75.145 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Deze stijging wordt voornamelijk verklaard door de geruiterde kredieten op begrotingsartikel MB0-1MIH2VB-WT (76.185 keuro). Doorheen 2025 hebben er diverse herverdelingen plaatsgevonden i.f.v. het GIP 2025 enerzijds en de acute problemen (bv. premies elektrische wagens) anderzijds. Er wordt verwezen naar de onderliggende begrotingsartikelen voor een detailanalyse. De uiteindelijke ESR-VAK-uitvoering bedroeg 197.730 keuro.

De ESR-vereffeningskredieten lagen op jaareinde 9.906 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is hoofdzakelijk het gevolg van kredietherverdelingen binnen de begroting van MOW om de acute betaalnoden m.b.t. investeringen een antwoord te bieden. De effectieve ESR-VEK-uitvoering lag op jaareinde 14.149 keuro lager dan de begroting. Dit is voornamelijk het gevolg van de lagere kasreeks m.b.t. de Nieuwe Sluis Terneuzen. Deze middelen vielen bijgevolg in onderbenutting.

De toelagen op voorliggend ISE betreffen de reguliere investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg, de investeringstoelage m.b.t. de leefbaarheidsprojecten aan De Vlaamse Waterweg en de interrelatie tussen DMOW en de Vlaamse Landmaatschappij.

De toelagen werden doorheen 2025 gespijzgd via kredietherverdelingen i.f.v. het GIP 2025. Voor een gedetailleerde bespreking wordt verwezen naar de onderliggende begrotingsartikelen.

De toelagen werden in VAK volledig uitgevoerd. In VEK vond enkel de vereffening richting de VLM niet plaats (660 keuro).

Tot slot werden de participaties (grondenbankwerking tussen DMOW en de Vlaamse Landmaatschappij) in VAK en VEK uitgevoerd cf. de begroting.

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

Ontvangsten

MB0-9MIHAVA-OP – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de ontvangsten uit participaties geregistreerd.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	2.289	0	0
BA-JR 2025	2.289	0	0
BU 2025	4.315	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten op jaareinde lagen gelijk aan de begrotingsaanpassing. De effectieve ontvangsten lagen 2.026 keuro hoger dan de beschikbare ontvangsten op jaareinde. De ontvangst betreft de terugstorting van het kapitaal gerelateerd aan de aandelen type B bij de Maatschappij Linkerscheldeover.

MB0-9MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden ontvangsten aangerekend uit:

- Het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken;
- Het afleveren van vergunningen voor het exploiteren van water uit de in het Vlaams Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens;
- Betalingen van schaderegelingen volgend uit minnelijke schikkingen of uitspraken van rechtbanken;
- De verkoop van gronden van het Vlaamse Gewest;
- De verkoop van gebouwen van het Vlaams Gewest;
- De ontvangsten in het kader van Europese subsidies.
- De terugstorting van teveel of ten onrechte geïnde bedragen voor onroerende voorheffing;
- Diverse en eerder toevallige ontvangsten in het kader van de maritieme toegang en de havens.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	5.406	0	0
BA-JR 2025	5.406	0	0
BU 2025	7.474	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De realisatie op voorliggend artikel lag in 2025 2.068 keuro hoger dan begroot. Dit is voornamelijk dankzij de hogere inkomsten vanwege de havenbedrijven (1.816 keuro), waarbij de voornaamste inkomstenbron de doorstorting van de inkomsten uit watervangen betreft voor de periode 2024-2025 (1.515 keuro).

MB0-9MIHAVB-OP – SAMENWERKING MET NEDERLAND**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op voorliggend ontvangstenartikel wordt de boekhoudkundige verwerking voorzien van de vordering op Nederland in het kader van het project nieuwe sluis Gent-Terneuzen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO

BA 2025	54.357	0	0
BA-JR 2025	54.357	0	0
BU 2025	23.842	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De gerealiseerde ontvangsten op voorliggend artikel lagen in 2025 30.515 keuro lager dan begroot. Dit is voornamelijk te wijten aan lagere inkomsten vanwege de kasreeks Sluis Terneuzen.

Dit betekent dat de niet-gerealiseerde ontvangsten doorschuiven naar de volgende begrotingsjaren.

MB0-9MIHAVB-OW – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de ontvangst vanuit het Havenbedrijf Gent in het kader van de nieuwe sluis Gent-Terneuzen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Uitvoering cf. de begroting.

MB0-9MIHAVV-OI – DAB FONDS VOOR PREVENTIE EN SANERING INZAKE LEEFMILIEU EN NATUUR (MINAFONDS)

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel wordt de ontvangst geregistreerd afkomstig van het Minafonds.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)

	AO	TO	LO
BA 2025	6.471	0	0
BA-JR 2025	6.471	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Door begrotingstechnische redenen kon het Minafonds in 2025 niet voorzien in de begrote uitgave, wat resulteerde in een niet-ontvangst van de begrote inkomst aan de zijde van MOW.

Bij de begrotingsaanpassing 2026 worde deze ontvangst opnieuw ingeschreven.

MC0-9MIHAVA-OW – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel omvat voornamelijk de ontvangsten uit strand- en zeedijkconcessies, concessies voor jachthavenexploitatie en waterclubs en concessies aan jachthavengebonden bedrijven alsook uit het toekennen van vergunningen en het innen van retributies. (Cf. "Besluit van de Vlaamse regering betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaatieve gebruik van het openbaar domein van de wegen, waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken (BVR 29 maart 2002)").

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	2.509	0	0
BA-JR 2025	2.509	0	0
BU 2025	5.012	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel omvat verscheidene ontvangsten waaronder de ontvangsten uit strand, zeedijk- en jachthavenconcessies (274 keuro) en inkomsten op basis van het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaatieve gebruik van het openbaar domein van de wegen, waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken (2.429 keuro) en de verkoop van onroerende goederen van het agentschap MDK ten bedrag van 2.401 keuro, waaronder de verkoop van een perceel grond i.h.k.v. het RON-project aan PMV t.b.v. 2.362 keuro.

Uitgaven

MB0-1MIH2VA-PA – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft het voorschot aan de VLM in het kader van de grondenbankwerking. Vanaf 2023 wordt dit boekhoudkundig en begrotingstechnisch verwerkt volgens het opgelegde schema door het departement Financiën en Begroting.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500

Inhoudelijke toelichting:

De beschikbare vastleggings- en vereffeningskredieten liggen in lijn met de begrotingsaanpassing. De uitvoering stemt op jaareinde overeen met de beschikbare kredieten.

MB0-1MIH2VA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel zijn kredieten voorzien voor volgende uitgaven:

- Investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud aangerekend voor de maritieme toegangswegen, de basisinfrastructuur, de eraan verbonden studies, alsook andere investeringsuitgaven ter uitvoering van het Vlaamse havenbeleid;
- De kosten verbonden aan de vereiste onteigeningen, onder andere in het kader van de Nieuwe Sluis Zeebrugge.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	101.140	115.141	109.824	105.561	98.781	108.740

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten m.b.t. voorliggend artikel lagen op jaareinde 14.001 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit heeft enerzijds als reden dat de beschikbare kredieten op jaareinde de saldi van de VAK-ruiters meetellen, waar de kredieten bij de begrotingsaanpassing 2025 dit niet doen. De overgedragen vastleggingskredieten van begrotingsjaar 2024 naar 2025 bedroegen 3.734 keuro.

Het verschil tussen de beschikbare kredieten op jaareinde, exclusief de overgedragen vastleggingskredieten ($111.407 \text{ keuro} = 115.141 \text{ keuro} - 3.734 \text{ keuro}$) en de effectieve uitvoering (109.824 keuro), nl. 1.583 keuro betreft hoofdzakelijk de spijziging van de VAK-ruiter ter financiering van het verbond leefbaarheid in de Antwerpse haven.

De overdracht van vastleggingskredieten van begrotingsjaar 2025 naar begrotingsjaar 2026 bedraagt 5.315 keuro ($3.734 \text{ keuro} + 1.581 \text{ keuro}$). Bijgevolg viel er 2 keuro VAK in onderbenutting.

Anderzijds stijgen de ESR-VAK met keuro, naar aanleiding van volgende kredietherschikkingen doorheen 2025:

- Herverdeling GIP-kredieten en overkappingsruiter van 14.547 keuro komende van begrotingsartikel MB0-1MFH2LB-PR.
- Herverdeling van -4.000 keuro naar MB0-1MFH2LC-WT teneinde te voorzien in de financiering van engagementen uit het verleden, met name de premies voor zero-emissiewagens. De herverdeling is mogelijk doordat studiekosten voor de complexe projecten ECA en NSZ lager liggen dan initieel geraamd in het GIP. Daarnaast is het gegunde bedrag van de leidingentunnel voor NSZ ook lager dan geraamd in het GIP.
- Herverdeling van 280 keuro naar MDO-1MHH2RA-WT kaderend in de verdere uitrol van het bouwwerk informatiemanagement 'BIM' en de ObjectenTypenBibliotheek 'OTL'.

Grootste uitgavenposten in 2025 voor dit begrotingsartikel zijn:

- Kapitaalsubsidies voor Kieldrechtsluis 18.055 keuro;
- Bouw Royerssluis 17.800 keuro;
- Investeringssubsidie in het kader van saneringen in de haven van Antwerpen: 21.500 keuro;
- Instandhouding haveninfrastructuur Zeebrugge 8.011 keuro;
- Instandhouding Pierre Van Dammesluis 5.991 keuro.

De ESR-VAK uitvoering lag 1.583 keuro lager dan de beschikbare kredieten op jaareinde. Deze lagere uitvoering in 2025 resulteerde, zoals hierboven reeds vermeld, in een spijziging van de VAK-ruiter ten bedrage van 1.581 keuro. Het restant, nl. 2 keuro VAK, viel in onderbenutting.

De vereffeningskredieten lagen op jaareinde 6.780 keuro lager dan voorzien bij de begrotingsaanpassing 2025. Dit is te wijten aan volgende herverdelingen:

- Herverdeling van -15.000 keuro om te voorzien in de betaalnoden doorheen 2025.
- Herverdeling van -4.000 keuro naar MB0-1MFH2LC-WT teneinde te voorzien in de financiering van engagementen uit het verleden, met name de premies voor zero-emissiewagens.

- Herverdeling van +26.500 keuro vereffeningskredieten o.a. in het kader een investeringssubsidie aan het havenbedrijf Antwerpen-Brugge m.b.t. saneringskosten. Het restant betreft de voorziening in acute betaalnoden doorheen 2025.
- Daarnaast worden de vereffeningskredieten inzake de prijsherzieningen voor de Nieuwe Sluis Terneuzen aangezuiverd dewelke werden aangerekend op MB0-1MIH2VB-WT (-15.000).
- Kredietherschikking van 14.000 keuro VEK teneinde te voorzien in de betaalnoden m.b.t. de investeringen;
- Herverdeling van 280 keuro naar MD0-1MHH2RA-WT kaderend in de verdere uitrol van het bouwwerk informatiemanagement 'BIM' en de ObjectenTypenBibliotheek 'OTL'.

De effectieve uitvoering lag op jaareinde 9.959 keuro hoger en is te wijten aan de boekhoudkundige verwerking van de 'te ontvangen facturen' op jaareinde teneinde een correcte aanrekening te voorzien cf. de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën.

MB0-1MIH2VB-PA – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel:

Teneinde niet meer te moeten werken via een ESR-correctie voor de effectieve uitgaven voor Vlaanderen in het kader van de bouw van de sluis Gent-Terneuzen, werd dit PA-artikel gecreëerd. Hier werden de voorschotten aangerekend die Vlaanderen aan Nederland betaalde. Op MB0-1MIH2VB-WT zullen de effectieve uitgaven worden opgenomen in functie van de uitvoering van de werken. Op die manier wordt alles ESR-matig correct verwerkt en dient er geen ESR-correctie meer opgenomen te worden.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Geen uitgaven op dit begrotingsartikel.

MB0-1MIH2VB-WT – SAMENWERKING MET NEDERLAND

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de ESR-aanrekenbare kosten voor Vlaanderen in het kader van de bouw van de sluis Gent-Terneuzen.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 6.1 onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	54.357	125.027	48.842	54.357	79.357	48.842

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-VAK lagen op jaareinde 70.670 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit heeft als reden dat de beschikbare kredieten op jaareinde de saldi van de VAK-ruiters meetellen, waar de kredieten bij de begrotingsaanpassing 2025 dit niet doen. De VAK-ruiter op voorliggend artikel had op jaareinde een saldo van 70.670 keuro.

De VAK-uitvoering (en bij uitbreiding ook de VEK-uitvoering) betreft enerzijds de verwerking van de kasreeks van de Nieuwe Sluis Terneuzen ten bedrage van 23.842 keuro (zie tegenganger MB0-9MIHAVB-OP). Anderzijds werden ook prijsherzieningen voor de Nieuwe Sluis Terneuzen vastgelegd ten bedrage van 25.000 keuro.

De overdracht van vastleggingskredieten van begrotingsjaar 2025 naar begrotingsjaar 2026 bedraagt 76.185 keuro VAK.

De vereffeningskredieten liggen op jaareinde 25.000 keuro hoger dan de begrotingsaanpassing. Dit is door de volgende herverdelingen:

- +25.000 keuro VEK, vanuit diverse financieringsbronnen, ter financiering van de betaalnoden m.b.t. de prijsherzieningen voor de Nieuwe Sluis Terneuzen.

De effectieve uitvoering lag op jaareinde, omwille van de lagere kasreeks dan voorzien bij de begrotingsaanpassing 2025, 30.515 keuro lager dan begroot. Deze middelen vielen bijgevolg in onderbenutting.

De vereffeningskredieten volgen de beschikbare vastleggingskredieten op jaareinde.

MB0-1MIH2VX-IS – VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden de overdrachten aan de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) voorzien.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	660	660	660	660	660	0

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggings- en vereffeningskredieten m.b.t. voorliggend artikel lagen op jaareinde gelijk aan de begrotingsaanpassing.

De uitvoering lag in lijn met de beschikbare kredieten op jaareinde. De effectieve vereffeningen hebben zich niet gerealiseerd en schuift bijgevolg door naar de komende jaren.

MB0-1MIH5VW-IS – DE VLAAMSE WATERWEG**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Het betreft de investeringstoelage aan De Vlaamse Waterweg uit de overkappingsruiter voor de leefbaarheidsprojecten.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 6.3 Binnenvaart als een duurzame schakel in het goederenvervoer
- OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten
- OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit
- OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	5.554	5.554	5.554	3.048	3.048	3.048

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de beschikbare middelen, zowel VAK als VEK, op jaareinde. De effectieve uitvoering bij De Vlaamse Waterweg betreft 2.624 keuro VAK en 2.890 keuro VEK. Het niet-aangewende gedeelte van de van de toelage (in VEK), valt bijgevolg in het saldo van De Vlaamse Waterweg. De niet-aangewende vastleggingskredieten vallen in onderbenutting.

Er wordt verwezen naar de toelichting van De Vlaamse Waterweg.

MB0-1MIH5VY-IS – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de investeringstoelage van De Vlaamse Waterweg.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 6.3 Binnenvaart als een duurzame schakel in het goederenvervoer
- OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten
- OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit
- OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	203.543	239.904	266.728	229.642	256.466	256.466

Inhoudelijke toelichting:

De toelagen lagen wat de vastleggingskredieten betreft 36.361 keuro hoger dan bij begrotingsaanpassing 2025. Dit is het gevolg van volgende kredietherschikkingen doorheen 2025:

- 46.361 keuro VAK, teneinde te voorzien in de financiering van het GIP
- -10.000 keuro VAK van MB0-1MIH5VY-IS naar MB0-1MIH2WV-IS teneinde te voorzien in actuele nood op het onderhoudsprogramma van De Vlaamse Waterweg.

De VAK uitvoering is conform met de politieke afspraken mbt de uitvoering van het GIP.

De toelagen lagen wat de vereffeningskredieten betreft 26.824 keuro hoger dan bij BA. Dit is het gevolg van volgende kredietherschikkingen in 2025:

- 26.824 keuro VEK, komende van CB0-1CBD2AH-PR in het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht. De uitvoering van relancekredieten bedroeg 24.433 k euro.

Naast de investeringstoelage zet De Vlaamse Waterweg ook eigen inkomsten in voor de realisatie van het investeringsprogramma. Het betreft middelen die voortkomen uit Europese subsidies en investeringsbijdragen van derden (andere overheden en bedrijven). De verwerking van subsidies in VAK gebeurt volgens de gemaakte afspraken in het kader van de BA 2020.

Er wordt verwezen naar de toelichting van De Vlaamse Waterweg.

MC0-1MIH2VA-WT – INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de investeringen in waterbouwkundige werken van het agentschap MDK aangerekend. Deze investeringen behelzen voornamelijk de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid, hetgeen een cruciale schakel vormt bij de realisatie van de operationele doelstelling aangaande de bescherming van Vlaanderen tegen overstromingen. We zetten hierbij maximaal in op nature based solutions bij de realisatie van de kustverdediging. Bij de realisatie van deze oplossingen versterken we multifunctioneel karakter van de kust en de kustjachthavens met aandacht voor een maximale toeristisch-recreatieve beleving en een kwalitatieve exploitatie van de watersport. Dit geeft invulling aan de doelstelling om de recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee te versterken.

Eveneens worden op dit begrotingsartikel de investeringsprojecten aangerekend op vlak van Vessel traffic Services (VTS-)investeringen in de havengebieden en de maritieme toegangswegen en investeringen in de Vlaamse hydrografie. Het is een must om te beschikken over de meest accurate en kwalitatieve hydrografische en hydrometeorologische data die conform zijn aan internationale afspraken. Er wordt dan ook ten volle ingezet op digitalisering van bestaande procedures. Zo kan opgenomen data in korte termijn beschikbaar gesteld en verwerkt worden tot kwaliteitsvolle producten (zeekaarten, peilplannen, getijboekjes, weerberichten, ...). De Vlaamse Hydrografie continueert de voorbereiding en de implementatie van een nieuwe generatie cartografische producten (S-100). Deze investeringen zorgen voor het verzekeren van een vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de havens en garanderen een optimale werking van de nautische keten.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.2 investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur
- OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten
- OD 6.2 een efficiënte nautische keten
- OD 7.6 de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	48.590	39.064	39.064	65.424	37.299	43.706

Inhoudelijke toelichting:

De gerealiseerde vastleggingskredieten lagen op jaareinde lager dan initieel voorzien bij de begrotingsaanpassing 2025 omwille van de tweede kredietherschikking in het kader van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW. Gelet op het feit dat dit GIP werd goedgekeurd op 14 juli 2025 door de Vlaamse Regering, konden de benodigde

kredietverschuivingen die dit met zich meebrengt niet meer worden opgenomen in de begrotingsaanpassing 2025, waardoor deze herverdeling noodzakelijk was.

Het totaal vastgelegde bedrag inzake kustjachthavens bedraagt 9.851 keuro. De voornaamste vastlegging aangaande de kustjachthavens is de stabilisatie van de glooiingen van de oude haven te Blankenberge i.f.v. de verdere verdieping van het dok. Hiervoor werd een bedrag vastgelegd van 4.681 keuro.

4.873 keuro vloeide naar de Vlaamse hydrografie voor o.a. het uitvoeren van hydrografische lodingen voor de controle van baggerwerken jachthavens, zeehavens en vaargeulen en het inzetten van vaartuigen voor de dienstverlening van de Vlaamse Hydrografie.

Aangaande de investeringen in de begeleiding van de scheepvaart werd een bedrag van 4.135 keuro aangewend voor investeringen op gebied van ICT en technische installaties.

18.109 keuro ging naar waterbeheersingswerken waarbij in het kader van de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid er oa. verder gewerkt werd aan de stormvloedkering te Nieuwpoort.

Voor verdere details wordt verwezen de GIP rapportering.

3.3.2. Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: De Vlaamse Waterweg

Omschrijving

De Vlaamse Waterweg nv behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Het agentschap werd opgericht bij decreet van 23 december 2016. Het agentschap heeft als doel het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaams Gewest, met uitzondering van de waterwegen en hun infrastructuur die worden beheerd door het Vlaams Gewest of een havenbedrijf.

Voor de bijdrage van De Vlaamse Waterweg aan de strategische- en operationele doelstellingen wordt verwezen naar de toelageartikelen (MB0-1MIH2WV-IS, MB0-1MIH5VY-IS en MB0-1MIH5VW-IS).

Uitgaven

De uitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur worden afgestemd op de investeringstoelage en Europese en andere cofinanciering. Voor 2025 bedroegen de beleidsuitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur 278.230 keuro. De betaaluitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur voor 2025 bedroegen 281.639 keuro.

Deze middelen werden gebruikt voor de invulling van het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg. Het investeringsprogramma van De Vlaamse Waterweg geeft invulling aan projecten betreffende de modernisering van de waterwegen, scheepvaartmanagement, instandhouding van het patrimonium, bevordering van de binnenvaart, waterbeheersing, milieuzorg, bevordering medegebruik van de waterwegen, organisatieontwikkeling en technische ondersteuning.

De uitgaven voor investeringen voor waterinfrastructuur worden afgestemd op de investeringsmachtiging, verkregen/te verwachten Europese subsidies en andere cofinanciering.

4. ISE EXPLOITATIE WATERINFRASTRUCTUUR

De uitgaven onder dit ISE omvatten ontvangsten en uitgaven verbonden aan de exploitatie van de waterweg (werkingstoelage De Vlaamse Waterweg), het inrichten van het personenvervoer over water en de uitgaven gerelateerd de inrichting van een veilig en vlot scheepvaartverkeer en beloodsingsmiddelen (agentschap Maritieme Dienstverlening en kust waaronder DAB Vloot als DAB Loodswezen).

Voor deze ISE is de relevante (output)indicator: Personenvervoer over water

Het personenvervoer over water heeft al vele jaren haar nut bewezen en blijft jaarlijks aan populariteit en belang winnen. In 2025 hebben DeWaterbus en de veren uitgebaat door en in beheer van MDK zo'n 5.394.447 passagiers vervoerd, tegenover 5.091.758 passagiers in 2024.

4.1. Strategische doelstellingen op het niveau van het inhoudelijk structuurelement

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Om ervoor te zorgen dat de toestand van de assets in stand wordt gehouden of er niet sneller op achteruit gaat, is onderhoud noodzakelijk. Frequentie onderhoudswerken hebben een directe impact op de levensduur van de betrokken infrastructuur (MDK, DVW).

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

Via het personenvervoer over water en het onderhoud van de jaagpaden en fietsinfrastructuur (MDK, DVW) wordt vanuit dit ISE bijgedragen aan een duurzame modal shift voor personenvervoer.

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust draagt onder dit ISE tot deze doelstelling bij door te zorgen een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens, haar rol in de Kustwacht en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) van de Scheldemonden.

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

We leggen onder dit ISE de focus op innovatie, vergroening en duurzaamheid door in te zetten op een emissievrije mobiliteit, data te gebruiken om onze mobiliteit te sturen, innovatie gericht te ondersteunen.

4.2. Operationele doelstellingen

OD 1.3 Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

De werkingstoelage toegekend aan De Vlaamse Waterweg is erop gericht de waterwegen open te houden voor al de gebruikers en de aanhorigheden te beheren (onderhoud, bediening kunstwerken...). In totaal werd in 2025 door De Vlaamse Waterweg voor 64 miljoen euro aan vastleggingskredieten genomen voor onderhoud. Hiervan kwam 20,3 miljoen euro uit de werkingstoelage. Er werd in 2025 10 miljoen euro bijkomend geïnvesteerd in baggerwerken om

de onderhoudsachterstand in baggerwerken weg te werken.

Relevante begrotingsartikel MB0-1MIH2WV-IS.

Agentschap MDK streeft ernaar de weerbaarheid van de strategische nautische toegankelijkheid te verhogen bij conflicten en de kritische infrastructuur te beschermen, onder andere door preventie en cyberveiligheid.

Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen inzake informatieveiligheid zette MDK in 2025 op strategisch niveau in op cybersecurity en het behalen van het ISO27001-certificaat (NIS-2).

Relevante begrotingsartikel MC0-1MIH2WA-WT.

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030

Via het personenvervoer over water dragen we bij aan de realisatie van de Vlaamse doelstellingen rond modal shift.

MDK werkt actief aan het versterken van het openbaar personenvervoer over water door gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's te bevorderen. Zo worden stadslussen en flexibele verbindingen onderzocht om de bereikbaarheid en mobiliteit te optimaliseren. In het kader van 'minder hinder' tijdens grote infrastructuurwerken zet MDK in op alternatieve vervoersoplossingen, waaronder het inzetten van DeWaterbus en extra veren om de impact op het dagelijkse verkeer te beperken. Zo werken we aan de uitbreiding van het netwerk van DeWaterbus in Antwerpen met nieuwe haltes en frequentere vaarten om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor het wegverkeer en werd vanaf september 2025 de dienstregeling van het Sint-Annaveer uitgebreid. Communicatie en informatie over aanbod en toegankelijkheid wordt geoptimaliseerd. Inzake toegankelijkheid werd er een actieplan uitgewerkt met quick wins.

Naast de exploitatiekosten voor de eigen veerdiensten van DAB Vloot, werd in 2025 bijna 16 miljoen euro geïnvesteerd in personenvervoer over water via concessieveren en DeWaterbus.

Relevante begrotingsartikel MC0-1MIH2WA-WT.

OD 2.3 een sterk Vlaams fietsbeleid

In 2025 zet DVW verder in op de implementatie van de Beleidsvisie 'functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen' uit 2023. In 2025 werd toegang voor speed pedelecs verleend, werd gewerkt aan passieve bebakening en het zichtbaar maken van de snelheidslimiet van 30km/u en werd een communicatiecampagne gevoerd met focus op hoffelijkheid en veiligheid.

Op weloverwogen locaties (jaagpaden in stedelijk gebied of bebouwde kom alsook in de omgeving van sluiscomplexen en kaaimuren) faciliteert De Vlaamse Waterweg de aanleg van verlichting die door derden –lokale besturen- wordt gerealiseerd of worden proefprojecten voor bebakening uitgerold. . Op jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg zal, mits beschikbaar budget, een winterdienst worden voorzien.

Relevante begrotingsartikel MB0-1MIH2WV-IS.

OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te behouden, is het van essentieel belang dat ze optimaal toegankelijk blijven. MDK verzekert de continuïteit van de nautische dienstverlening, waarbij de schepen van en naar de Vlaamse havens vlot en veilig geloodst en beloodst worden tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs. De ontvangsten en uitgaven m.b.t. de DAB Vloot en Loodswezen en de terugbetalingen aan het Nederlandse Loodswezen vertegenwoordigen de recurrente werking van dat luik onder dit ISE.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2WY-IS, MC0-1MIH2WX-IS en MC0-1MIH2WB-WT.

We blijven bijkomend inzetten op het optimaliseren en innoveren van de nautische dienstverlening. Dit realiseren we onder meer door onderzoek te doen naar innovatieve en alternatieve beloodsingstechnieken, het optimaliseren van de operationele IT-infrastructuur, het bevorderen van efficiënte data-uitwisseling en informatieverstrekking. Dit omvat de voortzetting van projecten zoals het Incident Management System (IMS) van het MRCC (eerste meldpunt voor incidenten en bijstand op zee), het Vessel Traffic Informatie Systeem (VTIS), dat in 2025 operationeel werd, en de ontwikkeling en het testen van S100- producten en -diensten.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2WA-WT.

We streven naar sterke samenwerking met nautische ketenpartners op een gemeenschappelijke werkvloer om een vlotte en veilige scheepvaart te bevorderen, zoals het Antwerpen Coördinatie Center (ACC), het Zeebrugge Haven Coördinatie Center (ZCC) en de samenwerking met North SeaPort (NSP) rond Vessel Traffic Services (VTS) op het Kanaal Gent-Terneuzen, met als doel het verkeersmanagement en de verkeersbegeleiding ook op dat traject te optimaliseren. Sinds december 2025 is VTS ook op dit traject operationeel.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2WA-WT.

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

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2WA-WT.

De ScheldeRadarketen (SRK) vormt het infrastructurele element van VTS-SM (Vessel Traffic Services - Schelde en Mondingen). Dit verkeersbegeleidingssysteem is één van de belangrijkste instrumenten van het nautische vaarwegbeheer. Het volgt de scheepvaart van en naar de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens nauwgezet op en draagt zo bij tot het minimaliseren van het veiligheidsrisico voor de scheepvaart, de bevolking, het milieu en de infrastructuur in de maritieme vaarwegen. De ScheldeRadarketen wordt gezamenlijk met de Nederlandse autoriteiten beheerd. De modaliteiten zijn geregeld in het Radarverdrag en het Verlichtingsverdrag.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2WA-WT

OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart

Bij de vernieuwing van de beloodsingsmiddelen onderzoeken en implementeren we innovatieve oplossingen om de efficiëntie en duurzaamheid van deze vaartuigen te verbeteren. Door deze modernisering kunnen loodsen en bemanning hun opdrachten veiliger, efficiënter en op termijn klimaatvriendelijker uitvoeren.

Binnen agentschap MDK is er een dringende nood aan vervanging van de beloodsingsvaartuigen op de Westpost. De bouw van een nieuwe loodsboot kotter en een zusterschip is aan de gang. In 2025 werd de opdracht gelanceerd voor de bouw van vier nieuwe SWATH-beloodsingsvaartuigen (Tender-Swaths).

Deze investeringen hebben niet alleen een grote impact op de nautische keten en de efficiëntie en veiligheid van de scheepvaart, maar er wordt ook veel aandacht besteed aan innovatie en duurzaamheid. De schepen worden "methanol-ready" gebouwd, zodat ze in de toekomst eenvoudig kunnen worden omgebouwd naar duurzamere varianten zodra de technologie dit toelaat. De gunning van de opdracht wordt verwacht medio 2026.

Daarnaast investeerde MDK in 2025 een bedrag van 8,9 miljoen euro in de bouw van een nieuw elektrisch veer voor de veerdienst Bazel-Hemiksem op de Schelde. Met de reeds actieve elektrische veerboot 'Op Stroom' op de Sint-Annaveerdienst en het elektrisch veer in aanbouw 'Scheldestroom' voor de veerdienst Kruibeke-Hoboken, zal deze derde elektrische veerboot er mee toe bijdragen dat alle hoofdveren op de Schelde in eigen beheer vanaf 2027 elektrisch varen.

MDK investeert ook voor andere diensten in de verduurzaming van schepen. Zo opereert de USV Nemo (Unmanned Surface Vehicle) die in 2025 in gebruik werd genomen door de Vlaamse Hydrografie 100% elektrisch en is dus potentieel emissievrij.

Relevante begrotingsartikel: MC0-1MIH2WX-IS

4.3. Budgettair kader voor het begrotingsjaar

EXPLOITATIE WATERINFRASTRUCTUUR, MVG excl. DAB

(duizend euro)						
	VAK 2025			VEK 2025		
2025	BA	BA-JR	BU	BA	BA-JR	BU
ESR-uitgaven WT, LO, PR	56.290	58.407	58.362	56.290	56.407	60.617
Toe-lagen IS	204.449	224.089	226.614	204.449	226.614	226.614
Overige LE, PA, andere	862	862	862	862	862	862
Totaal	261.601	283.358	285.838	261.601	283.883	288.094

Inhoudelijke toelichting:

De ESR-vastleggingskredieten lagen op jaareinde 2.117 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van een kredietherverdeling doorheen 2025 i.f.v. het GIP 2025, meer bepaald de exploitatie van het personenvervoer over water.

De uitvoering van de ESR-vastleggingskredieten lag op jaareinde in lijn met de begroting. Er werd slechts 45 keuro niet aangewend. Deze middelen vielen bijgevolg in onderbenutting.

De ESR-vereffeningskredieten lagen op jaareinde 117 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing. Dit is het gevolg van diverse kredietherverdelingen doorheen 2025. Er wordt verwezen naar de onderliggende begrotingsartikelen voor een gedetailleerde bespreking.

De uitvoering m.b.t. de ESR-vereffeningskredieten lag op jaareinde 4.210 keuro hoger dan de beschikbare kredieten en zijn het gevolg van het honoreren van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën, meer bepaald het correct aanrekenen van geleverde prestaties. Bijgevolg werd er in budgetoverschrijding gegaan.

De toelagen betreffen de werkingstoelage aan De Vlaamse Waterweg, de werkingstoelage aan DAB Loodswezen en de werkingstoelage aan DAB Vloot. De toelagen werden uitgevoerd cf. de begroting.

De ESR-8 middelen betreft een toelage aan de Vlaamse Waterweg met betrekking tot het terugvorderbaar voorschot ter compensatie van de gedeerde ontvangsten uit watervangen afkomstig van de Haven van Brussel. Deze toelage werd uitgevoerd cf. de begroting.

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

Ontvangsten

MB0-9MIHAWV-OP – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

In afwachting van een uitspraak inzake het rechtsgeding dat lopende is tussen de De Vlaamse Waterweg NV en de haven van Brussel, is in het verleden een ontvangstenartikel gecreëerd. Van zodra er een uitspraak is in het voordeel van De Vlaamse Waterweg NV, kunnen de terugvorderbare voorschotten die aan De Vlaamse Waterweg NV zijn toegekend voor de derving van de ontvangsten uit watervangen verschuldigd door de haven van Brussel, door De Vlaamse Waterweg NV op dit artikel worden teruggestort.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van De Vlaamse Waterweg.

MC0-9MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel behelst alle ontvangsten die voortkomen uit de werking van de Schelderadarketen (SRK). Meer specifiek zijn dit de ontvangsten uit de VBS-vergoedingen cf. "Decreet houdende de vergoeding, verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen", de inkomsten ter uitvoering van de overeenkomst met Nederland m.b.t. de inrichting van een walradarketen (Radarverdrag) en de inkomsten uit schadegevallen aan de VTS-infrastructuur.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	18.950	0	0
BA-JR 2025	18.950	0	0
BU 2025	17.022	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De totale gerealiseerde ontvangsten op dit begrotingsartikel zijn onderverdeeld in 3 categorieën:

- VBS-ontvangsten (VerkeersBegeleidingsSysteem), in uitvoering van het "Decreet houdende de vergoeding, verschuldigd door de gebruikers van het verkeersbegeleidingssysteem voor vaartuigen". De tarieven zijn afhankelijk van de lengte van het schip. De totale ontvangst bedroeg in 2025 13.170 keuro.
- Terugbetalingen vanuit Nederland van de door Vlaanderen voorgefinancierde uitgaven m.b.t. de Schelderadarketen, conform het "Radarverdrag". Het betreft de terugbetaling van personeels-, exploitatie-, en investeringskosten, voor een totaalbedrag van 3.822 keuro in 2025.
- Terugbetaling van uitgaven voor het herstel van schade veroorzaakt door derden aan varende eenheden, markeringen en infrastructuur voor een totale ontvangst van 30 keuro in 2025.

Uitgaven

MB0-1MIH2WV-IS – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de werkingstoelage aan De Vlaamse Waterweg

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.3 Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur
- OD 2.3 een sterk Vlaams fietsbeleid

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	147.661	160.246	160.246	147.661	160.246	160.246

Inhoudelijke toelichting:

Ten opzichte van BA2025 neemt de toelage van De Vlaamse Waterweg toe met 12.585 keuro. De toename is te verklaren door:

- Een herverdeling van middelen van begrotingsartikel CB0-1CBD2AB-PR naar aanleiding van de overschrijdingen van de spilindex in januari 2025 ten bedrage van 1.964 keuro.
- Als gevolg van een herverdeling van middelen voor wat betreft de resterende netto-meerkosten ten gevolge van Expeditie Talent voor 2024 en 2025 wordt de werkingstoelage met 4 keuro verminderd.
- De herverdeling van middelen voor de implementatie van energie-efficiëntiemaatregelen voor de eigen gebouwen en technische installaties, ten bedrage van 625 keuro wordt toegevoegd aan de werkingsdotatie van De Vlaamse Waterweg.
- De herverdeling van 10.000 keuro VAK van MB0-1MIH5VY-IS naar MB0-1MIH2WV-IS teneinde te voorzien in actuele nood op het onderhoudsprogramma van De Vlaamse Waterweg.

Er wordt verwezen naar de toelichting van De Vlaamse Waterweg.

MB0-1MIH2WV-PA – DE VLAAMSE WATERWEG

Korte inhoud begrotingsartikel:

Als gevolg van de niet-betaling van de rechten uit watervangen aangerekend aan de Haven van Brussel in uitvoering van het Samenwerkingsakkoord van 17 december 1991 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest blijft de thesauriepositie van het EVA De Vlaamse Waterweg NV in 2024 bezwaard. De Haven van Brussel weigert de uitstaande facturen voor watervangen en latere vorderingen te betalen. Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest is van oordeel dat het Samenwerkingsakkoord in 1997 beëindigd is en diende bekrachtigd te worden door de deelparlementen. De Vlaamse Waterweg deelt deze visie niet en eist betaling.

Gelet op het uitblijven van de verschuldigde betalingen door de haven van Brussel en het niet bereiken van een regeling, ging De Vlaamse Waterweg nv (toen Waterwegen en zeekanaal nv)

op 29 december 1999 over tot het opstarten van een gerechtelijke invorderingsprocedure. Deze gerechtelijke procedure is momenteel nog lopende en werd na een tweede cassatieberoep, die resulteerde in een gedeeltelijke vernietiging door het Hof van Cassatie van de uitspraak bij tussenarrest van het Hof van Beroep van Antwerpen, door het Hof van Cassatie naar het Hof van Beroep van Gent doorverwezen. Daar is zij momenteel hangende, mede ingegeven door het feit dat naast de gerechtelijke procedure er door de partijen de piste van een minnelijke schikking wordt onderzocht.

Tot op heden zijn geen (deel-)betalingen ontvangen. Het bedrag aan rechten die het agentschap De Vlaamse Waterweg nv voor 2025 zal derven wordt op 862 keuro geraamd. Er werd geen indexstijging toegepast op dit terug vorderbaar voorschot.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	862	862	862	862	862	862

Inhoudelijke toelichting:

Er wordt verwezen naar de toelichting van De Vlaamse Waterweg.
De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

MC0-1MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de kosten aangerekend die verband houden met de Schelderadarketen, het Maritiem Reddings- en coördinatie centrum (MRCC) en de werking van de havenkapiteindiensten. De Schelderadarketen vormt het infrastructurele element van VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en Mondingen). Dit verkeersbegeleidingssysteem is één van de belangrijkste instrumenten van het nautische vaarwegbeheer. Het volgt de scheepvaart van en naar de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens nauwgezet op en draagt zo bij tot het minimaliseren van het veiligheidsrisico voor de scheepvaart, de bevolking, het milieu en de infrastructuur in de maritieme vaarwegen. De ScheldeRadarketen wordt gezamenlijk met de Nederlandse collega's beheerd. De modaliteiten zijn geregeld in het Radarverdrag en het Verlichtingsverdrag.

Het MRCC staat in als eerste meldpunt voor incidenten en bijstand op zee.

Het inrichten van personenmobiliteit over water in Vlaanderen, inclusief de exploitatie van de Waterbus in Antwerpen, wordt op dit begrotingsartikel aangerekend.

Voorliggend artikel draagt bij tot:

- OD 1.3 Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur
- OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen tegen 2030
- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	53.941	56.058	56.048	53.941	54.058	58.303

Inhoudelijke toelichting:

De geraliseerde vastleggingskredieten lagen op jaareinde hoger dan initieel voorzien bij de begrotingsaanpassing omwille van een tweede kredietherschikking in het kader van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein MOW. Gelet op het feit dat dit GIP werd goedgekeurd op 14 juli 2025 door de Vlaamse Regering, konden de benodigde kredietverschuivingen die dit met zich meebrengt niet meer worden opgenomen in de begrotingsaanpassing 2025, waardoor deze herverdeling noodzakelijk was.

In kader van de personenmobiliteit over het water werd voor de uitbating van de Waterbus en de concessieveren 15.746 keuro voorzien in 2025.

In 2025 gaf de Vlaamse Regering haar akkoord tot regeling van de toekenning van subsidies aan de havenbedrijven voor de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu voor de periode 2025-2027. In 2025 werd in dit kader 15.748 keuro vastgelegd.

In kader van de terugbetaling a/d Nederlandse staat voor de verrichte uitgaven op de Westerschelde op Nederlands grondgebied en Scheldemonden: verlichting, bebakening, radar, ... voor het dienstjaar 2025, werd een bedrag vastgelegd van 893 keuro. Tevens werd een bedrag vastgelegd voor terugbetaling van de investeringskosten Schelderadarketen ten bedrage van 12.015 keuro.

De nodige budgetten werden besteed aan het functioneel en technologisch up-to-date houden van de operationele systemen. Werktuigbouwkundige elektrotechnische installaties, applicatiebeheer, nautische installaties, Private Cloud, kosten voor de inrichting van gebouwen, ... 12.539 keuro werd hiervoor aangewend.

- herverdeling van -2.000keuro VEK teneinde te voorzien in de betaalnoden en de boekhoudkundige verwerking m.b.t. de 'te ontvangen facturen' (TOF).

MC0-1MIH2WB-WT – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Dit begrotingsartikel omvat de terugbetalingen aan het Nederlands Loodswezen in het kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen.

Bovenliggend artikel draagt bij tot:

- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	2.349	2.349	2.314	2.349	2.349	2.314

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering was in lijn met de vooropgestelde begroting.

MC0-1MIH2WX-IS – DAB VLOOT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de toelage aan DAB Vloot. Voor verdere detaillering wordt verwezen naar de begroting en de artikelsgewijze bespreking van DAB Vloot.

Bovenliggend artikel draagt bij tot:

- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten
- OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	31.733	38.468	40.468	31.733	40.468	40.468

Inhoudelijke toelichting:

Zie bespreking van de begroting van DAB Vloot.

MC0-1MIH2WY-IS – DAB LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Het betreft de toelage aan DAB Loodswezen. Voor verdere detaillering wordt verwezen naar de begroting en de artikelsgewijze bespreking van DAB Loodswezen.

Bovenliggend artikel draagt bij tot:

- OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	25.055	25.375	25.900	25.055	25.900	25.900

Inhoudelijke toelichting:

Zie bespreking van de begroting van DAB Loodswezen.

4.3.2. DAB's

DAB LOODSWEZEN

DAB Loodswezen heeft als kerntaak veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

Voor de bijdrage tot de strategische en operationele doestellingen wordt verwezen naar het toelageartikel MC0-1MIH2WY-IS.

Ontvangsten**MCD-2MIHAWA-OP – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden participaties en de terugbetaling van voorschotten aan het Nederlands loodswezen aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO

BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-2MIHAWA-OR – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel wordt de aanwending van het reservefonds aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	4.238	0	0
BU 2025	4.238	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 werd 4.238 keuro vanuit het reservefonds aangewend in kader van het tekort op de interne stroom naar DAB VLOOT.

MCD-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten uit de loodsgelden, loodsen op afstand en diensten en adviezen aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	101.223	0	0

BA-JR 2025	102.223	0	0
BU 2025	103.566	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 werd de vooropgestelde raming van ontvangsten uit loodsgelden, loodsen op afstand en diensten en adviezen gehaald.

MCD-2MIHAWB-OW – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt de onderlinge kostenverrekening tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	294	0	0
BU 2025	294	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Cfr. het tariefmutatievoorstel 2025 was de onderlinge kostenverrekening in het voordeel van het Vlaamse loodswezen en bedroeg het door het Nederlands loodswezen terug te betalen bedrag 294 keuro.

Uitgaven

MCD-3MIH2WA-PA – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden waarborgen en participaties aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

	(duizend euro)
--	----------------

	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	2	0	0	2

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 werd een borgstelling gedaan in kader van het sociaal secretariaat die de lonen van de Nederlandse collega's uitbetaald.

MCD-3MIH2WA-RE – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt de spijziging van het reservefonds aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	141

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 werd het reservefonds gespijsd met 141 keuro.

MCD-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de kosten met betrekking tot de beloodsing te land aangerekend en uitgaven in kader van studies / consultancyopdrachten waaronder deze voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst met Nederland.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
----------------	--	--	--	--	--	--

	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	4.884	6.234	6.234	4.884	6.309	6.297

Inhoudelijke toelichting:

De stijgende uitgaven zijn te wijten aan de stijgende kosten voor beloodsing te land. Er werd binnen de begroting van DAB Loodswezen 1.350 keuro VAK en VEK:

- 932 keuro VAK en VEK, afkomstig vanuit MCD-3MIH2WB-WT;
- 418 keuro VAK en VEK, afkomstig vanuit MCD-3MIH2ZZ-WT.

MCD-3MIH2WB-WT – TERUGBETALING NEDERLANDS LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt de onderlinge kostenverrekening tussen het Vlaams en Nederlands Loodswezen voortvloeiend uit de samenwerkingsovereenkomst aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	932	0	0	932	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Cfr. het tariefmutatievoorstel 2025 was de onderlinge kostenverrekening in het voordeel van het Vlaamse loodswezen (zie ontvangstenzijde). Bijgevolg werd 932 keuro VAK en VEK herverdeeld naar MCD-3MIH2WA-WT in het kader van het tekort m.b.t. de beloodsing te land.

MCD-3MIH2WX-IS – DAB VLOOT

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de kosten voor beloodsing over water aangerekend, cf. de dienstverlening door de DAB Vloot.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	38.765	45.589	45.589	38.765	45.589	45.589

Inhoudelijke toelichting:

Detail zie begroting van DAB Vloot.

DAB VLOOT

DAB Vloot heeft als kerntaak het inzetten van bemande, bedrijfsklare vaartuigen ten behoeve van diverse maatschappelijke en externe dienstverleningen binnen de overheidsniche.

Voor de bijdrage tot de strategische en operationele doelstellingen wordt verwezen naar het toelageartikel MC0-1MIH2WX-IS.

Ontvangsten**MCE-2MIHAWA-OR – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt de aanwending van het reservefonds aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag in lijn met de begroting.

MCE-2MIHAWA-OW – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten van externe klanten (bv. Scheepvaartpolitie) voor de inzet van bemande schepen aangerekend.

Eveneens worden de schadeontvangsten en de ontvangsten uit de verkoop van (on-)roerende goederen aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	2.078	0	0
BA-JR 2025	1.760	0	0
BU 2025	1.693	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de finale begroting.

De verwachte ontvangsten werden viaerschikking eind 2025 bijgesteld op basis van de aangepaste raming.

MCE-2MIHAWW-OI – VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt de interne stroom tussen VLIZ vzw en DAB Vloot aangerekend voor de uitbreiding van de inzet van het wetenschappelijk vaartuig Simon Stevin.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	380	0	0
BA-JR 2025	519	0	0
BU 2025	519	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

De verwachte ontvangsten werden viaerschikking eind 2025 bijgesteld op basis van de aangepaste raming n.a.v. de stijgende uitgaven binnen het proces voor de inzet van het onderzoeksvaartug Simon Stevin.

MCE-2MIHAWY-OI – DAB LOODSWEZEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel wordt de interne stroom tussen DAB Loodswezen en DAB Vloot aangerekend voor o.a. de inzet van schepen in het kader van het beloodsen, het ruimer transport van loods en over het water en het voorzien van logiesverstrekking in Vlissingen.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	38.765	0	0
BA-JR 2025	45.589	0	0
BU 2025	45.589	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de finale begroting.

Eind 2025 werd, net zoals voorgaande jaren een verschikking doorgevoerd teneinde het structureel te lage bedrag van de interne stroom te verhogen als compensatie voor het opvangen van hogere loon-, brandstof-, onderhouds- en logistieke uitgaven voor de beloodsingsprocessen. Het betreft een bijstelling van 6.824 keuro.

Daarnaast werd vanuit het GIP MOW een bijkomend bedrag gecompenseerd op de dotatie van Vloot om de totale uitgaven gelinkt aan het beloodsingsproces te kunnen financieren (cf. toelichting bij ontvangstenartikel MCE-2MIHAZZ-OI).

Uitgaven

MCE-3MIH2WA-RE – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op voorliggend begrotingsartikel worden de uitgaven in het kader van reserves met betrekking tot scheepsvaartverkeer aangerekend. Dit wordt pro forma voorzien maar is momenteel niet van toepassing.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag in lijn met de finale begroting.

MCE-3MIH2WA-WT – VLOT EN VEILIG SCHEEPVAARTVERKEER**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel betreft de werkingskosten voor o.a. onderhoud en herstelling van schepen, bebakening, gebouwen, logistiek en brandstof. Eveneens worden op dit artikel de investeringen voor bebakening, gebouwen, aankoop van divers materieel en machines en informatica, specifieke studies en de vervangingsinvesteringen voor schepen aangerekend. Onder andere de investeringen voor bebakening, schepen, gebouwen, enzovoort zijn essentieel in de verbetering en vergroening van de dienstverlening. Ook kleinschalige projecten voor innovatieve toepassingen met het oog op de toekomst vallen hieronder.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	22.588	35.673	35.652	27.208	38.549	32.153

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt grotendeels in lijn met de begroting.

Eind 2025 werd een herschikking doorgevoerd, vnl. voor:

- het opvangen van stijgende brandstof-, onderhouds- en logistieke uitgaven voor de schepen die ingezet worden binnen het beloodsingsproces en voor zeewetenschappelijk onderzoek. (cf. toelichting bij ontvangstenartikelen MCE-2MIHAWY-OI, MCE-2MIHAZZ-OI, en MCE-2MIHAWW-OI);

- bijstellingen in het budget in het kader van tijdelijke uitbreidingen van bestaande veerdiensten (cf. toelichting bij ontvangstenartikelen MCE-2MIHAZZ-OI en MCE-2MIHAZZ-OW);
- diverse bijstellingen binnen de basiallocaties van het ontvangstenartikel MCE-2MIHAWA-OW.

De niet-aangewende vereffeningskredieten worden opgenomen in het onbelast saldo van DAB Vloot.

MCE-3MIH2WC-WT – WANDELAAR INVEST

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de charterhuur en de verzekering van de SWATH-beloodsingsvaartuigen van Wandelaar Invest NV aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	11.800	11.800	11.800	11.800	11.800	11.800

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering ligt in lijn met de begroting.

4.3.3. Overige entiteiten onder toezicht

Entiteit: De Vlaamse Waterweg

Omschrijving

De Vlaamse Waterweg nv behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Het agentschap werd opgericht bij decreet van 23 december 2016. Het agentschap heeft als doel het beheren en exploiteren van de waterwegen, de infrastructuur en de gronden die gelegen zijn langs de waterwegen binnen de grenzen van het Vlaams Gewest, met uitzondering van de waterwegen en hun infrastructuur die worden beheerd door het Vlaams Gewest of een havenbedrijf.

Voor de bijdrage van De Vlaamse Waterweg aan de strategische- en operationele doelstellingen wordt verwezen naar de toelageartikelen (MB0-1MIH2WV-IS, MB0-1MIH5VY-IS en MB0-1MIH5VW-IS).

Ontvangsten

In 2025 werd aan De Vlaamse Waterweg een werkingstoelage van 160.246 keuro toegekend. De Vlaamse Waterweg nv kan jaarlijks beschikken over deze werkingstoelage teneinde haar publieke functie te kunnen vervullen. Het uitoefenen van deze publieke functie, zoals het bedienen van kunstwerken ten behoeve van de scheepvaart en het toezicht op het domein, is erop gericht de waterweg open te houden voor al de gebruikers en de aanhorigheden te beheren.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	75.220	77.443
Betoelaging (ZZ-OI)	160.246	160.246

Uitgaven

De totale werkingskosten worden gefinancierd vanuit de werkingstoelage en de inkomsten uit eigen middelen. De financiering vanuit de werkingsdotatie staat in voor de uitgaven voor een deel van de energie-uitgaven, arbeidsongevallenverzekering en inrichten van examens bekwaamheidsbewijzen. De financiering van de werkingsmiddelen vanuit de inkomsten uit eigen middelen staat onder meer in voor ondersteuning door externe profielen, IT uitgaven, een deel van de energie-uitgaven, aankoop en leasing van rollend en varend materieel, huur van gebouwen en gronden (2.487 keuro), verzekeringen, diverse belastingen (1.990 keuro), aankoop van gronden en andere algemene werkingskosten.

Entiteit: Wandelaar Invest

Omschrijving

Wandelaar Invest nv is een projectvennootschap die in 2009 werd opgericht in het kader van het project "Beloodsingsmiddelen" van de Vlaamse overheid, met als doel de modernisering van de vloot loodsdienstscheperen. De vennootschap staat in voor de financiering van vier nieuwe vaartuigen, met name drie snelle tenders en één SWATH-moederschip, die worden ingezet voor de beloodsing op de Vlaamse kust en in de Scheldemonding.

De financiering gebeurt via een publiek-private samenwerking, waarbij zowel publieke als private aandeelhouders participeren, waaronder PMV, DAB Vloot, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Brabo en Belfius Lease.

De schepen worden ter beschikking gesteld aan DAB Vloot via een langetermijnhuurcontract (bareboat charter), een gebruikelijke financieringsstructuur in de maritieme sector.

PMV treedt op als aandeelhouder en staat tevens in voor het beheer van de projectvennootschap.

Wandelaar Invest fungeert aldus als financieel en organisatorisch vehikel voor de realisatie en exploitatie van deze strategische maritieme infrastructuur.

Wandelaar Invest draagt bij tot OD 6.2 Een efficiënte nautische keten.

Ontvangsten

Wandelaar Invest kent 2 inkomstenstromen, nl. de inkomsten uit de operationele werking van de entiteit (charterverhuur van de SWATH-beloodsingsvaartuigen van Wandelaar Invest aan DAB Vloot; 11.699 keuro) en rente-ontvangsten (51 keuro)

Wandelaar Invest ontvangt geen toelage vanuit het Vlaams Gewest.

	BA-JR 2025	BU 2025
Eigen ontvangsten (OW)	11.883	11.751
Betoelaging (ZZ-OI)	0	0

Uitgaven

De uitgaven van Wandelaar Invest betreffen:

- Werkingskosten: 881 keuro;
- Rente-uitgaven op financiële leasing: 382 keuro;
- Uitkering dividend: 1.700 keuro;
- Aankoop van varend materieel: 123 keuro;
- Aflossing van financiële leasing: 7.376 keuro.

Er werd bijgevolg 1.289 keuro aan saldo opgebouwd.

X. APPARAATSKREDIETEN EN BEGROTINGSPROGRAMMA'S ZONDER BELEIDSVELD

1. Apparaatskredieten

1.1. PROGRAMMA MA - MB0 - DEPARTEMENT MOW

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

Ontvangsten

MB0-9MAHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten aangerekend die een duidelijke link vertonen met de apparaatsuitgaven. Zo worden onder meer op dit begrotingsartikel aangerekend:

- Terugbetaling van teveel betaalde lonen en vergoedingen;
- Ontvangsten uit de verkoop van roerende vermogensgoederen;
- Verkoop van departementale publicaties die gefinancierd zijn vanuit de apparaatskredieten

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	200	0	0
BA-JR 2025	200	0	0
BU 2025	298	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De algemene ontvangsten lagen bij uitvoering 98 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing en eindejaar, voornamelijk verklaard door doorgedreven verkoop van overbodige en onbruikbare dienstvoertuigen ten bedrage van 45 keuro, alsook andere eenmalige ontvangsten.

MB0-9MAHTZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de ontvangsten aangerekend van terugvorderingen bij de huidige werkgevers van personeelsleden met verlof voor opdracht. In het kader van de beheersvorming van de luchthavens Oostende- Brugge en Antwerpen worden daarnaast statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld aan de beide luchthavenexploitatie maatschappijen (LEM's). Deze statutaire personeelsleden blijven in dienst van de Vlaamse overheid maar verrichten taken voor de (private) LEM's. De (loon)kosten van

deze personeelsleden worden dan ook door het Vlaamse Gewest teruggevorderd bij de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge.

Vanaf 2024 is een dergelijke regeling ook van toepassing voor het Eigen Vermogen Xperta (EV Xperta). In het kader van EV Xperta worden statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld. Deze statutaire personeelsleden blijven in dienst van de Vlaamse overheid maar verrichten taken voor het EV Xperta. De (loon)kosten van deze personeelsleden worden dan ook door het Vlaamse Gewest teruggevorderd bij het EV Xperta.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	11.873	0
BA-JR 2025	0	11.873	0
BU 2025	0	11.619	0

Inhoudelijke toelichting:

De toegewezen ontvangsten lagen 254 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing en op jaareinde, opgesplitst 154 keuro en 100 keuro, respectievelijk voor personeelsleden ter beschikking gesteld bij de LOM Vlaanderen en bij het Eigen Vermogen Xperta.

Uitgaven

MB0-1MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, lonen, toelagen en forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	48.356	49.181	48.668	48.356	49.181	48.668

Inhoudelijke toelichting:

De lonen lagen op jaareinde 825 keuro hoger dan bij de begrotingsaanpassing voornamelijk omwille van de kredietherschikking +820 keuro in het kader van de overschrijding van de spilindex. De middelen waren afkomstig uit de indexprovisie. Daarnaast was er een herverdeling van +5 keuro voor de eenmalige meerkosten voor het project Expeditie Talent.

Bij uitvoering lagen de lonen 513 keuro lager dan bij de begroting op jaareinde. Dit wordt voornamelijk verklaard door een lagere loonlast dan begroot met 346 keuro enerzijds. Anderzijds bleef het budget voor gesubsidieerde lonen, met name de EU-subsidies ClimASed en Scheldemon, met 169 keuro onderbenut.

MB0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden alle mogelijke werkingskosten aangerekend die nodig zijn voor de interne werking van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	3.909	3.909	3.892	3.899	4.999	4.806

Inhoudelijke toelichting:

De vastleggingskredieten bij uitvoering lagen in lijn met de begroting.

De voornaamste uitgaven betreffen:

- Schadevergoedingen: 36 keuro;
- IT-uitgaven: 961 keuro;
- Organisatieontwikkeling: 477 keuro;
- Logistieke uitgaven: 1.227 keuro;
- Vormingen: 143 keuro;
- HR-uitgaven: 120 keuro.

De vereffeningskredieten waren op jaareinde 1.100 keuro lager dan bij de begrotingsaanpassing. Dit wegens een herschikking van vereffeningskredieten MOW breed van +500 keuro en +600 keuro teneinde te voorzien in de betaalnoden binnen apparaat.

De uitvoering van de vereffeningskredieten lag op jaareinde 193 keuro lager dan de begroting. Deze middelen vielen bijgevolg in onderbenutting.

MB0-1MAH4ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, lonen en toelagen van de gedetacheerden en terbeschikkinggestelden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	11.873	7.478	11.746	11.873	7.478	11.746

Inhoudelijke toelichting:

In het kader van de beheersvorming van de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen worden daarnaast statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld aan de beide luchthavenexploitatie maatschappijen (LEM's). Deze statutaire personeelsleden blijven in dienst van de Vlaamse overheid maar verrichten taken voor de (private) LEM's. De (loon)kosten van deze personeelsleden worden dan ook door het Vlaamse Gewest teruggevorderd bij de LEM Antwerpen en de LEM Oostende-Brugge (samen LEM Vlaanderen).

Vanaf 2024 is een dergelijke regeling ook van toepassing voor het Eigen Vermogen Xperta (EV Xperta). In het kader van EV Xperta worden statutaire personeelsleden door het Vlaamse Gewest ter beschikking gesteld. Deze statutaire personeelsleden blijven in dienst van de Vlaamse overheid maar verrichten taken voor het EV Xperta. De (loon)kosten van deze personeelsleden worden dan ook door het Vlaamse Gewest teruggevorderd bij het EV Xperta.

De inschatting van het benodigd budget bij BA2025 is gebeurd op basis van werkelijke uitvoering in 2024, aangevuld met een raming voor de budgetlast voor de terbeschikkinggestelde personeelsleden aan het Eigen Vermogen Xperta (EV Xperta). Zoals de uitvoeringcijfers aantonen ligt de werkelijke realisatie in 2025 127 keuro lager dan geraamd. Gelet op het feit dat het uitgaven betreft via een fonds, kan er slechts uitgegeven worden wat er aan ontvangsten gerealiseerd wordt in het fonds.

1.2. PROGRAMMA MA - MC0 - AGENTSCHAP VOOR MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST

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

Uitgaven**MC0-1MAH2ZZ-LO – LONEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de wedden, de toelagen en de forfaitaire vergoedingen van de personeelsleden van de afdelingen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	22.880	23.270	23.681	22.880	23.270	23.679

Inhoudelijke toelichting:

Het verschil in effectieve uitvoering in 2025 is terug te brengen tot de herverdeling provisioneel krediet 2025.

MC0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten op vlak van personeel (bv hospitalisatieverzekering, arbeidsgeneeskunde, ...), logistiek, ICT en meubilair, aangerekend voor de afdelingen van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	1.413	1.413	1.405	1.413	1.613	1.616

Inhoudelijke toelichting:

De begrotingsuitvoering in VAK ligt in lijn met het vooropgestelde budget bij BA 2025. VEK ligt hoger door een herverdeling tussen VEK programma's 2025.

1.3. PROGRAMMA MA - MCD - DAB LOODSWEZEN

DAB LOODSWEZEN

Ontvangsten

MCD-2MAHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden terugvordering wedden en toelagen voorzien.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

Uitgaven**MCD-3MAH2ZZ-LO – LONEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de lonen en toelagen van de personeelsleden van de DAB Loodswezen aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	83.084	83.484	83.066	83.084	83.484	83.152

Inhoudelijke toelichting:

De weddekredieten worden verhoogd met de indexatie van de dotatie en de verhoging van de dotatie o.w.v. sectoraal akkoord.

MCD-3MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden algemene werkings- en personeelskosten aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	1.213	913	909	1.213	913	911

Inhoudelijke toelichting:

Op dit artikel worden de algemene werkingskosten zoals huur, kantoorkosten etc. aangerekend.

1.4. PROGRAMMA MA - MCE - DAB VLOOT**DAB VLOOT****Uitgaven****MCE-3MAH2ZZ-LO – LONEN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de wedden en de toelagen van de personeelsleden van DAB Vloot aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	38.314	42.963	42.837	38.314	42.963	42.687

Inhoudelijke toelichting:

De laatste wijziging betreft een verhoging die werd gecompenseerd door een aanpassing van de interne stroom Loodswezen-Vloot (cf. toelichting bij ontvangstenartikel MCE-2MIHAWY-OI) en diverse bijstellingen vanuit enerzijds de indexprovisie en een verhoging voor de uitbreiding van bepaalde veerdiensten binnen dotatie (cf. toelichting bij ontvangstenartikel MCE-2MIHAZZ-OI) en anderzijds een uitbreiding van een extern (buiten dotatie) gefinancierde veerdienst (cf. toelichting bij ontvangstenartikel MCE-2MIHAZZ-OW).

MCE-3MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de algemene werkingskosten aangerekend van de DAB Vloot (bv. vorming, vergoedingen, diverse personeel gebonden kosten, informatica, rollend materieel, ...).

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	1.929	2.079	2.078	1.929	2.079	1.914

Inhoudelijke toelichting:

Uitvoering lag in lijn met de finale begroting.

1.5. PROGRAMMA MA - MD0 - AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

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

Ontvangsten

Uitgaven

MD0-1MAH2ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de lonen van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	93.168	96.812	98.681	93.168	96.812	98.681

Inhoudelijke toelichting:

Via een herverdeling werd 2.000 keuro overgedragen vanuit de apparaatskredieten MD0-1MAH2ZZ-WT. Er werd een indexatie van de lonen van 1.589 keuro toegekend, 49 keuro via BVR en 6 keuro voor expeditie talent via BVR.

Desondanks de herschikkingen was de uitvoering hoger dan ingeschat. Er werd een anomalie van 833 keuro geboekt voor lonen mbt december 2025. Dit werd voor een bedrag van 666 keuro gecompenseerd op het beleidsartikel MD0-1MHH2OE-WT door minder VAK middelen vast te leggen.

Daarnaast werd er een anomalie van 1.035 keuro geboekt voor niet opgenomen vakantiedagen 2025.

MD0-1MAH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Dit begrotingsartikel wordt gebruikt voor de aanrekening van de werkingsmiddelen van AWV. Deze zijn onderverdeeld in drie groepen van kosten:

- de aankopen van voertuigen en meubilair;
- de kosten voor ICT;
- de courante personeels- en werkingskosten zoals hospitalisatieverzekeringen, werving en selectie, brandstof, energie gebouwen, telefonie, ...

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	14.316	12.316	12.310	14.316	12.516	12.791

Inhoudelijke toelichting:

Via herverdeling werd 2.000 keuro herschikt naar het loonartikel MD0-1MAH2ZZ-LO om een ingeschat tekort op te vangen.

Het VAK werd op 6 keuro na volledig vastgelegd.

Voor het VEK werd in januari 2026 via MB een herschikking van 200 keuro toegepast voor boeking van 'te ontvangen facturen'. De overschrijding van het VEK bedroeg nog 75 keuro meer dan voorzien.

MD0-1MAH4ZZ-LO – LONEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit begrotingsartikel worden de lonen aangerekend van de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer met verlof voor opdracht.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	5	33	1	5	33	1

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag 4 keuro onder de finale begroting. De saldo in het loonfonds bedraagt op heden 32 keuro.

1.6. PROGRAMMA MI - MCD - DAB LOODSWEZEN

DAB LOODSWEZEN

Ontvangsten

MCD-2MIHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt het overgedragen overschot van vorige boekjaren aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

De toelage biedt de DAB Loodswezen de mogelijkheid om zijn kerntaak “veilig en vlot loodsen en belooodsen van de scheepvaart tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs” uit te voeren en zich verder uit te bouwen tot een moderne en performante loodsenorganisatie, inclusief het reorganiseren van het proces loodsen en belooodsen met het oog op een klantgerichte en betrouwbare dienstverlening tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs. De dotatie draagt de te lage tariefsetting, gegeven volumekorting langs Vlaamse en Nederlandse zijde, de meerkost Wandelaar Invest en gratis dienstverlening aan ketenpartners.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	25.055	0	0
BA-JR 2025	25.900	0	0
BU 2025	25.900	0	0

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 werd een dotatie voorzien ten bedrage van 25.900 keuro.

MCD-2MIHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt het over te dragen tekort van het boekjaar aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	7.325	0	0
BA-JR 2025	7.325	0	0
BU 2025	5.579	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Het over te dragen tekort lag op jaareinde in uitvoering 1.746 keuro lager dan begroot.

MCD-2MIHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel worden de diverse ontvangsten waaronder de Bunker Adjustment Factor aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	6.287	0	0
BA-JR 2025	7.087	0	0
BU 2025	7.286	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Omwille van de hoge brandstofprijzen waren de ontvangsten hoger dan geraamd.

Uitgaven**MCD-3MIH2ZZ-OH – OVERGEDRAGEN TEKORT VORIGE BOEKJAREN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit artikel wordt het over te dragen tekort van het boekjaar aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	7.325	7.325	7.325

Inhoudelijke toelichting:

Betreft het overgedragen tekort uit vorige boekjaren.

MCD-3MIH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel wordt het over te dragen overschot van het boekjaar aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Dit begrotingsartikel wordt pro memorie ingeschreven.

MCD-3MIH2ZZ-WT – WERKING EN TOELAGEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

Op dit artikel worden specifieke investerings- en werkingskosten in het kader van het beloodsingsproces aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	3.687	2.997	2.995	3.687	3.447	3.447

Inhoudelijke toelichting:

In 2025 werden er investeringen uitgesteld (VAK) om de bijkomende kosten van de beloodsing te water (DAB Vloot) te financieren.

1.7. PROGRAMMA MI - MCE - DAB VLOOT

DAB VLOOT

Ontvangsten**MCE-2MIHAZZ-OG – OVERGEDRAGEN OVERSCHOT VORIGE BOEKJAREN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Op dit begrotingsartikel wordt het overgedragen overschot vorig boekjaar aangerekend.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	72.860	0	0
BA-JR 2025	72.860	0	0
BU 2025	72.860	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Betreft het overdragen resultaat uit voorgaande boekjaren.

MCE-2MIHAZZ-OI – ONTVANGSTEN INTERNE STROMEN

Korte inhoud begrotingsartikel:

De dotatie aan de DAB Vloot kadert in de maatschappelijke doelstelling om bemande schepen te voorzien in het kader van het uitvoeren van maatschappelijke kerntaken (SAR, bebakening, veerdiensten, hydrografie,...) en de continue modernisering, verduurzaming en innovatie van de overheidsvloot.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	31.733	0	0
BA-JR 2025	40.468	0	0
BU 2025	40.468	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De dotatie werd op verschillende vlakken bijgesteld vs. BA 2025. De aanpassingen zijn als volgt samen te vatten (bedragen in keuro):

- +271 Toevoeging vanuit indexprovisie
- +416 Tijdelijke uitbreiding specifieke veerdiensten
- +1.510 Eenmalige bijpassing tekort interne stroom LW vanuit GIP MOW
- +4.538 Aanvulling MOW voor realisatie projecten GIP
- +2.000 Eenmalige bijpassing VEK MDK

MCE-2MIHAZZ-OU – OVER TE DRAGEN TEKORT VAN HET BOEKJAAR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Voorliggend begrotingsartikel betreft het overgedragen tekort van het huidige boekjaar.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	0	0	0
BA-JR 2025	0	0	0
BU 2025	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Niet van toepassing.

MCE-2MIHAZZ-OW – ONTVANGSTEN WERKING EN TOELAGEN**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Begrotingsartikel met betrekking tot de ontvangsten n.a.v. uitgevoerde overeenkomsten/dienstverleningen (boeienwerk, hydrografische peilingen, bijkomende inzet veerboten, ter beschikking stellen schepen,...).

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)			
	AO	TO	LO
BA 2025	2.193	0	0
BA-JR 2025	2.953	0	0
BU 2025	2.962	0	0

Inhoudelijke toelichting:

De uitvoering lag in lijn met de finale begroting.

Uitgaven**MCE-3MIH2ZZ-OH – OVERGEDRAGEN TEKORT VORIGE BOEKJAREN****Korte inhoud begrotingsartikel:**

Voorliggend begrotingsartikel betreft het overgedragen tekort uit voorgaande boekjaren.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	0	0	0

Inhoudelijke toelichting:

Niet van toepassing.

MCE-3MIH2ZZ-OV – OVER TE DRAGEN OVERSCHOT VAN HET BOEKJAAR**Korte inhoud begrotingsartikel:**

Voorliggend begrotingsartikel betreft het over te dragen overschot van het boekjaar.

Begrotingsuitvoering:

(duizend euro)						
	VAK			VEK		
	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025	BA 2025	BA-JR 2025	BU 2025
Uitgaven	0	0	0	68.758	68.758	75.537

Inhoudelijke toelichting:

Voorliggend artikel betreft het over te dragen resultaat.

XI. LIJST MET AFKORTINGEN

AO	Algemene Ontvangsten
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBT	Beleids- en Begrotingstoelichting
BO	Begrotingsopmaak
BA	Goedgekeurde begroting zoals neergelegd bij Vlaams Parlement
BA-JR	Goedgekeurde begroting inclusief herverdelingen en overdrachten, zoals opgenomen in de jaarrekening
BBT	Beleids- en Begrotingstoelichting
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BU	Begrotingsuitvoering zoals opgenomen in de jaarrekening
BVR	Besluit van de Vlaamse Regering
CES	Customer Effort Score
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CPT	Clean Power for Transport
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
DG	Directoraat-generaal
DG	Directoraat-generaal Luchtvaart (FOD Mobiliteit en Vervoer)
Luchtvaart	
DKBUZA	Departement Kanselarij en Buitenlandse Zaken
DMOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
DVW	De Vlaamse Waterweg
ECA	Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen
ESR	Europees Stelsel van nationale en regionale Rekeningen
EU	Europese Unie
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HIC	Hydrologisch Informatiecentrum
IMS	Incident Management System
IS	Interne stromen (ESR-aggregaat)
ISE	Inhoudelijk Structuurelement
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
LE	Leningen (ESR-aggregaat)
LEM	Luchthavenexploitatiemaatschappij
LO	Leningontvangsten
LO	Lonen (ESR-aggregaat)
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectrapport
MIS	Mobiliteitsindicatiestelling
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MVG	MVG Ministerie Vlaamse Gemeenschap
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

NTMB	Natuurtechnische Milieubouw
OD	Operationele Doelstelling
ODC	Openbaredienstencontract
OI	Ontvangsten Interne Stroom (ESR-aggregaat)
OL	Ontvangsten Leningen (ESR-aggregaat)
OP	Ontvangsten Participaties (ESR-aggregaat)
OV	Openbaar vervoer
OW	Ontvangsten Werking en Toelagen (ESR-aggregaat)
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
PA	Participaties (ESR-aggregaat)
PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
PPS	Publiek-Private Samenwerking
PR	Provisies (ESR-aggregaat)
RIS	River Information Services
SD	Strategische Doelstelling
SRK	ScheldeRadarketen
TEN-T	Trans-Europees Transportnetwerk
TLH	Tunnel Liefkenshoek
TO	Toegewezen Ontvangsten
VAK	Gesplitst Vastleggingskrediet
VEK	Gesplitst Vereffeningskrediet
VCO	Vlaamse Codex Overheidsfinanciën
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst
VLAIO	Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen
VOM	Vervoer op Maat
VR	Vlaamse Regering
VTIS	Vessel Traffic Information System
VTS	Vessel Traffic Services
VVM De Lijn	Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn
WT	Werking en Toelagen (ESR-aggregaat)

XII. BIJLAGE 'OVERZICHT BELEIDS- EN REGELGEVINGSINITIATIEVEN'

- 1) Beleidsevaluaties en evaluaties van subsidies: zie inhoudelijke tekst onder de ISE's.
- 2) Regelgevingsinitiatieven:

ISE Exploitatie gemeenschappelijk vervoer

Aard en titel	Decreet tot regeling van het aangepast vervoer
Korte omschrijving	Dit decreet beoogt de uitwerking van een aangepaste regeling, als vervanging van het Compensatiedecreet van 21 december 2012, voor het toekennen van compensaties voor de dienstverlening van het aangepast vervoer, met inbegrip van het creëren van een rechtsgrond voor het verwerken van medische persoonsgegevens (= mobiliteitsindicatiestelling voor het Flex+vervoer)
Betrokken instanties	DMOW en De Lijn
Status	Tweede principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering op 6 maart 2026

ISE Strategisch mobiliteitsbeleid

Aard en titel	Verzameldecreet MOW
Korte omschrijving	Diverse technische aanpassingen aan sectorale wetgeving
Betrokken instanties	DMOW, AWV, MDK, DVW, De Lijn
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering voorzien op 24 april 2026 (onder voorbehoud)

ISE Transversaal beleid

Aard en titel	Decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013
Korte omschrijving	Dit decreet beoogt de invoering van enerzijds een secundair systeem kilometerheffing en anderzijds een aantal bepalingen op het vlak van gegevensbescherming.
Betrokken instanties	DFB, VLABEL en DMOW
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering eind 2026

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

Korte omschrijving	Dit instemmingsdecreet heeft betrekking op samenwerkingsakkoorden betreffende de kilometerheffing, namelijk over de invoering van een secundair systeem en gewijzigde privacy bepalingen.
Betrokken instanties	DFB, VLABEL en DMOW
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering voor zomerreces 2026

Aard en titel	Decreet over de emissie monitoring van wegvoertuigen
Korte omschrijving	Dit decreet biedt een decretale basis voor toekomstige meetcampagnes die voor onderzoek worden ingezet om emissie monitoring en gegevensuitwisseling AVG-conform mogelijk te maken met gebruik van remote sensing toestellen (i.e. toestellen die al de aanwezige polluenten in de rookpluim van een voertuig meten) die gepaard gaan met een ANPR-camera.
Betrokken instanties	VMM en DMOW
Status	Aangenomen in de plenaire vergadering van 19 februari 2025

ISE Beleid weginfrastructuur

Aard en titel	Decreet tot wijziging van het decreet van 29 maart 2013 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen
Korte omschrijving	Dit decreet kadert in de omzetting van Richtlijn 2023/2661 van 22 november 2023 tot wijziging van Richtlijn 2010/40/EU betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen
Betrokken instanties	DMOW
Status	Ingediend in het Vlaams Parlement op 20 maart 2026

Aard en titel	Decreet houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport
Korte omschrijving	Dit decreet beoogt een algemene herwerking van verschillende hoofdstukken, inzonderheid het creëren van bijkomende rechtsgronden betreffende het uitzonderlijk vervoer. Daarnaast voert het decreet een aantal bepalingen in inzake gegevensverwerking.
Betrokken instanties	AWV en DMOW
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering op 27 februari 2026

ISE Beleid waterinfrastructuur

Aard en titel	Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord met betrekking tot de oprichting van een onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen op de Vlaamse binnenwateren
Korte omschrijving	Dit decreet kadert in een gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector.
Betrokken instanties	DMOW, DVW en MDK
Status	Principiële goedkeuring door Vlaamse Regering in najaar 2026

ISE Exploitatie waterinfrastructuur

Aard en titel	Decreet tot wijziging van het decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
Korte omschrijving	Dit decreet creëert een rechtsgrond voor een retributie voor de inzet van een noordzeesleper. Tevens worden een aantal aanpassingen doorgevoerd in het licht van de herziening van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole
Betrokken instanties	MDK en DMOW
Status	Stopgezet wegens integratie van de bepalingen in het ontwerp van Verzameldecreet MOW

XIII. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE RESOLUTIES EN MOTIES VAN HET VLAAMS PARLEMENT'

Voorstel van resolutie over de invoering van een uniform boetesysteem bij De Lijn

335 (2024-2025) nr. 1

Van Bert Maertens, Els Robeyns, An Christiaens, Paul Van Miert, Tomas Roggeman, Stephanie Vanden Eede en Kris Poelaert

Dit voorstel van resolutie werd aangenomen in de plenaire vergadering

<https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1907104>

Chauffeurs van De Lijn worden momenteel ongelijk behandeld als ze tijdens hun werk een verkeersboete krijgen. Hoeveel ze zelf moeten betalen, hangt af van de regio waarin ze werken. Zo betaalden chauffeurs in Antwerpen 13,5% van hun boete, terwijl collega's in Limburg 47% zelf moesten ophoesten.

Het Vlaams Parlement keurde een voorstel van resolutie goed waarin de meerderheidspartijen ijveren voor een gelijk systeem voor iedereen, en dat in overleg met de vakbonden. Daarnaast moeten rijtijdschema's regelmatig worden geëvalueerd, zodat chauffeurs niet onder druk komen te staan en verkeersinbreuken kunnen vermijden.

Gegeven gevolg aan deze resolutie:

De sociale dialoog werd onverminderd voortgezet.

De directie van De Lijn heeft een concreet voorstel geformuleerd naar de sociale partners. In het kader van de cao-onderhandelingen "Sociale programmatie 2025-2026" vonden verschillende gesprekken plaats sinds het najaar van 2025.

De Lijn heeft een voorstel van uniform én responsabiliserend verkeersboetesysteem op tafel gelegd. De meeste boetes worden daarin ten laste gelegd van de chauffeur; alleen als het gaat om een overtreding van categorie 1 (lichte overschrijding van de snelheidslimiet, ≤ 10 km/h) zouden de eerste twee boetes binnen de 12 maanden door De Lijn worden betaald. Het sociaal overleg hierover is lopende.

Het bovenstaande voorstel van uniforme werkwijze was eerder (en is nog altijd) geïntegreerd in de ontwerp teksten van collectieve arbeidsoverkomst.

Deze ontwerp teksten werden eerder overgemaakt aan en besproken met de vakorganisaties. De ontwerp teksten liggen ter tafel en vormen het voorwerp van bespreking tussen de sociale partners.

Voorstel van resolutie over een actieplan voor de binnenvaart

413 (2024-2025) nr. 1

Van Tomas Roggeman, Stephanie Vanden Eede, Kris Poelaert, Bert Maertens, Andy Pieters, Els Robeyns en An Christiaens

Dit voorstel van resolutie werd aangenomen in plenaire vergadering

<https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1928260>

Het Vlaams Parlement vraagt via een voorstel van resolutie speciale aandacht voor het groeipotentieel van de binnenvaart. Zo is er nood multimodale overslagpunten, ofwel

plaatsen waar je goederen vlot kan overladen tussen verschillende transportmiddelen, zoals schepen, vrachtwagens en spoorwegtreinen.

Daarnaast is er de nood aan walstroom, waarbij schepen die aanmeren, gebruik kunnen maken van het elektriciteitsnet aan wal. En ook de Seine-Scheldeverbinding en de verdere integratie van de binnenvaart in de stedelijke distributie en het afvaltransport zijn volgens hen belangrijke werkpunten.

Gegeven gevolg aan de resolutie:

Er werd rekening gehouden met de resolutie bij de opmaak van het actieplan Binnenvaart. Het actieplan Binnenvaart wordt na het paasreces geagendeerd op de Vlaamse Regering en wordt nadien ter beschikking gesteld op de website van MOW.

XIV. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE AANBEVELINGEN VAN HET REKENHOF'

Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid

37-E (2021-2022) - Nr. 1

Aanbeveling 1 – Voldoende ambitieuze tussentijdse doelstellingen formuleren om Vision Zero tegen 2050 te kunnen halen.

	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	In het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 zijn ambitieuze en tevens tussentijdse doelstellingen m.b.t. verkeersveiligheid geformuleerd: een reductie van het aantal verkeersslachtoffers van 25% tegen 2025, van 50% tegen 2030, geen voetgangers- en fietsdoden meer tegen 2040 en een Vision Zero tegen 2050.	2025	Uitgevoerd	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 Vlaanderen.be
2	In het Verkeersveiligheidsplan 2026-2030 zijn ambitieuze doelstellingen m.b.t. verkeersveiligheid geformuleerd: een reductie van het aantal verkeersslachtoffers van 50% tegen 2030 (<i>conform de Europees geformuleerde doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden met 50% te</i>	2025	Uitgevoerd	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen Vlaanderen.be

verminderen
tussen 2019 en
2030) en een
Vision Zero

tegen 2050,
waarbij gestreefd
wordt naar 0
verkeersdoden.

Aanbeveling 2 – Maatregelen tijdig afstemmen op doelstellingen en bijsturen op basis van permanente evaluatie.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 In het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 zijn 9 prioritaire aandachtspunten en 37 concrete maatregelen opgenomen. De realisatie en effecten van de maatregelen worden opgevolgd aan de hand van een semestriële voortgangsrapportering, die als input dient voor het opmaken van een jaarlijks werkprogramma. Tussentijdse bijsturing van lopende maatregelen of het opstarten van nieuwe maatregelen is op basis van de semestriële voortgangsrapportering eveneens mogelijk.		Uitgevoerd	Zie opeenvolgende semestriële voortgangsrapporteringen : Semestriële voortgangsrapportering (VPV 2021-2025) Vlaanderen.be
2 In het Verkeersveiligheidsplan 2026-2030 zijn 11 prioritaire aandachtspunten en een 25-tal overkoepelende maatregelen opgenomen. De uitvoering van de		In uitvoering	De monitoring en/of evaluatie kan aanleiding geven tot verdere verfijning of aanpassing van deze maatregelen. Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen Vlaanderen.be

maatregelen wordt gemonitord.

Aanbeveling 3 – Een duidelijke onderzoeks- en beleidscyclus opmaken en uitvoeren. Opeenvolgende onderzoeksagenda's baseren op de grondige evaluatie van beleidsplannen. Nieuwe onderzoeksagenda's opmaken in functie van beleidsbepaling. Onderzoeksagenda en beleidsplannen elkaar wederzijds laten voeden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 De maatregel "36. Onderzoeksresultat en worden benut in concrete beleidsacties" in het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 werd concreet doorvertaald in een longlist van mogelijke onderzoeken op basis van voorstellen vanuit de Task Force, het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid en tevens gebaseerd op de diepgaande omgevings- en data-analyse door het DMOW. In overleg met de minister werd deze longlist, in overeenstemming met de beleidsprioriteiten van de minister en op basis van de noden gedetecteerd in de voorbereidende analyse, tot een shortlist herleid en door de minister goedgekeurd (waarna toelichting aan de Taskforce Verkeersveiligheid volgde).		Uitgevoerd	https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek
2 Maatregelfiche 7: Gericht verkeersveiligheids		In uitvoering	In het VPV 2026-2030 werd een specifieke maatregelfiche rond onderzoek opgenomen. Om dit verder te operationaliseren, is een nieuwe shortlist

onderzoek binnen VPV 2026-2030				onderzoeksagenda verkeersveiligheid in voorbereiding. https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek
3	Opstart nieuwe raamovereenkomst verkeersveiligheids onderzoek, met in dit kader belangrijke onderzoeksopdrachten:	September 2024	Uitgevoerd	Voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsonderzoek in het kader van de onderzoeksagenda wordt vandaag gebruik gemaakt van een raamovereenkomst, die gesloten is voor een periode van 4 jaar en loopt tot september 2028. De opdracht Evaluatie VPV 2021-2025 heeft betrekking op uitvoering van een: - Benchmark van verkeersveiligheidsplannen uit een aantal andere regio's/landen, - Effectevaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen. De opdracht Omgevingsanalyse VPV 2026-2030 heeft betrekking op: - Een doorgedreven analyse van de (evolutie) van de verkeersongevallen, naar o.m. locatie, tijdstip, slachtofferkenmerken en ongevalskenmerken. - Een analyse van risicofactoren, KPI's en gekende ongevalsfactoren en -oorzaken. - Identificeren van toekomstige trends en ontwikkelingen, waarmee het plan rekening dient te houden om het zo future-proof te maken. - Bepalen van prioritaire aandachtspunten, voortvloeiend uit de analyse van voorgaande elementen.

Aanbeveling 4 – Verschillende reactieve en proactieve maatregelen evalueren in het verkeersveiligheidsbeleid in functie van de kosten-baten en bijdrage aan verkeersveiligheid.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 omhelst logischerwijs een evenwichtige samenstelling van een reactief en een proactief maatregelenpakket. Waar de gevaarlijke punten-aanpak uiteraard als reactief te duiden is, wordt dit anderzijds aangevuld met proactieve maatregelen op het vlak van zowel educatie als sensibilisering, maar evengoed via het uitvoeren van verkeersveiligheids audits en –inspecties van het wegennet.		Uitgevoerd	Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 Vlaanderen.be
2 Bij de opmaak van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 werd op basis van de informatie uit het Europese SafetyCube project een inschatting van de te verwachten impact van de maatregelen gemaakt.		Uitgevoerd	
3 Binnen het geplande raamcontract voor kwaliteitsadvies wordt de bijkomende mogelijkheid van kwaliteitsadvies bij infrastructuurwerken en verkeersveiligheids audits en –		Uitgevoerd	Bij het beoordelen van de offertes voor kwaliteitsadvies bij infrastructuurwerken werden 5 experts voor het luik MIA Quick Scans geselecteerd en werden opdrachten aan hen toegekend. Voor de verkeersveiligheidsaudits en –inspecties waren de offertes inhoudelijk te verschillend om de opdracht te kunnen gunnen.

	inspecties mogelijk gemaakt.		
4	Het Verkeersveiligheidsplan 2026-2030 omhelst opnieuw een evenwichtige samenstelling van een reactief en een proactief maatregelenpakket. Waar de gevaarlijke punten-aanpak uiteraard als reactief te duiden is, wordt dit anderzijds aangevuld met proactieve maatregelen op het vlak van zowel educatie als sensibilisering, maar evengoed via het uitvoeren van verkeersveiligheids audits en – inspecties van het wegennet.	Uitgevoerd	https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen
5	Evaluatiestudie VPV 2021-2025	Uitgevoerd	De uitgevoerde evaluatiestudie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 combineert een internationale benchmark met een effectevaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen, om na te gaan wat werkt en waar Vlaanderen kan bijsturen. Hierbij werd, waar mogelijk, voor een selectie van maatregelen de (te verwachten) impact van de maatregelen berekend. https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025

Aanbeveling 5 – Evidence-based beleid in de praktijk brengen en monitoring- en evaluatiereflex op permanente basis uitbouwen.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 is		Uitgevoerd	

	gebaseerd op een uitgebreide analyse van de beschikbare verkeersveiligheids cijfers en een interne analyse van de uitvoering van het voorgaande verkeersveiligheidsplan.		
2	Daarnaast is de selectie van de shortlist van de onderzoeksagenda verkeersveiligheid in overeenstemming met de maatregelen van het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025.	Uitgevoerd	https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek
3	De semestriële monitoring werkt als Early Warning System voor het bijsturen van de maatregelen	Uitgevoerd	Zie opeenvolgende semestriële voortgangsrapporteringen : Semestriële voortgangsrapportering (VPV 2021-2025) Vlaanderen.be
4	Extra evaluatiemogelijkheden worden voorzien via het nieuwe raamcontract adviesverlening.	Uitgevoerd	Bij het beoordelen van de offertes voor kwaliteitsadvies bij infrastructuurwerken werden 5 experts voor het luik MIA Quick Scans geselecteerd en werden opdrachten aan hen toegekend. Voor de verkeersveiligheidsaudits en -inspecties waren de offertes inhoudelijk te verschillend om de opdracht te kunnen gunnen.
5	Evaluatie VPV 2021-2025	Uitgevoerd	In 2025 liet het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een evaluatiestudie uitvoeren van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Deze studie combineert een internationale benchmark met een effectevaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen, om na te gaan wat werkt en waar Vlaanderen kan bijsturen. https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/evaluatie-

			verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025
6	Omgevingsanalyse VPV 2026-2030	Uitgevoerd	Om te kunnen beschikken over een goed beeld van de actuele toestand op vlak van verkeersveiligheid in Vlaanderen, werd in de loop van 2025 door Vias institute, in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, een omgevingsanalyse uitgevoerd. Deze omgevingsanalyse diende mee als input voor de opmaak en concrete invulling van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030. https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/omgevingsanalyse-vpv-2026-2030
7	Maatregelfiche 7: Gericht verkeersveiligheids onderzoek binnen VPV 2026-2030	In uitvoering	In het VPV 2026-2030 werd een specifieke maatregelfiche rond onderzoek opgenomen. Om dit verder te operationaliseren, is een nieuwe shortlist onderzoeksagenda verkeersveiligheid in voorbereiding. https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek
8	Monitoring uitvoering 2026-2030	VPV In uit- voering	In navolging van de semestriële voortgangsrapportering van het vorige Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 wordt werk gemaakt van een, aan het nieuwe verkeersveiligheidsplan, aangepaste vorm van monitoring. Op deze manier waarborgen we opnieuw opvolging van de uitvoering van dit plan. https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/semestriële-voortgangsrapportering

Aanbeveling 6 – Verkeersveiligheid altijd laten primeren bij beleidskeuzes, wat moet blijken uit de genomen maatregelen en de uitvoering.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen – periode 2026-2030	Eind 2025	Uitgevoerd	Op 9 januari 2026 werd het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 op de Vlaamse Regering goedgekeurd. Dit omvat een specifiek maatregelenpakket, gericht op de omschreven prioritaire aandachtspunten, en geeft invulling aan de klassieke 5 E's van een verkeersveiligheidsbeleid (Education, Engineering, Enforcement, Evaluation, Engagement). Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen Vlaanderen.be
2 Verkeersveiligheid werd als 1 van de 5 speerpunten binnen het beleidsdomein MOW naar voor geschoven.	2025	Uitgevoerd	De 5 naar voor geschoven speerpunten binnen het beleidsdomein MOW zijn: - Verkeersveiligheid - Duurzaam en vlot personenvervoer - Duurzaam en vlot goederenvervoer - Performante infrastructuur - Omgaan met klimaatverandering

Aanbeveling 7 – De noodzakelijke VTE's inzetten om de regierol van het departement MOW waar te maken.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Oprichting transitienetwerken (netwerken gebouwd rond onze maatschappelijke uitdagingen voor de toekomst) overeenkomstig de vijf speerpunten binnen het beleidsdomein MOW, waarbij "verkeersveiligheid" één van de speerpunten is.	2025	In uitvoering	Met de transitienetwerken willen we meer programmatorisch en geïntegreerd samenwerken over entiteiten en beleidsdomeinen heen voor uitdagingen die niet (efficiënt en optimaal) binnen één entiteit of beleidsdomein opgenomen kunnen worden. Het trekkerschap hiervan ligt bij het departement MOW. AWV maakt standaard deel uit van het kernteam van dit transitienetwerk. De regierol voor verkeersveiligheid wordt binnen het bestaande team van het departement MOW opgenomen.

Aanbeveling 8 – De nieuwe governancestructuur moet daadkrachtig optreden, zichzelf tijdig evalueren en indien nodig bijsturen. Relevante actoren zoals het AWW moeten maximaal betrokken worden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 We blijven luisteren naar diverse belanghebbenden en delen onderling ervaring en kennis met mekaar uit. De verkeersveiligheids experts en mobiliteitsdeskundigen binnen de Taskforce Verkeersveiligheid, waaraan het AWW sinds eind 2022 ook stelselmatig deelneemt, maken hun prioriteiten helder en formuleren hun adviezen bij de ontwerpteksten voor afwegingskaders, vademecums en geplande initiatieven. Bij de verkeersveiligheidsafels met lokale overheden en lokale politie hebben we gefocust op doorgedreven verkeersveiligheidsanalyses per provincie tot op gemeentelijk niveau.		Uitgevoerd	<u>Legislatuur 2019-2024</u> : Task Force Verkeersveiligheid
2 We blijven luisteren naar diverse belanghebbenden en delen onderling ervaring en kennis met mekaar uit als onderdeel van de nieuwe governancestructuur bij het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030.		Uitgevoerd	Op vlak van governance wordt bij het opmaken en opvolgen van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 gekozen voor een slanke structuur met een duidelijk takenpakket (https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025/governance-

[verkeersveiligheidsplan-vlaanderen](#)).

Concreet kreeg dit vorm via een stuurgroep die zich in 2025 heeft gefocust op het begeleiden van de opmaak van het nieuwe verkeersveiligheidsplan. Deze stuurgroep wordt voorgezeten door minister De Ridder en AWV maakt standaard deel uit van deze stuurgroep.

<https://www.vlaanderen.be/stuurgroep-verkeersveiligheid>

3	Oprichting transitienetwerken (netwerken gebouwd rond onze maatschappelijke uitdagingen voor de toekomst) overeenkomstig de vijf speerpunten binnen het beleidsdomein MOW, waarbij "verkeersveiligheid" één van de speerpunten is.	2025	In uitvoering	Met de transitienetwerken willen we meer programmatorisch en geïntegreerd samenwerken over entiteiten en beleidsdomeinen heen. Het trekkerschap hiervan ligt bij het departement MOW. AWV maakt standaard deel uit van het kernteam van dit transitienetwerk.
4	Geactualiseerd Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen – periode 2026-2030	2025	Uitgevoerd	Op 9 januari 2026 werd het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2026-2030 op de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het is gestructureerd volgens de klassieke 5 E's voor verkeersveiligheid (Education, Engineering, Enforcement, Evaluation, Engagement). Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen Vlaanderen.be

Aanbeveling 9 – Duidelijkheid brengen bij investeringen die gelinkt zijn aan verschillende doelstellingen, GIP opwaarderen tot performante realisatietool, stappen zetten in realisatie prestatiebegroting.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Via het GIP worden de investeringen binnen het beleidsdomein MOW opgevolgd.		In uitvoering	Het geïntegreerd investeringsprogramma is het instrument in het beleidsdomein dat gebruikt wordt voor de sturing van de keuzes voor investeringen en prioriteiten. Zoals voorzien in het regeerakkoord is de investeringscel bij het departement MOW ondertussen opgericht. Deze linkt investeringskeuzes aan

beleidskeuzes en kijkt modusneutraal, vraaggericht en kritisch naar alle voorstellen die binnen het beleidsdomein MOW ingediend worden. Op basis van die analyse zal de investeringscel van het departement MOW projecten voorleggen die een maximaal hefboomeffect hebben. Enkel de projecten die in het GIP opgenomen worden, zullen nog uitgevoerd worden.

We koppelen dit GIP expliciet aan de meerjarenraming waardoor we enkel keuzes maken waarvan we weten dat ze ook budgettair afgedekt zullen zijn en we tegelijk ook een verantwoording geven voor de investeringskredieten die in de Vlaamse begroting ingeschreven zijn.

Aanbeveling 10 – Inzetten op performanter kennisbeheer en datasystemen, en systematische uitwisseling tussen AWV en departement MOW.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Systematische informatie-uitwisseling tussen DMOW en AWV over de nieuwe dynamische lijst zelf loopt al sinds de start van de opmaak van de dynamische lijst. DMOW zorgt er ook bijkomend voor dat bij opmaak van de nieuwe dynamische lijst het KIM-nummer reeds wordt toegevoegd, zodat direct duidelijk wordt of het al dan niet een nieuw gevaarlijk punt betreft.		Uitgevoerd (jaarlijks herhaald)	De doorrekening van de dynamische lijst gevaarlijke punten wordt jaarlijks uitgevoerd door DMOW en de uitvoering en opvolging ervan wordt afgestemd met AWV. In 2025 werd een nieuwe doorrekening gemaakt, resulterend in de dynamische lijst gevaarlijke punten 2025. https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/pers/persberichten/21-januari-2026-nieuwe-lijst-gevaarlijke-punten-bijna-helft-van-locaties-ondertussen-weggewerkt

Aanbeveling 11 – Nieuwe data-architectuur implementeren en opmaakproces optimaliseren.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
---------------------	--------------------------	--------	---------------------------

1	De operationalisering van de eerder uitgevoerde architectuuranalyse is lopend.	In uitvoering	Een eerste mijlpaal is de afwerking van een tool die de controle van de gevaarlijke punten, evenals de opmaak van de dynamische lijst (en hiermee samenhangende info) via verdere automatisering faciliteert. Een tweede mijlpaal is de uitgevoerde functionele analyse. De laatste fase is ingegaan: met name afwerking modernisering lokalisatie- en aggregatieproces.
---	--	---------------	--

Aanbeveling 12 – Het historisch programma zo vlug mogelijk afwerken en de kosten verder beheersen. Voor de projecten in ontwerpfase eerst de toegevoegde waarde van uitvoering nagaan.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Afwerken historisch programma		In uitvoering	Momenteel zijn 807 van de 809 punten van de historische lijst gevaarlijke punten afgerond. 1 project is in uitvoering en 1 project is in voorbereiding.

Aanbeveling 13 – Een eindevaluatie van het historisch programma uitvoeren, waarbij vooral het effect wordt nagegaan van de soort ingrepen en de type-oplossingen.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Uitvoering onderzoek "Effectevaluatie historische en dynamische gevaarlijke puntenlijst"	Eind 2024	Uitgevoerd	Onderzoeksrapport beschikbaar via https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/effectevaluatie-aanpak-gevaarlijke-punten (met als voorwerp van de opdracht enerzijds een eindevaluatie van de historische gevaarlijke puntenlijst én anderzijds een tussentijdse effectevaluatie van de aanpak van gevaarlijke punten via jaarlijkse dynamische gevaarlijke puntenlijsten).

Aanbeveling 14 – Een transparante werking opzetten van de dynamische lijsten voor monitoring, evaluatie, budget en communicatie.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Publicatie dynamische gevaarlijke puntenlijst op		Uitgevoerd (jaarlijks herhaald)	https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/effectevaluatie-aanpak-gevaarlijke-punten

	vlaanderen.be én op wegenenverkeer.be			werken/verkeer/gevaarlijke-punten https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten
2	Dynamische gevaarlijke puntenlijst(en) als open data beschikbaar		Uitgevoerd (jaarlijks herhaald)	https://www.vlaanderen.be/datavindplaats
3	Uitvoering onderzoek "Effectevaluatie historische dynamische gevaarlijke puntenlijst"	Eind 2024	Uitgevoerd	Onderzoeksrapport beschikbaar via https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/effectevaluatie-aanpak-gevaarlijke-punten (met tussentijdse evaluatie van de aanpak van de gevaarlijke punten via een dynamische lijst)
4	Gebruik applicatie KIM-		Uitgevoerd	Binnen AWV werd de KIM-applicatie ontwikkeld en in gebruik genomen. Deze tool ondersteunt de interne opvolging van diverse kleine ingrepen. Begin 2024 lanceerde AWV een overzichtskaart van alle kleinere verkeersveiligheidsingrepen (quick wins). De kaart bevat alle kleine werken sinds 2020 aan gevaarlijke punten, schoolroutes en op MIA-projecten. https://wegenenverkeer.be/hoe-werken-we-aan-verkeersveiligheid

Aanbeveling 15 – De dynamische werking van de lijsten bewaken. Daarvoor dient het AWV beter te prioriteren via een doorgedreven permanente monitoring en analyse. Hardnekkige punten (punten die meermaals punten voorkomen op de jaarlijkse dynamische lijst) en punten met een hoge prioriteitscore moeten daarbij voorrang krijgen op de eenmalige punten of punten met lage prioriteitscores. Alle punten moeten worden opgevolgd, maar de operationele planning moet steunen op voldoende onderbouwde prioritering. Er moet worden nagegaan of een punt na een aanpak via quick win nog voldoende potentieel heeft op verbetering om de geplande structurele ingreep, inclusief de kostprijs, te verantwoorden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Prioritering hardnekkige gevaarlijke punten		Uitgevoerd	Locaties waar frequent ongevallen plaatsvinden, worden opgenomen in de lijst van gevaarlijke punten. AWV werkt met een dynamische lijst, gebaseerd op de meest recent gelokaliseerde ongevalsgegevens. Op de dynamische lijst gevaarlijke punten wordt een hoger gewicht

toegekend aan ongevallen met kwetsbare weggebruikers. De punten op deze lijst worden systematisch aangepakt door AWW.

Na de doorrekening van de dynamische lijst van gevaarlijke punten worden voor die locaties waar de oorzakelijke factor onduidelijk blijft, aanvullende verkeerskundige onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken moeten bepalen welke ingrepen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. AWW streeft ernaar om voor elk gevaarlijk punt waarvoor, na analyse, een duidelijk verband wordt vastgesteld tussen de ongevallen en de infrastructuur, een passende ingreep uit te voeren om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Aanbeveling 16 – Het opvolgingssysteem in KIM verder uitwerken met het oog op permanente monitoring en evaluatie, en op een performantere data-uitwisseling tussen de entiteiten voor de dynamische lijst.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Zie aanbevelingen 10 en 14		Uitgevoerd	

Aanbeveling 17 – Een effectevaluatie opzetten, waarbij de quick wins, de structurele ingrepen en de punten met een dubbele aanpak worden geëvalueerd.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Uitvoering onderzoek "Effectevaluatie historische en dynamische gevaarlijke puntenlijst"	Eind 2024	Uitgevoerd	Onderzoeksrapport beschikbaar via https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/verkeersveiligheidsonderzoek/effectevaluatie-aanpak-gevaarlijke-punten (met als voorwerp van de opdracht enerzijds een eindevaluatie van de historische gevaarlijke puntenlijst én anderzijds een tussentijdse effectevaluatie van de aanpak van gevaarlijke punten via jaarlijkse dynamische gevaarlijke puntenlijsten).

Basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer

40-D (2023-2024) – Nr.1

Aanbeveling 1 – Baseer toekomstige decreten voor ingrijpende hervormingsprojecten minimaal op de resultaten van de volgende elementen: (1) een evaluatie van de bestaande situatie, (2) een heldere toekomstvisie, (3) eenduidige, evenwichtige en realistische doelstellingen en (4) een realistische en efficiënte uitvoeringskalender.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Een meer diepgaande voorbereiding zou de complexiteit van bepaalde elementen vroeger zichtbaarder hebben gemaakt en hiermee geleid hebben tot minder onduidelijkheden en een meer realistische planning voor de opmaak van de uitvoeringsbesluiten. Dient te worden meegenomen in volgende hervormingsprojecten.		Gepland	Blijvend aandachtspunt bij ingrijpend hervormingstraject

Aanbeveling 2 – Test essentiële elementen van nieuwe concepten uit in proefprojecten, die op voorhand duidelijke doelstellingen meekrijgen en nadien voldoende tijd krijgen om geëvalueerd te worden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 De te behalen doestellingen voor de proefregio's en de proefprojecten hadden, zeker in meer detail uitgewerkt kunnen worden. De focus lag hierdoor sterk op het plan en werkstructuur voor de vervoerregio's en te weinig op de operationele uitrol van innovatieve vervoeroplossingen voor het vervoer op maat in deze regio's. De hiervoor extra nodige middelen om deze		Gepland	Blijvend aandachtspunt bij ingrijpend hervormingstraject

projecten ten volle uit te rollen binnen het huidige netwerk, en de hier bijgevolg aan gekoppelde extra kosten, waren niet of onvoldoende opgenomen. Dit is een belangrijk leerpunt om mee te nemen voor de toekomst.

Aanbeveling 3 – Veranker passende beleidsafstemming met andere beleidsdomeinen, zoals Omgeving, met het oog op een bijdrage tot het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het toekomstig beleidsplan ruimte.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Door MOW en OMG wordt structureel samengewerkt rond de rapportering Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP), hierrond zijn de nodige afspraken gemaakt. Verder bestaat er het MOM (MOW-OMG) wat een overlegplatform is tussen MOW en OMG waarin structureel samengewerkt wordt, uitwisseling van kennis en afstemming van afspraken gebeurt. Naast deze bestaande initiatieven, zal maximaal ingezet worden om de samenwerking verder te bevorderen.		In uitvoering	Er was een goede samenwerking tussen MOW, het VEKA en de VMM bij de voorbereiding van de beleidsplannen rond lucht en klimaat. We hebben samen een gemeenschappelijke visie uitgewerkt om de emissies van broeikasgassen en luchtvervuiling door transport te doen dalen, elke organisatie vanuit zijn rol en met zijn expertise. De maatregelen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen lopen immers grotendeels gelijk met deze voor de vermindering van luchtvervuiling en bovendien geven ze ook gedeeltelijk een antwoord op mobiliteitsvraagstukken. Ook in de verdere opvolging van de uitvoering werken we structureel samen. MOW levert mee de gegevens aan voor de voortgangsrapporten en voor een aantal maatregelen wordt nauw samengewerkt.
2 Het MOM (MOW-OMG) is een overlegplatform tussen MOW en OMG waarin structureel samengewerkt wordt, uitwisseling van kennis en		In uitvoering	

	afstemming van afspraken gebeurt.		
3	Naast deze bestaande initiatieven, zal maximaal ingezet worden om de samenwerking verder te bevorderen.	In uitvoering	
Aanbeveling 4 – Aligneer nieuw beleid met de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties, alsook het principe dat niemand mag worden achterlaten (leave no one behind) uit de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling van de Verenigde Naties. Stuur Vizier 2030 in die zin bij.			
	Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status Toelichting bij de status
1	Het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap dat stelt dat iedereen op een gelijkwaardige wijze moet kunnen deelnemen aan de maatschappij vormt het uitgangspunt van de regelgeving rond aangepast vervoer (compensatiedecreet openbaredienstverplichting). Het principe van toegankelijkheid werd meegenomen in de regelgeving voor het bekomen van subsidies bij het uitbouwen van Hoppinpunten. Verder voorziet het bestek voor de Hoppincentrale voor de digitale kanalen dat de systemen veilig zijn en voldoen aan de eisen voor mensen met beperkingen. Ten minste wordt voldaan aan de laatste Europese richtlijn voor toegankelijke overheidswebsites		In uitvoering

en apps (EN 301 549).

Aanbeveling 5 – Voorzie bij ingrijpende hervormingsprojecten tijdig in een eenduidige en allesomvattende regelgevingsagenda en voer die binnen een redelijke termijn uit om de inwerkingtreding en toepassing op het terrein vlot te laten verlopen.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Een meer diepgaande voorbereiding zou de complexiteit van bepaalde elementen vroeger zichtbaarder hebben gemaakt en hiermee geleid hebben tot minder onduidelijkheden en een meer realistische planning voor de opmaak van de uitvoeringsbesluiten .		Gepland	Blijvend aandachtspunt bij ingrijpend hervormingstraject

Aanbeveling 6 – Voorzie bij grote hervormingsprojecten tijdig concrete taakomschrijvingen en een heldere rolverdeling.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Een meer diepgaande voorbereiding zou de complexiteit van bepaalde elementen vroeger zichtbaarder hebben gemaakt en hiermee geleid hebben tot minder onduidelijkheden en een meer realistische planning voor de opmaak van de uitvoeringsbesluiten .		Gepland	Blijvend aandachtspunt bij ingrijpend hervormingstraject

Aanbeveling 7 – Voorzie bij grote hervormingsprojecten in een realistische projectplanning voor zowel de conceptuitwerking als de implementatie, met aandacht voor de onderlinge afhankelijkheden van deelbeslissingen, strategische

en operationele risicoanalyses met passende beheersmaatregelen, voortgangsrapportering en bijsturingsmogelijkheden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Een meer diepgaande voorbereiding zou de complexiteit van bepaalde elementen vroeger zichtbaarder hebben gemaakt en hiermee geleid hebben tot minder onduidelijkheden en een meer realistische planning voor de opmaak van de uitvoeringsbesluiten.		Gepland	Blijvend aandachtspunt bij ingrijpend hervormingstraject

Aanbeveling 8 – Realiseer een goed uitgebouwd en aantoonbaar toezicht van het departement MOW op De Lijn als beheerder van het vervoersysteem.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Oprichting van een Vervoersautoriteit binnen DMOW	2024	Uitgevoerd	De vervoerstoriteit werd opgericht in 2024
2 Jaarlijkse evaluatie en opvolging van het ODC 2023-2027	Afgerond voor het jaar 2023 en 2024; voor het jaar 2025 wordt het rapport verwacht tegen het zomerreces 2026	In uitvoering	Het opvolgingsrapport voor 2023 en 2024 werd opgemaakt en gepubliceerd op de website van de Vervoersautoriteit (https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/beleidsthemas/vervoersautoriteit) Het opvolgingsrapport voor het jaar 2025 wordt verwacht tegen het zomerreces 2026.
3 Regelmatig overleg wordt georganiseerd met de AOT, FOD Mobiliteit & Brussels Mobilité		In uitvoering	Periodiek overleg vindt plaats met de AOT, FOD Mobiliteit & Brussels Mobilité. Bijkomend worden bijkomende overlegmomenten omtrent specifieke thema's (bv. compensatieformule) ingepland.

Aanbeveling 9 – Waarborg, in samenspraak met de lokale besturen, een continue werking van de vervoerregioraden door passende ondersteuning te voorzien voor de uitvoering en opvolging van basisbereikbaarheid.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
---------------------	--------------------------	--------	---------------------------

1	Het departement MOW heeft een toekomstvisie (vervoerregiowerking 2.0) opgesteld waarin hierop ingegaan wordt. Het uitvoeren van de in de Regionale Mobiliteitsplannen opgenomen acties is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle actoren. Alle actoren dienen dus in de komende meerjarenbegrotingen hiervoor de nodige middelen te voorzien. Voor de MOW-actoren zal dit via het GIP-verlopen, via bestaande subsidiesystemen aan steden/gemeenten bv. Hoppinpunten, fietspaden, ... en/of via eigen menskracht. Het team regionale beleidsmedewerkers (waaronder de administratieve voorzitters vallen) wordt best versterkt om de vervoerregiowerking optimaal te kunnen uitbouwen en dient de nodige middelen te hebben om jaarlijks een kwalitatieve monitoring te kunnen voeren en een evaluatie te kunnen uitvoeren zoals decretaal bepaald. nodige middelen te hebben om jaarlijks een kwalitatieve monitoring te kunnen voeren en een evaluatie te kunnen uitvoeren zoals decretaal bepaald.	Doorlopend	In uitvoering	Begin '25 zijn de nieuwe vervoerregioraden (VVR) samengesteld, nieuwe Huishoudelijke reglementen opgesteld en de politieke voorzitters aangewezen. Alle VVR zijn intussen al meermaals samengekomen om rond aanpassingen aan het OV-net en het GIP. Vnl. met het breed gedragen verzet tegen de besparingsplannen van De Lijn liepen de Vervoerregioraden in de wintermaanden '25/'26 in de kijker. De besparingen binnen de Vlaamse Overheid brengen met zich mee dat personeelsleden die het vervoerregioteam verlaten niet kunnen vervangen worden en dat het werkingsbudget in '25 gehalveerd is en in '26 bijna geheel wegbespaard. Een aantal subsidies aan steden/gemeenten zoals rond schuulinfrastructuur of gemeentelijke mobiliteitsplannen werden stopgezet waardoor er minder incentieven zijn voor de steden/gemeenten om duurzame mobiliteitsmaatregelen te nemen.
---	--	------------	---------------	--

Aanbeveling 10 – Voorzie in een periodieke opvolging van de doelstellingen opgenomen in de Vlaamse mobiliteitsvisie aan de hand van indicatoren met tussentijdse streefwaarden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Voor de operationalisering van de monitoring van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 wordt een koppeling gemaakt naar de 5 speerpunten die invulling geven aan de MOW-beleidsnota 2025-2029 (vanuit legislatuur overschrijdend perspectief)	2025	Uitgevoerd	Opmaak Monitoringsoverzicht Mobiliteitsvisie werd afgerond voor 2025. In 2026 is er een geactualiseerd overzicht voorzien (4e kwartaal).
2 Bij elk speerpunt wordt een analyse gemaakt van reeds bestaande en nieuwe KPI's	2025	Uitgevoerd	
3 De indicatoren worden opgenomen in het MoMo dashboard		In uitvoering	Een aantal bestaande indicatoren zijn reeds opgenomen in MoMo, nieuwe zullen volgens het jaaractieplan van MoMo worden toegevoegd
4 De rapportage (i.e. het dashboard met de doelstellingen) wordt opgenomen door de transitienetwerken		In uitvoering	Frequentie zal vermoedelijk jaarlijks zijn.

Aanbeveling 11 – Zie erop toe dat de actieplannen van de regionale mobiliteitsplannen voorzien zijn van (1) een prioritering van acties, (2) de vereiste budgetten om deze te realiseren en (3) mijlpalen.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 In al de mobiliteitsplannen is een prioritering van acties en inschatting van de nodige budgetten opgenomen. De granulariteit hiervan verschilt weliswaar en hoe verder in de toekomst gesitueerd		In uitvoering	Alle RMP's zijn goedgekeurd en voorzien van de gevraagde elementen. Via inspraak in de opmaak van het GIP wordt ernaar gestreefd zo veel mogelijk van de in de RMP's vermelde projecten in het GIP op te nemen.

hoe groter de
onzekerheidsmarge.

Aanbeveling 12 – Zorg dat de doelstellingen inzake modal shift en andere Vlaamse, grondwettelijk en internationaal verankerde doelstellingen kunnen gerealiseerd worden op basis van het principe van vraaggestuurd aanbod.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Basisbereikbaarheid heeft tot doel om tot een vraaggestuurd OV te komen. Via Hoppin en fiets wordt voluit ingezet op een modal shift weg van de eigen wagen.		In uitvoering	

Aanbeveling 13– Voorzie in een regelmatige, periodieke monitoring van en rapportage over de werkelijke vervoersvraag en de eventuele discrepantie met het aanbod. Maak op basis hiervan duidelijk wat de budgettaire noden zijn om de dienstverlening bij te sturen en zo blinde vlekken en overaanbod te vermijden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Jaarlijkse evaluatie van de vervoersplannen in de 15 vervoerregio's	2025	In uitvoering	De Lijn heeft in februari 2025 een eerste evaluatie van de vervoersplannen van de 15 vervoerregio's uitgevoerd. Hierbij wordt een vergelijking gemaakt tussen de periodes 06/01/2024 t.e.m. 30/06/2024 en 07/01/2023 t.e.m. 30/06/2023. Op basis van deze resultaten bekijken we de bijkomende vragen om het openbaar vervoer te versterken en/of blinde vlekken in bepaalde regio's aan te pakken. Hierover zal vervolgens gerapporteerd worden aan de Vlaamse regering in het najaar 2025 met het oog op de toewijzing van de extra exploitatiemiddelen die voorzien zijn deze regeerperiode vanaf 2026. De vervoersautoriteit heeft de voorbereiding voor een evaluatierapport 2025 opgestart.
2 Opmaak van een kader aanbodsautonomie		Uitgevoerd	Een eerste versie van het kader aanbodsautonomie werd opgemaakt na overleg tussen De Lijn en DMOW. Dit kader bevat een overzicht van de tactische en structurele maatregelen op vlak van aanbodswijzigingen.

Het monitoringrapport wordt ieder kwartaal opgesteld en jaarlijks wordt een evaluatierapport opgemaakt. De

rapportering m.b.t. de VOM-deelsystemen worden mee verwerkt in deze rapporten.

Aanbeveling 14 – Het is aangewezen na te gaan of de a priori kostprijsberekening voor kernnet en aanvullend net overeenkomt met de werkelijke kost na uitvoering en hierover transparant te communiceren.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Vanuit de Vervoersautoriteit wordt gewerkt aan de opmaak van een compensatieformule		In uitvoering	Er worden de nodige voorbereidingen getroffen zodat een compensatieformule beschikbaar is tegen het nieuwe ODC. DMOW en De Lijn werken intens samen om tot een transparante compensatieformule te komen.
2 Beschikbaar zijn van een opvolgingstool		In uitvoering	De Lijn maakt het onderscheid naar aanbodgerelateerde kosten, overige (productie-ondersteunende) werkingskosten en ontvangsten voor kern- en aanvullend net alsook voor de kosten en ontvangsten van het VOM. Deze methodiek is reproduceerbaar en reconcilieerbaar met de exploitatieuitgaven en middelen van De Lijn voor de verschillende vervoerslagen en vormt de basis voor de allocatie van de kostprijsparameters tot op niveau van de vervoerregio, dewelke uitgezet kunnen worden aan de uitgevoerde kilometers bus en tram per vervoerregio.

Aanbeveling 15 – Zorg voor voldoende detaillering van de verschillende vervoerslagen van basisbereikbaarheid in de BBT en maak in de begroting van De Lijn een onderscheid tussen exploitatiekosten, algemene werkingskosten en vervoersontvangsten, zodat het gevoerde beleid kan geëvalueerd worden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 In de begroting van De Lijn wordt reeds een aparte lijn voorzien voor de vervoersontvangsten. Daarnaast wordt in de begroting van De		In uitvoering	Het gevraagde onderscheid is mogelijk op basis van de aansluiting die vanuit de P&L De Lijn gemaakt wordt naar de te onderscheiden rubrieken en dit op niveau van kern-/aanvullend net en VOM.

Lijn aan uitgavenzijde ook een opdeling gemaakt van de verschillende types aan werkings- en exploitatiekosten. De opmerking dat de opdeling van de verschillende vervoerslagen binnen basisbereikbaarheid nog beter naar voor kan komen in de BBT is terecht. De rol van De Lijn zal erin bestaan om hier toekomstgericht op voorbereid zijn, door vanuit het hernieuwd CO model de reële kosten automatisch te alloceren aan de verschillende vervoerslagen, met een onderscheid naar exploitatie- en werkingskosten zodat de link kan gelegd worden met de gedetailleerde begroting.	In de BBT is het op dit moment niet mogelijk om het gevraagde onderscheid te maken aangezien in onze toelage geen onderscheid gemaakt wordt tussen de exploitatiekosten en de algemene werkingskosten.
--	---

Aanbeveling 16 – Volg de reizigersaantallen gedetailleerd op en onderzoek de oorzaken van de evoluties om de invulling van de vervoersvraag te optimaliseren.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 De Lijn zal in 2024 naar een accuratere meting gaan van de opstappers en de bezetting van elke lijn. Hiervoor is de uitrol van de installatie van telcamera's lopende. Er zal eveneens een extrapolatie-algoritme in gebruik genomen worden die voor de ritten gereden door voertuigen die nog niet uitgerust zijn met een telcamera, een accurate	2024	Uitgevoerd	Om een nauwkeurig beeld te krijgen van het aantal reizigers en de bezettingsgraad van haar voertuigen, rust De Lijn haar voertuigen uit met telcamera's. Aangezien slechts een deel van de voertuigen is uitgerust met deze telcamera's, heeft De Lijn een extrapolatiealgoritme ontwikkeld. Dit algoritme is getraind op basis van de bestaande telcamera data en schat het aantal opstappers en de bezettingsgraad in voor ritten waar geen telcamera's aanwezig zijn. Belangrijke inputparameters voor dit algoritme zijn de scans van abonnementen, smarttickets en contactloze betalingen die plaatsvinden op het voertuig. Daarnaast neemt het model ook tal

inschatting maakt op basis van een model dat getraind wordt met telcamera data.

van andere variabelen op. De cijfers zijn vanaf januari 2023 berekend op basis van het algoritme. In 2024 werd er overgeschakeld naar het extrapolatie-algoritme als basis voor de officiële rapportering.

Aanbeveling 17 – Werk alle vormen van vervoer op maat met spoed uit en integreer ze in het aanbod van de hoppincentrale, ook op het vlak van tarifiering, reservatie en betaling.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 De Lijn is verantwoordelijk voor de onderdelen VOM Flex, VOM vast en versterking AN met VOM-budget uit de laag van Vervoer op Maat. Deze lagen zijn correct uitgerold op basis van de in de vervoerregio's goedgekeurde ov-plannen. Er is een De Lijn Flex-centrale binnen De Lijn die het aanbod van dit type vervoer regelt. De andere onderdelen van het Vervoer op Maat worden door het Departement uitgerold.	VOM deelsystemen: 2025 Aangepast vervoer: 2027	In uitvoering	De VOM-deelvoertuigen zijn volledig uitgerold. Zowel inzake deelfietsen als deelwagens werden in de loop van 2025 alle voertuigen op het terrein geplaatst. Informatie over het aanbod is beschikbaar via de hoppinpuntzoeker. Om invulling te geven aan de bepalingen wat betreft aangepast vervoer van het Decreet Basisbereikbaarheid in lijn met het Regeerakkoord en de Beleidsnota 2024-2029, werden enkele trajecten opgestart, nl. - uitwerking nieuw decreet (met opname definitie mobiliteitsindicatiestelling) en bijhorend BVR aangepast vervoer - voorzien data- en reserveringsplatform aangepast vervoer Het ontwerpdecreet werd een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 19/12/25, een tweede keer (na aanpassingen aan advies VTC) op 6/03/26. We verwachten een advies van de Raad van State tegen midden april 2026. Het bestek voor de aanbesteding data- en reserveringsplatform aangepast vervoer wordt opgemaakt. Het is de bedoeling om dit in Q2 2026 in de markt te zetten

Aanbeveling 18 – Neem de nodige doorstromingsmaatregelen om het openbaar vervoer te bevorderen en aldus de modal shift te realiseren.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
---------------------	--------------------------	--------	---------------------------

1	In de schoot van de 'Task Force doorstroming' wordt het programma opgesteld welke doorstromingsmaatregelen genomen zullen worden. De Lijn en AWV zijn vertegenwoordigd. Input vanuit de regionale mobiliteitsplannen wordt tevens meegenomen.	In uitvoering	TF Doorstroming betreft een continu proces. Voorstellen van maatregelen worden opgenomen in het GIP.
---	---	---------------	--

Aanbeveling 19 – Voorzie in een prioriteringsmechanisme voor de realisatie van alle hoppinpunten, opdat de cruciale hoppinpunten versneld worden ingericht.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1	AWV heeft obv verschillende criteria (zie hoger) telkens een jaarprogramma opgemaakt. Hierbij wordt rekening gehouden met focuspunten vanuit het beleid (via DMOW) en realiseerbaarheid op het terrein.	In uitvoering	De inrichting van Hoppinpunten langs gewestwegen (AWV) is reguliere werking en verloopt obv een jaarprogramma, rekening houdend met specifieke focuspunten vanuit beleid (via DMOW). Er werd door Departement MOW, De Lijn en AWV in Q3 2025 een prioriteringsoefening Hoppinpunten/toegankelijke haltes opgestart die als uiteindelijk doel heeft om richting te geven aan zowel het jaarprogramma van AWV als de prioriteiten van vervoerregio's en steden en gemeenten. Deze prioriteringsoefening staat nu on hold in afwachting van meer duidelijkheid omtrent de budgetten voor AWV voor de aanleg en inrichting van bijkomende Hoppinpunten/toegankelijke haltes binnen het GIP.
2	Door de VVSG is in samenwerking met DMOW & AWV een Hoppin-academie opgericht specifiek gericht op mobiliteitsambtenaren van lokale besturen. Doel is om de continuïteit te waarborgen richting de nieuwe lokale legislatuur en	2025	Uitgevoerd

ervoor te zorgen dat er voldoende budget in de meerjarenbegroting van lokale besturen wordt opgenomen zodat lokale besturen de komende jaren een versnelling kunnen plaatsen in de realisatie van kwaliteitsvolle Hoppinpunten.

3	Voorrang aan ontwikkeling van Hoppinpunten op carpoolparkings en P+R's conform het Regeerakkoord en de Beleidsnota	In uitvoering	De inrichting van hoppinpunten op carpoolparkings en P+R's is een doorlopende actie en wordt in overleg met de VVR voorbereid.
---	--	---------------	--

Aanbeveling 20 – Ontwikkel de hoppinpunten tot volwaardige vervoersknooppunten door in te zetten op performant databeheer en een performante data-uitwisseling, opdat aan de gebruiker realtime-informatie kan worden aangeboden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Doorontwikkeling Hoppinpuntendatabank		In uitvoering	De koppeling van de Hoppinpuntendatabank met de haltedatabank van De Lijn werd in Q4 van 2025 afgerond. Nieuwe doorontwikkelingen van de Hoppinpuntendatabank staan in de steigers, onder andere met Open Street Map.

Spartacuslijn 1 (Hasselt-Maastricht) - Onderbouwing van de keuze voor een trambus 40-A (2023-2024) – Nr.1

Aanbeveling 1 – Onderzoeken welke bijkomende maatregelen kunnen worden genomen om het openbaar vervoer in Limburg alsnog performant(er) te maken, opdat het een alternatief kan zijn voor de auto en de doelstellingen 'modal shift' en 'vermindering van aantal voertuigkilometers' gerealiseerd worden.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Opmaak van een nieuwe projectdefinitie HOV Lijn 1	2025	Uitgevoerd	In het najaar van 2023 is studieopdracht opgestart door De Werkvennootschap. Er is gestart met een inventarisatie en analyse, aangevuld met verkennende gesprekken met de

betrokken administraties en lokale besturen. Begin 2024 heeft gebiedsgericht ontwerpend onderzoek plaatsgevonden, inclusief bespreking van bevindingen in werksessies met de betrokken administraties en lokale besturen. In het najaar 2024 wordt hiervan een synthese gemaakt.

In het voorjaar 2025 heeft De Werkvennootschap het voorstel van nieuwe projectdefinitie HOV Lijn 1 Hasselt-Maastricht afgerond. De stand van zaken is reeds besproken met de betrokken administraties in een werksessie op 27 februari 2025. Het doel was te komen tot een ambitieus maar evengoed haalbaar/betaalbaar HOV-project. De meerwaarde wordt aangetoond op basis van cijfers van reizigerspotentieel, via doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel (RVM). Het voordeel van de keuze voor een busgebaseerd systeem is de kans tot slimme fasering en spreiding in de planning. In de huidige aanpak van De Werkvennootschap kan er gewerkt worden met 'quick wins' gericht op de doorstroming van het HOV op korte termijn. Dit maakt het project meer haalbaar, zowel naar noodzakelijke vergunningen en budgetten.

Op 14 juli 2025 heeft de Vlaamse Regering het meerjarig-GIP goedgekeurd. Het GIP omvat het investeringsplan voor de drie jaren 2025 tot en met 2027, aangevuld met een narratief van prioriteiten (VR 2025 1407 MED.0277/2BIS). Hierin opgenomen zijn enkele grote infrastructuurprojecten om het openbaar vervoer te versterken, waarbij de Vlaamse Regering volop investeert in het openbaar vervoer om meer mensen te verleiden om bus en tram te nemen. Daarvoor moet het openbaar vervoer stipt, betrouwbaar, kwaliteitsvol en aangenaam zijn. Een voorbeeld hiervan is HOV Limburg: een

				toekomstplan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg. Op basis van het voorstel van nieuwe projectdefinitie voor HOV Lijn 1 zal beslist moeten worden door de Vlaamse Regering of dit project een prioriteit is om deze legislatuur extra middelen voor bepaalde infrastructurele ingrepen ('quick wins') voor vrij te maken.
2	Afstemming met VVM De Lijn en team MOW invm verder uitwerk (H)OV-netwerk in functie van 'modal shift' doelstellingen (cfr. RMP VVR Limburg)	2025	In uitvoering	Zie tekst onder Aanbeveling 1, actie 1

Aanbeveling 2 – Het kostenplaatje van de trambus volledig in kaart brengen, bijvoorbeeld aan de hand van de life cycle cost. Ook rekening houden met studiekosten.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Opmaak SSK-raming nieuwe projectdefinitie HOV Lijn 1 deel infrastructuur DWV	2025	Uitgevoerd	Zie tekst onder Aanbeveling 1, actie 1
2 Opmaak raming deel infrastructuur (laadinfra, stelplaats, etc.) + exploitatiekosten (rollend materiaal, exploitatie en laadconcept, etc) VVM De Lijn	2025-2026	In uitvoering	Op basis van operationele voorbereiding en uitwerking van HOV Lijn 2 (Hasselt-Maasmechelen) heeft De Lijn een totaalbeeld van de exploitatiekosten van HOV Lijn via trambus. HOV Lijn 2 gaat in principe vanaf 1 juli 2026 effectief operationeel worden. Het totaalbeeld van de exploitatiekosten kan op die manier door VVM De Lijn inzichtelijk gemaakt worden voor overige HOV Lijnen via trambussen.

Aanbeveling 3 – Onzekerheden en risico's, aangeduid in de vergelijkende studie, verder onderzoeken en zo nodig de beslissing heroverwegen en explicieter motiveren.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Zie actie 1 bij aanbeveling 1			

Aanbeveling 4 – Alle kwaliteitseisen van een busgebaseerde HOV-oplossing waarmaken (bedding, voertuig, halten) en zich niet beperken tot quick wins.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Voorstel tot opnemen project in meerjarige GIP	2025-2029	Uitgevoerd	Zie tekst onder Aanbeveling 1, actie 1

Aanbeveling 5 – Transparant communiceren over het tijdspad van het ideale scenario.

Omschrijving acties	Uitvoering gepland tegen	Status	Toelichting bij de status
1 Terugkoppeling onderzoek naar betrokken administraties en/of stakeholders in functie van transparante communicatie	2025	Uitgevoerd	Zie tekst onder Aanbeveling 1, actie 1

XV. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE ARRESTEN VAN HET GRONDWETTELIJK HOF EN VAN HET HOF VAN JUSTITIE'

Er zijn geen arresten van het Grondwettelijk Hof en het Hof van Justitie.

XVI. BIJLAGE 'OVERZICHT VAN DE ARRESTEN VAN HET GRONDWETTELIJK HOF EN VAN HET HOF VAN JUSTITIE'

Er zijn geen arresten van het Grondwettelijk Hof en het Hof van Justitie.

XVII. BIJLAGEN FICHES METADATA

ISE Beleid gemeenschappelijk vervoer

Fiche indicator 'aantal toegankelijke haltes'

Benaming	Aantal toegankelijke haltes
Definitie	Aantal toegankelijke haltes naar type beperking (motorische beperking, motorische beperking mits assistentie en visuele beperking). Om het percentage toegankelijke haltes te berekenen is enkel het totaal aantal haltes exclusief bel-of flexbushaltes relevant. Bij de bel- of flexbus is het voertuig zelf immers steeds uitgerust voor passagiers met een beperking. Haltes die exclusief worden aangereden door de bel- of flexbus worden hier daarom niet in beschouwing genomen. Dit cijfer komt tot stand op basis van operationele gegevens haltebeheer bij De Lijn. Het haltebeheer team voert permanent controles uit waarbij medewerkers ter plaatse gaan en kenmerken van de halte inventariseren. A.d.h.v. een beslissingsboom worden haltes dan ingedeeld volgens toegankelijkheidsstatus met onderscheid tussen drie types. Meeteenheid is een percentage van toegankelijke haltes/totaal aantal haltes
Soort indicator	Outputindicator
Bron	De Lijn
Meetfrequentie	Jaarlijkse update in MOMO. Bij De Lijn zelf worden de cijfers per kwartaal geactualiseerd in het kader van de te delen sleutelgegevens Vlaamse overheid – De Lijn ODC.
Kwaliteitsbeoordeling	Nog niet opgenomen in VOS, maar staat op de planning. Gelijkaardige indicatoren bestaan in de ons omringende landen eveneens. De richtlijnen om van een toegankelijke halte te kunnen spreken zijn echter niet overal dezelfde.

Reeds gebruikt in andere documenten	Masterplan toegankelijke haltes Monitoring mobiliteitsvisie Beleidsnota Parlementaire vragen Mobiliteitsplannen VVR en steden en gemeenten ODC – bijlage 6
--	---

ISE Investerings gemeenschappelijk vervoer

Fiche indicator 'aantal actieve hoppinpunten'

Benaming	Aantal actieve hoppinpunten
Definitie	Aantal actieve Hoppinpunten volgens vervoerregio. Een Hoppinpunt is een punt waar verschillende vervoermiddelen samenkomen en op elkaar zijn afgestemd. Je start er je reis of stapt er vlot over van het ene op het andere vervoermiddel, zoals de trein, tram, bus en deelsystemen (fiets, auto of step). Inventarisatie van de actieve hoppinpunten gebeurt doorlopend door DMOW op basis van operationele gegevens van de wegbeheerders. Een update van het cijfer (aantal) in MOMO wordt tweemaal per jaar voorzien, en dit meer bepaald op het einde van ieder semester.
Soort indicator	Outputindicator
Bron	Departement MOW De gegevens zijn afkomstig uit de Hoppinpuntendatabank. Deze databank wordt continu bijgehouden door het Hoppinpuntenmanagement (DMOW) en bevat het meest actuele cijfer. Tweemaal per jaar wordt in MOMO het cijfer geactualiseerd op basis van de cijfers Hoppinpuntendatabank.
Meetfrequentie	Tweemaal per jaar
Kwaliteitsbeoordeling	Geen gecertificeerde indicator Hoppinpunten zijn een zeer specifiek Vlaams concept (cf. artikel 6 van het BVR Hoppinpunten), wat vergelijken moeilijk maakt. In Wallonië wordt er gewerkt rond de Mobipôles en de Mobipoints, wat een vergelijkbaar concept is. Ook in Brussel bestaan soortgelijke mobiliteitshubs.
Reeds gebruikt in andere documenten	Het aantal actieve Hoppinpunten is relevant in het kader van: 1. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029, en dan meer bepaald de (strategische en operationele) doelstelling inzake een duurzame modal shift voor personenvervoer en combimobiliteit (p. 15-16); 2. Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, en dan meer bepaald het beleidsthema knooppunten en netwerken (p. 24-25).

ISE Exploitatie gemeenschappelijk vervoer

Fiche indicator 'aantal emissievrije bussen in dienst'

Benaming	Aantal emissievrije bussen in dienst
Definitie	De Lijn houdt bij wat het aantal emissievrije bussen in dienst is.
Soort indicator	De meeteenheid is een aantal. Outputindicator
Bron	De Lijn ERP-systeem van De Lijn
Meetfrequentie	Maandelijks (laatste dag van de maand)
Kwaliteitsbeoordeling	Geen gecertificeerde indicator. Als % afgezet t.o.v. aantal voertuigen in dienst kan er vergeleken worden.
Reeds gebruikt in andere documenten	ODC en jaarverslag. Komt ook vaak aan bod in parlementaire vragen en persvragen.

ISE Wetenschappelijk onderzoek en studies

Fiche indicator 'Het EV Xperta realiseert de vooropgestelde uitvoering zoals opgenomen in het businessplan EV Xperta'

Benaming	Het EV Xperta realiseert de vooropgestelde uitvoering zoals opgenomen in het businessplan EV Xperta.
Definitie	% van de trekkingsrechten door EV Xperta gerealiseerd. Toelichting: de dotatie van EV Xperta wordt opgedeeld in trekkingsrechten die verdeeld worden onder de entiteiten van het beleidsdomein MOW. Deze trekkingsrechten geven de entiteiten recht om voor x aantal uren beroep te doen op de dienstverlening van EV Xperta (uitvoeren van studies). De uitvoering van deze trekkingsrechten wordt gemeten en opgevolgd. Meeteenheid: percentage
Soort indicator	Procesindicator
Bron	Combinatie van gegevens uit boekhoudpakket Xperta en Power BI, verantwoordelijke meting: EV Xperta bij departement MOW
Meetfrequentie	Er wordt continu opgevolgd wat de realisatie is van de trekkingsrechten. Rapportering van jaar X-1 is dus in jaar X beschikbaar.
Kwaliteitsbeoordeling	Deze indicator is niet gecertificeerd. Deze indicator kan niet nationaal of internationaal vergeleken worden.
Reeds gebruikt in andere documenten	Er wordt per kwartaal intern gerapporteerd. Er zijn geen publiek beschikbare documenten waarin deze indicator opgenomen is.

ISE Beleid weginfrastructuur

Fiche indicator 'Percentage fietspaden langs gewestwegen conform vademecum fietsvoorzieningen'

Benaming	Percentage fietspaden langs gewestwegen conform vademecum fietsvoorzieningen
Definitie	Overzicht van het aantal geanalyseerde kilometers fietspaden in Vlaanderen dat in overeenstemming is met de richtlijnen van het Vademecum fiets 2022 (ongeacht ligging BFF of lokale netwerk). O.b.v. inrichtingsparameters (zoals snelheidsregime aanpalende weg, breedte fietspaden, breedte tussenstroken, etc.) krijgt elke hectometer fietspad een globale score waaraan vervolgens een kwaliteitsklasse wordt toegekend.
Soort indicator	Outputindicator
Bron	Agentschap Wegen en Verkeer, tweejaarlijkse fietspadenrapport. Ook raadpleegbaar via https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/monitoring-mobiliteit-momo
Meetfrequentie	Elke 2 jaar
Kwaliteitsbeoordeling	De controle van de inrichting van de fietspaden langs Vlaamse gewestwegen gebeurde op basis van de informatie beschikbaar in de GIS-omgeving van de wegendatabank. Daarbij werden per hectometer de volgende parameters gehanteerd: snelheidsregime, type fietspaden (nl. aanliggend eenrichtingsfietspad, vrij liggend eenrichtingsfietspad, vrij liggend dubbelrichtingsfietspad), breedte van de fietspaden, breedte van de tussenstrook (met verticaal scheidingselement, zonder verticaal scheidingselement) en wegcategorisering. Per hectometer fietspad werd het globaal resultaat van de parameters genoteerd. Tot 2023 werd het resultaat ingedeeld in 5 kwaliteitsklassen (of beoordelingsmodaliteiten), zodat fietspaden ten opzichte van elkaar vergeleken kunnen worden. De beoordelingsmodaliteiten 'zeer goed' en 'goed' werden beschouwd als conform, terwijl de beoordelingsmodaliteiten 'voldoende', 'slecht' en 'zeer slecht' als niet-conform werden beschouwd. Vanaf 2023 is er nieuwe meetmethode die gebaseerd is op 4 functieklassen ('uitstekend', 'goed', 'matig', 'slecht' naar aanleiding van het hernieuwde fietsvademecum 2022; voor de vergelijkbaarheid werden de gegevens uit het meetjaar 2021 opnieuw geanalyseerd volgens de nieuwe methodiek. De scores 'uitstekend' en 'goed' worden daarbij beschouwd als conform vademecum.
Reeds gebruikt in andere documenten	Tweejaarlijkse fietspadenrapport

ISE Onderhoud weginfrastructuur

Fiche indicator 'Globale toestand van de snelwegen'

Benaming	Globale toestand van de snelwegen
Definitie	Het meetprogramma van de afdeling Wegenbouwkunde voorziet in het jaarlijks meten van de autosnelwegen volgens de 4 parameters: (1) beschadigingsgraad met visuele inspectie (ARAN): (2) de stroefheid (SCRIM en Griptester): (3) spoorvorming en trapvorming (ARAN): (4) langsvlakheid (ARAN). De parameters worden omgezet in een index waarbij 0 de slechtste waarde is en 100 de beste. De metingen gebeuren in de regel op de meest belaste rijstrook, de rechtse rijstrook. Bij de globale beoordeling is het per definitie de slechtste van de gemeten parameters die bepalend is. Wanneer één van deze parameters beneden de vastgelegde interventiedrempel ligt, wordt het wegvak als onvoldoende beschouwd. De globale toestand van een wegvak wordt berekend op basis van de indexwaarden van de stroefheid, spoorvorming en scheurvorming en de gecombineerde vlakheidsindex.
Soort indicator	Outputindicator
Bron	Agentschap Wegen en Verkeer PMS-Rapport staat autosnelwegen
Meetfrequentie	Jaarlijks
Kwaliteitsbeoordeling	De metingen zijn ISO 17025 gecertificeerd. De methodiek is sterk gelijkaardig aan wat andere Europese wegbeheerders hanteren.
Reeds gebruikt in andere documenten	Jaarlijks PMS-Rapport staat autosnelwegen Asset Wijzer BMOW Ondernemingsplan AWV Parlementaire vragen

ISE Investerings weginfrastructuur

Fiche indicator 'Percentage fietspaden langs gewestwegen conform vademecum fietsvoorzieningen'

Benaming	Percentage fietspaden langs gewestwegen conform vademecum fietsvoorzieningen
Definitie	Overzicht van het aantal geanalyseerde kilometers fietspaden in Vlaanderen dat in overeenstemming is met de richtlijnen van het Vademecum fiets 2022 (ongeacht ligging BFF of lokale netwerk). O.b.v. inrichtingsparameters (zoals snelheidsregime aanpalende weg, breedte fietspaden, breedte tussenstroken, etc.) krijgt elke hectometer fietspad een globale score waaraan vervolgens een kwaliteitsklasse wordt toegekend.
Soort indicator	Outputindicator
Bron	Agentschap Wegen en Verkeer, tweejaarlijkse fietspadenrapport. Ook raadpleegbaar via https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/monitoring-mobiliteit-momo
Meetfrequentie	Elke 2 jaar
Kwaliteitsbeoordeling	De controle van de inrichting van de fietspaden langs Vlaamse gewestwegen gebeurde op basis van de informatie beschikbaar in de GIS-omgeving van de wegendatabank. Daarbij werden per hectometer de volgende parameters gehanteerd: snelheidsregime, type fietspaden (nl. aanliggend eenrichtingsfietspad, vrij liggend eenrichtingsfietspad, vrij liggend dubbelrichtingsfietspad), breedte van de fietspaden, breedte van de tussenstrook (met verticaal scheidingselement, zonder verticaal scheidingselement) en wegcategorisering. Per hectometer fietspad werd het globaal resultaat van de parameters genoteerd. Tot 2023 werd het resultaat ingedeeld in 5 kwaliteitsklassen (of beoordelingsmodaliteiten), zodat fietspaden ten opzichte van elkaar vergeleken kunnen worden. De beoordelingsmodaliteiten 'zeer goed' en 'goed' werden beschouwd als conform, terwijl de beoordelingsmodaliteiten 'voldoende', 'slecht' en 'zeer slecht' als niet-conform werden beschouwd. Vanaf 2023 is er nieuwe meetmethode die gebaseerd is op 4 functieklassen ('uitstekend', 'goed', 'matig', 'slecht' naar aanleiding van het hernieuwde fietsvademedum 2022; voor de vergelijkbaarheid werden de gegevens uit het meetjaar 2021 opnieuw geanalyseerd volgens de nieuwe methodiek. De scores 'uitstekend' en 'goed' worden daarbij beschouwd als conform vademecum.
Reeds gebruikt in andere documenten	Tweejaarlijkse fietspadenrapport

ISE Onderhoud waterinfrastructuur

Fiche indicator 'Baggeren, vervoeren over een gemiddelde vervoersafstand en storten'

Benaming	Baggeren, vervoeren over een gemiddelde vervoersafstand en storten
Definitie	De gebaggerde hoeveelheden en gevaren aantal kilometer worden continu bijgehouden door het baggerinformatiesysteem (BIS). Het BIS is het elektronisch navigatie- en registratiesysteem om de baggerwerken te plannen, op te volgen en te controleren. Het staat in voor het plannen en opmaken van de baggeropdracht, de registratie van de gegevens aan boord en de verwerking en rapportering van de gegevens. Daarnaast is er bijna volcontinu een toezichter op de baggerwerken aan boord om manuele metingen en controle uit te voeren. Meeteenheid: m ³ .km/TDS.km
Soort indicator	Outputindicator
Bron	Departement Mobiliteit en Openbare Werken De meetgegevens zijn opgeslagen in het BIS (baggerinformatiesysteem)
Meetfrequentie	Doorlopend De gegevens dienen als basis voor de facturatie t.a.v. de dienstverlener Er wordt op kwartaalbasis gerapporteerd over baggeren en storten per regio (scheldegebied en kustgebied) t.b.v interne rapportering.
Kwaliteitsbeoordeling	De indicator kan vergeleken worden. Over de baggerwerken (en hoe de hoeveelheden gemeten en gecontroleerd worden) werd in 2016 een audit door het Rekenhof uitgevoerd.
Reeds gebruikt in andere documenten	Is de basis voor facturatie van de baggerwerken. Interne rapportering

ISE Exploitatie waterinfrastructuur

Fiche indicator 'Personenvervoer over water in Vlaanderen'

Benaming	Personenvervoer over water in Vlaanderen: het aantal reizigers op de veren in het beheer van het agentschap MDK, inclusief de concessieveren en bij DeWaterbus
Definitie	Tellingen personenvervoer over water in Vlaanderen bij DeWaterbus en de veren in het beheer van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, inclusief de concessieveren. Bij de veren omvat de categorie tweewielers alle soorten fietsen en ook brom-, snor- en motorfietsen, bij DeWaterbus wijst tweewielers enkel op fietsen (gewone, elektrische fietsen en speedpedelecs). Brom-, snor- en motorfietsen zijn immers niet toegelaten op DeWaterbus. De veerdienst Rupelmonde-Wintam is enkel actief van april tot en met september. De tellingen worden manueel bijgehouden op de desbetreffende vaartuigen, en worden vervolgens verzameld en geaggregeerd door het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust. Meeteenheid: aantal reizigers
Soort indicator	Outputindicator
Bron	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust Deze indicator wordt opgenomen en opgevolgd in stuurbord MDK. Als jaarlijks cijfer publiek raadpleegbaar in MOMO.
Meetfrequentie	MDK heeft de cijfers na ieder kwartaal beschikbaar. Het jaaroverzicht jaar is beschikbaar in jaar X+1 maand maart via MOMO.
Kwaliteitsbeoordeling	Staat op de planning om op te nemen als VOS. Vergelijking van aantallen nationaal-internationaal is mogelijk.
Reeds gebruikt in andere documenten	- Jaarverslag agentschap MDK - Evaluatie van het ondernemingsplan MDK