

Doelstelling	6.2.1 De economische poorten zijn vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiermee realiseren we minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuigen) op de hoofdwegen en beperken de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer.
Kernindicator	Aantal verliesuren op het hoofdwegenet
Definitie	Verliesuren: verschil tussen de werkelijke op de weg gepresteerde trajecttijd en de tijd die in normale omstandigheden (bij normale kruissnelheid) hiervoor nodig was geweest. Enkel de periode tussen 6u en 22u wordt in rekening gebracht. Als de gemiddelde snelheid van de verkeersstroom op een wegvak daalt onder 90% van de normale snelheid wordt dit als verliesuur gerekend. Als normale snelheid wordt de gemiddelde snelheid genomen bij lage bezettingsgraad (3-5%). Het verlies wordt vermenigvuldigd met het aantal voertuigen dat zich op het wegvak bevindt op het ogenblik van de vertraging (tot het moment dat de voertuigen het wegvak verlaten of tot het moment dat de snelheid terug stijgt tot boven de 90% grens).
Streefwaarde	minder dan 5% verliesuren op totaal aantal gereden voertuigen
Dimensies	/
Vergelijking ruimte	Vlaams Gewest (ook cijfers beschikbaar voor regio Antwerpen en regio Brussel)
Vergelijking tijd	Van het oude meetnet, met enkelvoudige detectielussen, worden geleidelijk aan meer en meer meetpunten buiten werking gesteld. Momenteel wordt gewerkt aan de methodiek voor de berekening van de voertuigverliesuren op basis van de nieuwe verkeersdetectoren. Het zal echter nog enige tijd in beslag nemen vooraleer dit meetnet voldoende dekkend zal zijn om de voertuigverliesuren betrouwbaar in kaart te brengen.
Frequentie en stiptheid	Jaarlijks. Eind januari zijn de gegevens van het voorgaande jaar beschikbaar.
Laatst gewijzigd	13/01/2011
Meetmethode	Gebaseerd op verkeerstellingen via vaste telposten (met enkelvoudige lusdetectoren en telcamera's). Op deze resultaten worden algoritmen toegepast om het aantal verliesuren te berekenen.
Bron data	MOW, Verkeerscentrum
Meer informatie	http://aps.vlaanderen.be/sgml/largereksen/4321.htm

		2002 (1)	2003	2004 (2-3)	2005 (2-3)	2006 (2)	2007 (2)	2008 (2)	2009 (2 en 4)	2010 (2 & 5)
regio Antwerpen	gereden uren	22.489.257	28.026.214	---	---	---	---	---	---	---
	verliesuren	1.404.053	1.546.095	---	---	---	---	---	---	---
	% verliesuren	6,2	5,5	---	---	---	---	---	---	---
regio Antwerpen exclusief R1	gereden uren	17.529.405	22.160.188	17.119.854	17.667.925	21.593.083	21.316.268	19.711.017	15.933.854	(12.828.972)
	verliesuren	725.414	767.839	647.162	485.735	842.402	1.017.838	892.748	669.219	(726.993)
	% verliesuren	4,1	3,5	3,8	2,7	3,9	4,8	4,5	4,2	(5,7)
regio Brussel	gereden uren	33.840.480	41.108.289	36.680.926	39.045.841	40.795.293	41.328.215	35.829.553	29.623.124	(20.519.990)
	verliesuren	3.541.732	3.400.805	3.620.539	3.567.516	3.339.256	3.967.243	3.176.136	2.712.768	(2.134.220)
	% verliesuren	10,5	8,3	9,9	9,1	8,2	9,6	8,9	9,2	(10,4)
rest van Vlaams Gewest	gereden uren	33.624.358	40.480.045	34.908.121	36.984.295	41.302.185	40.314.059	37.054.516	34.665.967	(29.390.302)
	verliesuren	448.321	539.139	265.538	229.298	346.588	424.490	420.446	591.592	(471.251)
	% verliesuren	1,3	1,3	0,8	0,6	0,8	1,1	1,1	1,7	(1,6)
Vlaams Gewest	gereden uren	89.954.095	109.614.714	---	---	---	---	---	---	---
	verliesuren	5.394.105	5.486.039	---	---	---	---	---	---	---
	% verliesuren	6,0	5,0	---	---	---	---	---	---	---
Vlaams Gewest exclusief R1	gereden uren	84.994.243	103.748.521	88.708.901	93.698.061	103.690.561	102.958.542	92.595.086	80.222.945	(62.739.264)
	verliesuren	4.715.466	4.707.783	4.533.239	4.282.549	4.528.245	5.409.571	4.489.330	3.973.579	(3.332.465)
	% verliesuren	5,5	4,5	5,1	4,6	4,4	5,3	4,8	5,0	(5,3)

(1) Voor december 2002 zijn geen gegevens beschikbaar, deze werden geraamd. De cijfers voor 2002 liggen abnormaal laag.

(2) Sedert de start van de werken aan de Antwerpse ring (juni 2004) werden de meetpunten op de Antwerpse ring (R1) definitief verwijderd.

Tijdens de tweede fase van de werken aan de R1 werden nog enkele bijkomende meetpunten verwijderd op de aansluitingen van de R1 met de radiale snelwegen.

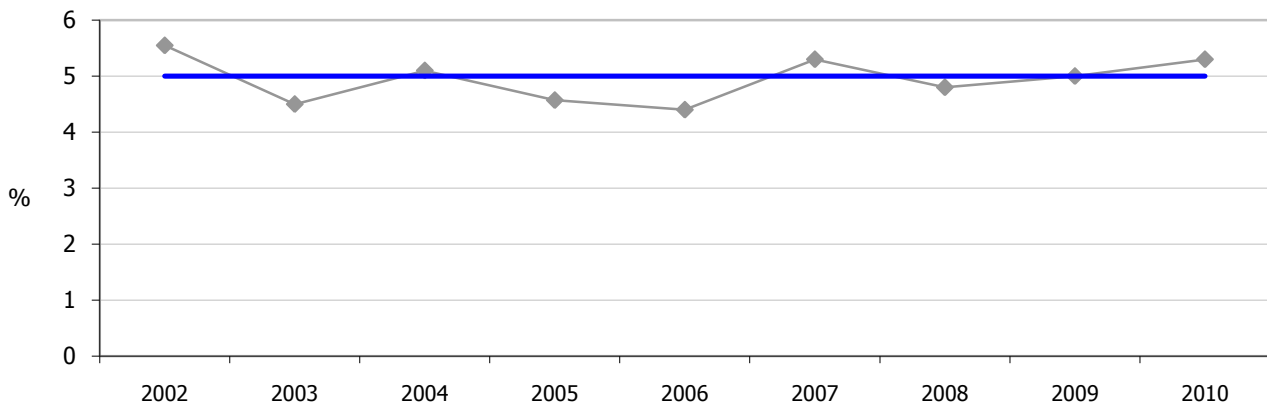
Als gevolg hiervan kunnen sedertdien enkel nog resultaten worden bekomen exclusief de R1. Om vergelijking mogelijk te maken werden bijkomend voor 2001-2003 de cijfers exclusief de R1 berekend

(3) Waarden sterk beïnvloed door de ingrijpende werkzaamheden in Antwerpen (werken R1)

(4) Cijfers exclusief augustus 2009 (geen meetdata beschikbaar) waardoor vergelijking van de absolute cijfers voor de voertuigverliesuren en gepresteerde uren met voorgaande jaren niet mogelijk is. De verhouding tussen beide wordt hier minder door vertekend.

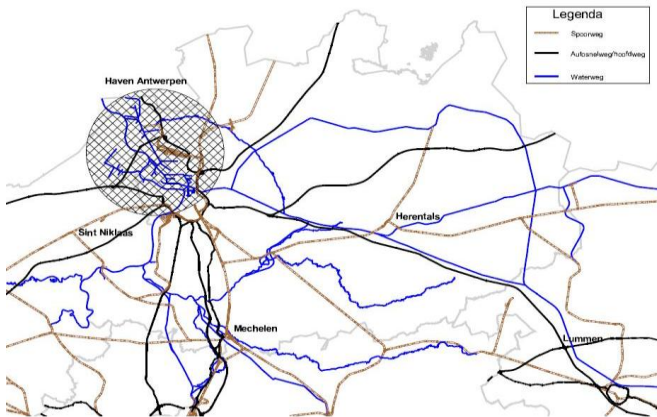
(5) cijfers exclusief januari 2010 (geen meetdata beschikbaar). De cijfers voor 2010 zijn nietbruikbaar wegens extreem hoge dataonbeschikbaarheidte wijten aan technische storingen en uitdienstname meerdere meetinstallaties. Cfr. de absolute cijfers tonen een afname daar waar uit andere systemen blijkt dat het verkeer alsook de files in 2010 zijn toegenomen.

Aandeel verliesuren, Vlaams Gewest (excl. R1)



Tijdens de werken op de Antwerpse Ring werden de meetposten op deze zeer filegevoelige plek verwijderd en verdwenen dus uit de statistieken. De cijfers zijn daarom een onderschatting van het Vlaamse totaal en zeker voor de Antwerpse regio. In 2010 zijn 5,3% van de gereden uren 'verliesuren' en wordt de doelstelling niet gehaald. De grootste problemen spelen zich af rond Brussel en Antwerpen, de twee belangrijkste economische knooppunten. In het Brusselse zijn 10,4% van de rijuren als verliesuren te beschouwen, in Antwerpen (excl. R1) 5,7%, in de rest van Vlaanderen 1,6%.

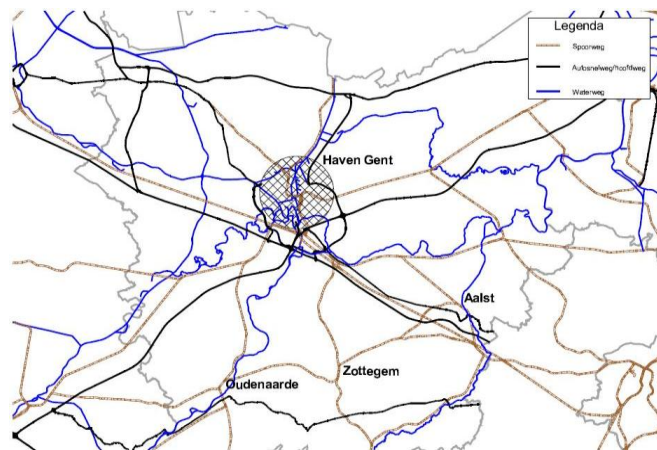
Doelstelling	6.2.2 De economische poorten zijn vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiermee realiseren we minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuiguren) op de hoofdwegen en beperken de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer.
Kernindicatoren	Bereikbaarheid van economische poorten via openbaar vervoer (spoor, havens, binnenvaart)
Definitie	Ontsluitingen per spoor/ per waterweg van de economische poorten naar het hinterland met indicatie van de capaciteit (cartografische weergave) en modale verdeling
Streefwaarde	Goede multimodale ontsluiting economische poorten met hinterland
Dimensies	Ladingen en lossingen totaal, per spoor en per binnenvaart
Vergelijking ruimte	Economische poorten in Vlaams Gewest
Vergelijking tijd	1999-2009
Frequentie en stiptheid	jaarlijks (x-1)
Laatst gewijzigd	7/01/2011
Meetmethode	Jaarlijkse inventarisatie van de spoor- en waterweginfrastructuur van de hinterlandverbindingen vanuit de betreffende economische poorten. In 2010 omvat deze inventarisatie de zeehavens., later kunnen extra economische poorten worden opgenomen.
Bron data	Jaaroverzicht Vlaamse Havens, 2009 (Vlaamse Havencommissie)
Meer informatie	



Haven Antwerpen

Ladingen & lossingen (2009)

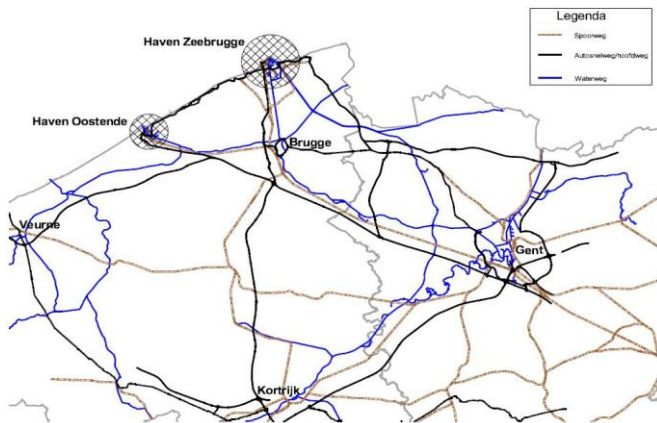
	miljoen ton	%
Binnenvaart	78,6	49,8%
Spoor	19,0	12,0%
Overige *	60,2	38,2%



Haven Gent

Ladingen & lossingen (2009)

	miljoen ton	%
Binnenvaart	16,5	79,2%
Spoor	3,6	17,3%
Overige *	0,7	3,5%



Haven Zeebrugge

Ladingen & lossingen (2009)

	miljoen ton	%
Binnenvaart	0,6	1,3%
Spoor	5,8	12,9%
Overige *	38,5	85,7%

Haven Oostende

Ladingen & lossingen (2009)

	miljoen ton	%
Binnenvaart	0,2	3,0%
Spoor	0,0	0,7%
Overige *	5,2	96,2%

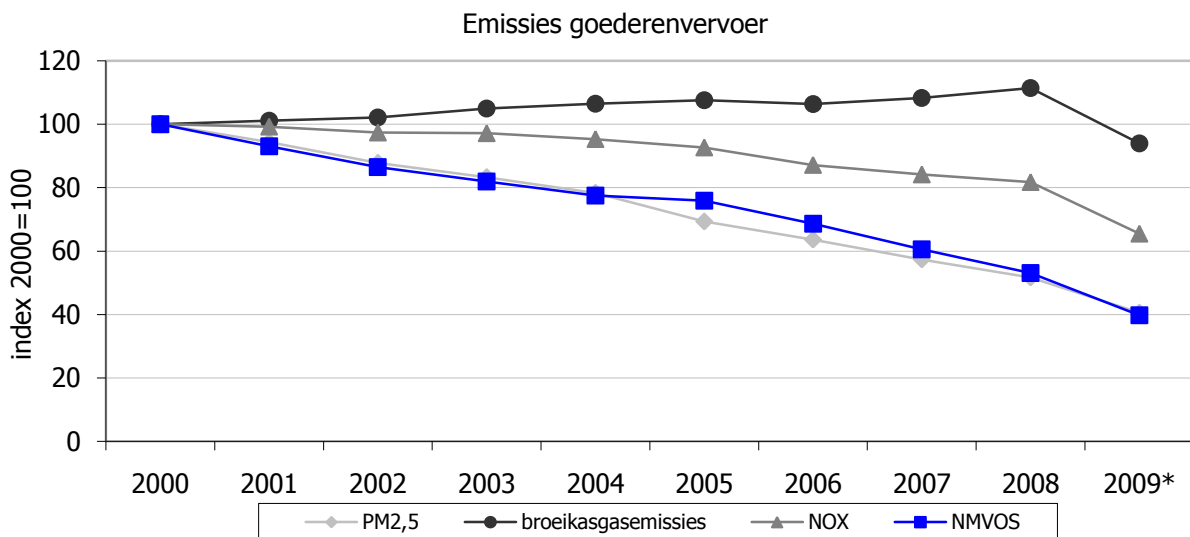
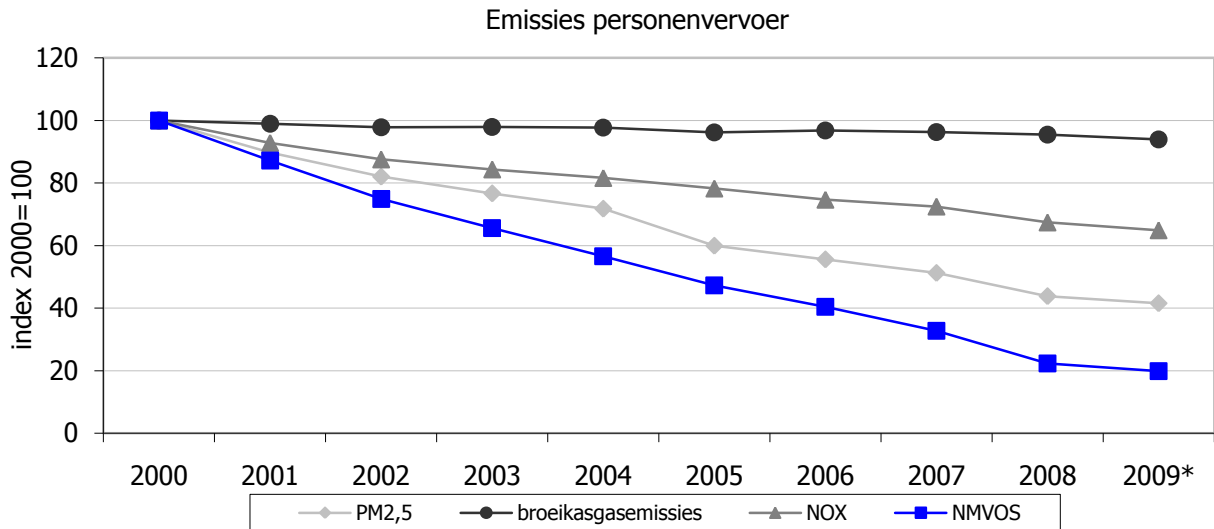
*: de categorie 'overige' omvat meer dan enkel het wegvervoer, maar ook vervoer via pijpleidingen

Bespreking

Bovenstaande kaarten geven weer hoe de 4 Vlaamse zeehavens worden ontsloten met het hinterland via snelwegen, spoorwegen en binnenwaterwegen. Vanaf 2012 zal ook de capaciteit per hinterlandverbinding op kaart weergegeven worden.

De wijze van aan- en afvoer verschilt sterk van haven tot haven. Zo is binnenvaart erg belangrijk voor de haven van Gent, terwijl in Zeebrugge slechts een fractie van het transport via binnenwater gebeurt.

Doelstelling	6.2.2 De economische poorten zijn vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiermee realiseren we minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuiguren) op de hoofdwegen en beperken de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer.
Kernindicatoren	Emissies (CO ₂ , NO _x , NMVOS en PM _{2,5}) door goederen- en personenvervoer
Definitie	Emissies (broeikasgassen (excl. HFK's), NO _x , NMVOS en PM _{2,5} (enkel uitlaatemissies) door goederen- en personenvervoer
Streefwaarde	Milieu-impact / emissies ingevolge vervoer beperken
Dimensies	Personenvervoer=wegverkeer en spoor (enkel dieseltreinen); goederenvervoer=wegverkeer, spoor (enkel dieseltreinen) en binnenvaart (geen binnenlandse zeescheepvaart)
Vergelijking ruimte	Vlaams Gewest
Vergelijking tijd	2000-2009* (2009=voorlopig cijfer)
Frequentie en stiptheid	jaarlijks (x-2)
Laatst gewijzigd	7/12/2010
Meetmethode	Berekening op basis van voertuigenpark, afgelegde kilometers en energieverbruik met het model MIMOSA IV
Bron data	VMM-MIRA
Meer informatie	http://www.milieurapport.be/nl/feitencijfers/MIRA-T/sectoren/transport/eco-efficiëntie-van-sector-transport-in-vlaanderen/eco-efficiëntie-van-transport/

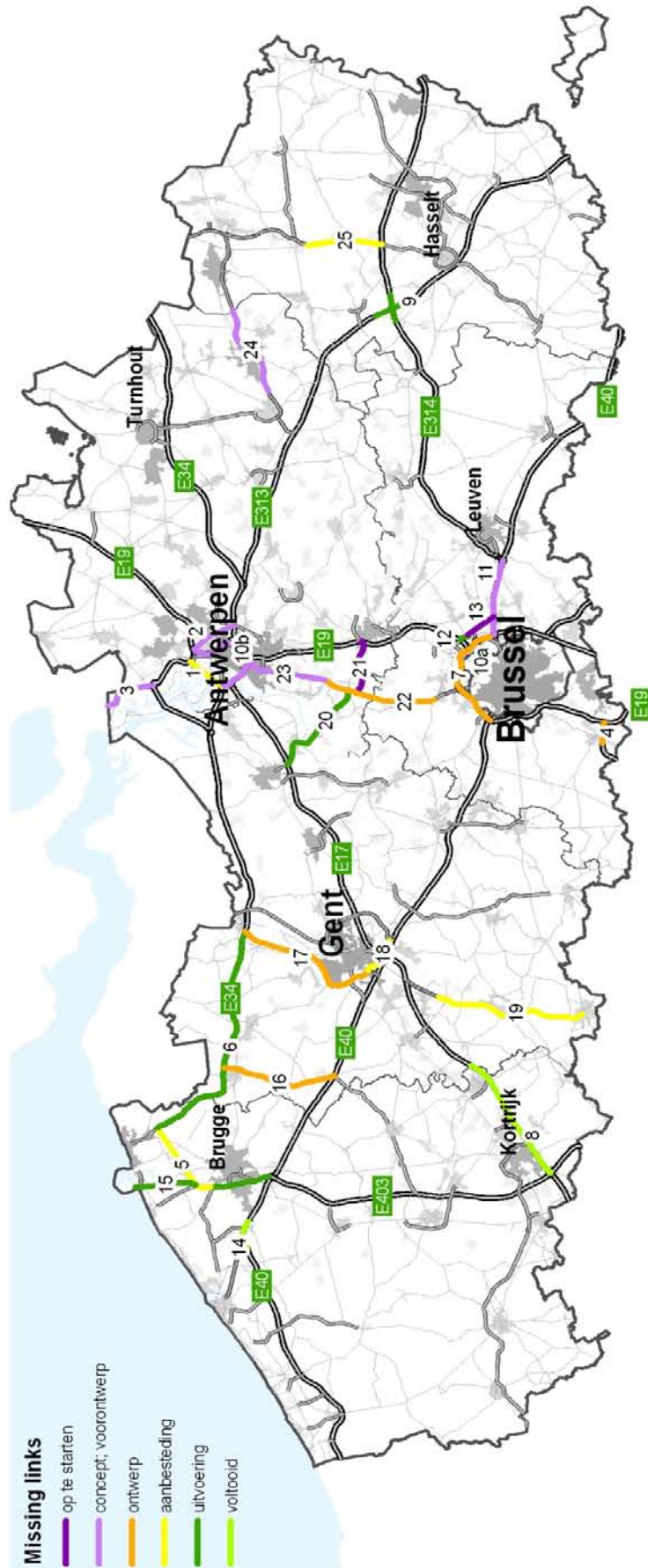


Bespreking

Zowel voor het personen- als het goederenvervoer waren de emissies van NO_x, NMVOS en PM_{2,5} in 2009 lager dan in 2000. Dit is het resultaat van het verstrengen van de Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen en brandstoffen. De broeikasgasemissies van het personenvervoer daalden lichtjes. De verdieselijking van het wagenpark, een verhoogde beschikbaarheid en aankoop van zuinigere wagens en het gebruik van biobrandstoffen verklaren de lichte daling. De financieel-economische crisis had een groter effect op het goederenvervoer dan op het personenvervoer. Bij het goederenvervoer werd de stijgende trend in de broeikasgasemissie zelfs gekeerd.

*: voorlopige cijfers

Doelstelling	6.3 Hiertoe worden de missing links in het transportnetwerk (op de weg, water en het spoor) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weggewerkt.
Kernindicator	Aantal weggewerkte missing links uit RSV
Definitie	Het Ruimtelijk Structuurplan bevat een opsomming van geplande werken voor wegen, waterwegen en spoorwegen. Een missing link kan uit verschillende deelprojecten bestaan die zich in een andere uitvoeringsfase bevinden. De eerste 6 projecten op de kaart zijn de missing links uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De overige projecten zijn missing links uit het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.
Streefwaarde	De missing links worden weggewerkt
Dimensies	Fase van het project: voltooid, in uitvoering, in aanbesteding, ontwerp, concept, later op te starten. De aanduiding op de kaart geeft telkens de verst gevorderde fase voor een missing link weer behalve voor de N31, de R4 West en de N16. Deze 3 missing links zijn op kaart aangeduid volgens de tweede verst gevorderde fase van de werkzaamheden van deelprojecten en dit om niet foutief de indruk te wekken dat deze missing links voltooid zouden zijn.
Vergelijking ruimte	Vlaams Gewest
Vergelijking tijd	stand van zaken eind 2010
Frequentie en stiptheid	Kan continu worden geupdate. Echter trage evolutie wegens grote omvang van de projecten.
Laatst gewijzigd	24/01/2011
Meetmethode	De aanduiding van de missing links op de kaart van Vlaanderen is een 'conceptuele weergave', de locaties zijn bijgevolg niet exact geografisch gerefereerd. De kaart en de legende dienen steeds samen gelezen te worden en zijn van essentieel belang om een correcte weergave van de feiten te geven. Meerdere projecten worden immers door middel van deelprojecten voorbereid. Deze deelprojecten kunnen zich in verschillende fasen van voorbereiding of uitvoering bevinden.
Bron data	MOW, Agentschap Wegen en Verkeer
Meer informatie	http://www.wegenenverkeer.be/nl/wegenwerken/knelpunten-en-missing-links/overzicht-missing-links.html



	medio 2009		eind 2010
1. Aanleg van de Oosterweelverbinding			idem
2. Aanleg van de A102 (Merksem R1, tot A13 Wommelgem)			
3. Omvormen van de A12 Antwerpen-Roosendaal tot autosnelweg			idem
4. Omvormen van de A0 te Halle tot autosnelweg (3,5 km incl. geluidschermen)			idem
5. Omvormen van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle-aansluiting N49, Blauwe Toren)			
6. Omvormen van de N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg			idem

Legende

Later op te starten

Concept

Ontwerp

Aanbesteding

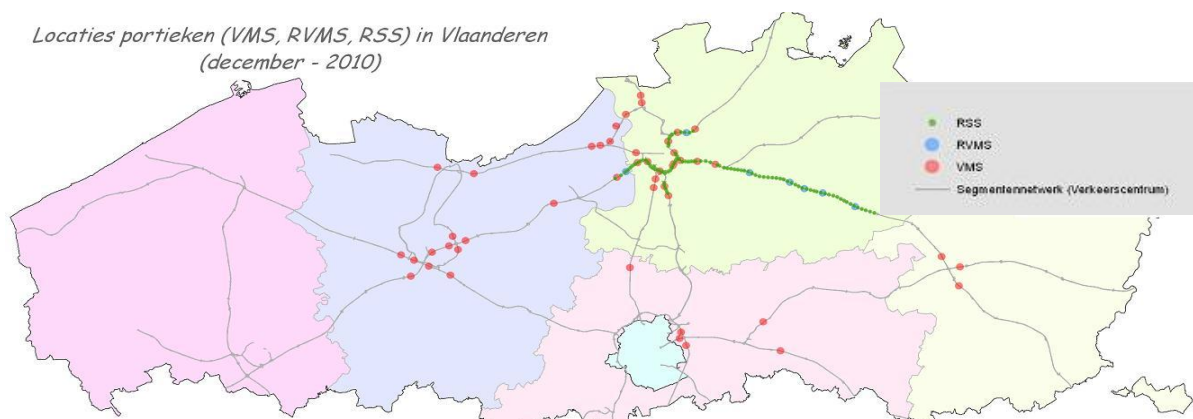
Uitvoering

Voltooid

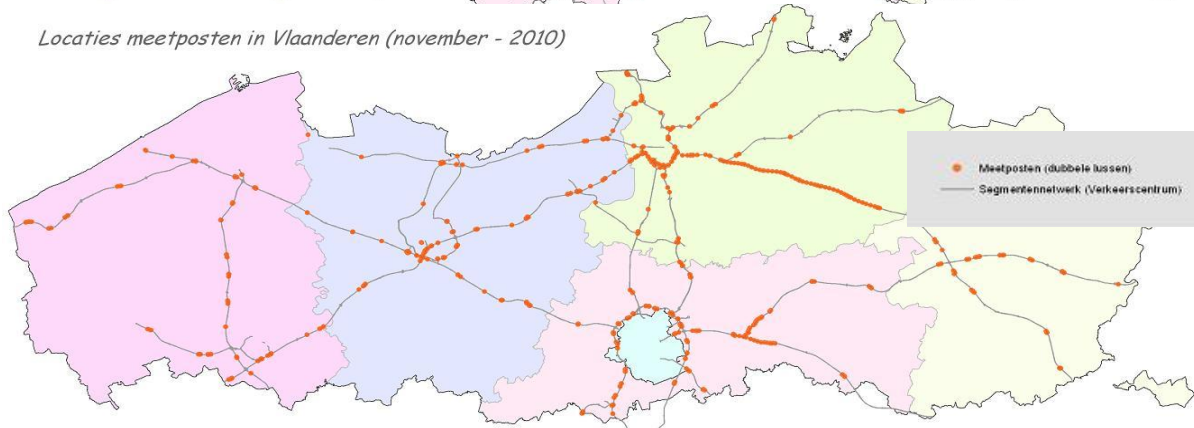


Doelstelling	6.4 De vervoersstromen worden in 2020 dynamisch beheerd teneinde de beschikbare infrastructuur optimaal te gebruiken.
Kernindicator	Aandeel van de autosnelwegen dat uitgerust is met een dynamisch verkeersmanagementsysteem (DVM)
Definitie	Evolutie in de uitrusting van snelwegen met een verkeersmanagementsysteem (volwaardige uitrusting conform DVM-plan Vlaanderen). De ligging van deze systemen wordt aangeduid op een kaart.
Streefwaarde	Optimalisatie capaciteit bestaande wegeninfrastructuur a.d.h.v. uitbreiding DVM-systemen.
Dimensies	Verschillende types systemen: zowel monitoringsystemen (detectielussen en camera's) als variabele signalisatie (RVMS, VMS, RSS). De ligging van deze systemen wordt aangeduid op een kaart.
Vergelijking ruimte	Vlaams Gewest
Vergelijking tijd	
Frequentie en stiptheid	Jaarlijks
Laatst gewijzigd	7/01/2011
Meetmethode	Inventarisatie
Bron data	MOW, Verkeerscentrum
Meer informatie	

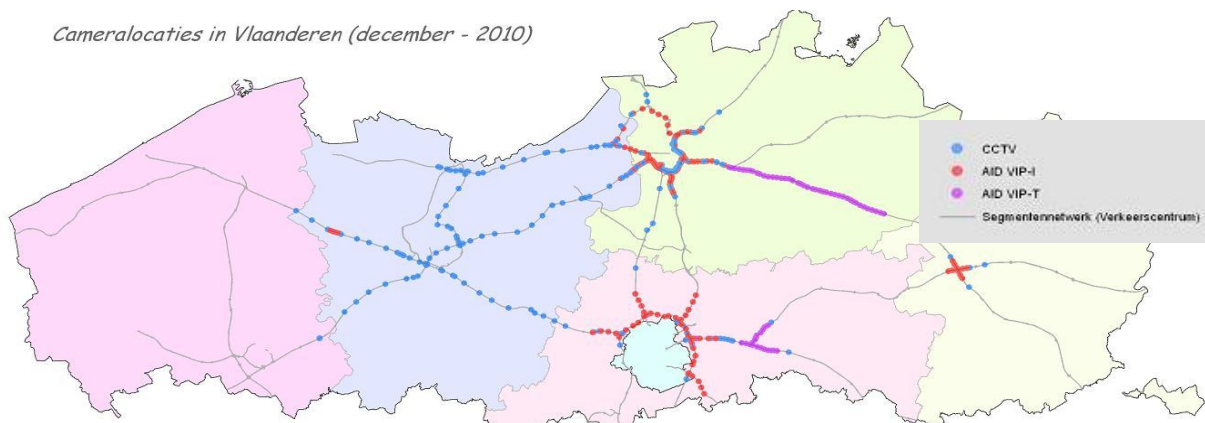
Locaties portieken (VMS, RVMS, RSS) in Vlaanderen
(december - 2010)



Locaties meetposten in Vlaanderen (november - 2010)



Cameralocaties in Vlaanderen (december - 2010)



Overzicht aantal DVM-sytsemen		
Dynamische signalisatie *		
VMS / Dynamisch verkeersbord boven weg		48
RVMS / Dynamisch verkeersbord naast weg		7
RSS (portieken) / Rijstrooksignalisatie		149
RSS (borden) / Rijstrookssignalisatie		504
Monitoring		
Dubbele detectielussen (meetposten) **		1017
Dubbele detectielussen (meetpunten) **		1790
CCTV-camera's (gewone bewakingscamera) *		201
AID-camera's (automatische incidentiedetectie)*		455

* : situatie op 08/12/2010

** : situatie op 30/11/2010

Met behulp van technische hulpmiddelen in de vorm van dynamische verkeersmanagementsystemen tracht men de capaciteit van het bestaande wegennet te verhogen (optimaliseren). De dynamische signalisatie en de meetposten en detectiecamera's zijn niet gelijk verspreid over de Vlaamse snelwegen, zoals bijhorende kaartjes duidelijk maken.

Doelstelling	6.5 Om de logistieke activiteiten maximaal te valoriseren, trekken we logistieke spelers aan die ten volle toegevoegde waarde en werkgelegenheid creëren.
Kernindicator	Evolutie aandeel logistieke sector in werkgelegenheid en bruto toegevoegde waarde. Werkgelegenheid per tonkilometer, toegevoegde waarde per tonkilometer
Definitie	Afbakening logistieke sector gebaseerd op working paper 125 van de NBB.
Streefwaarde	De verhouding van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die de logistieke sector creëert ten opzichte van het aantal tonkilometer via vrachtvervoer is een soort verhouding tussen de lusten en de lasten van de logistieke activiteiten. De streefwaarde is een hogere verhouding lusten op lasten (meer werkgelegenheid en toegevoegde waarde per tonkilometer).
Dimensies	Tonkilometer enkel voor spoor, vrachtwagen en binnenvaart.
Vergelijking ruimte	Vlaams Gewest
Vergelijking tijd	2000-2008
Frequentie en stiptheid	jaarlijks (x-2)
Laatst gewijzigd	13/01/2011
Meetmethode	zie "meer informatie"
Bron data	INR, RSZ, NBB; NMBS, PBV, FOD MV, ADSEI
Meer informatie	http://aps.vlaanderen.be/sgml/largereeksen/5377.htm

Bruto toegevoegde waarde logistiek/vrachtvervoer, Vlaams Gewest , tegen basisprijzen in miljoen euro

Bron: raming SVR op basis bronnenmateriaal INR

NACE Omschrijving	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Vervoer te land; vervoer								
60 via pijpleidingen (partim)	2.353,6	2.498,8	2.509,9	2.409,9	2.231,6	2.379,8	2.540,5	2.579,7
61 Vervoer over water	173,5	55,0	97,8	293,9	753,4	691,3	661,1	997,8
62 Luchtvaart	38,2	17,4	28,8	33,5	37,6	40,8	38,3	41,1
Vervoerondersteunende activiteiten; reisbureau's								
63 (partim)	2.884,5	3.318,0	3.465,7	3.802,4	4.434,9	4.796,4	5.148,5	5.149,6
Post en telecommunicatie								
64 (partim)	1.312,1	1.370,9	1.479,9	1.700,1	1.713,6	1.750,4	1.818,6	2.053,0
Totaal Logistiek / vrachttransport	6.761,9	7.260,1	7.582,2	8.239,9	9.171,0	9.658,7	10.206,9	10.821,2
Algemeen totaal hele economie	128.146,6	136.439,4	140.670,0	147.936,0	154.068,8	162.879,1	172.624,6	182.370,1
Aandeel Logistiek / vrachttransport	5,3%	5,3%	5,4%	5,6%	6,0%	5,9%	5,9%	5,9%
Toegevoegde waarde logistieke sector per miljard tkm.	182,1	186,9	191,9	200,3	214,1	209,4	205,1	254,2

Opmerking: het gaat om de directe toegevoegde waardecreatie; indirecte effecten (door toeleverende bedrijfstakken) worden hier niet in rekening gebracht.

Bespreking

Het aandeel van de logistiek in de bruto toegevoegde waarde schommelt rond de 6%, en kent de laatste jaren een heropleving. Het aandeel van de logistieke sector in de werkgelegenheid ligt iets lager en schommelt rond de 5%. Als de toegevoegde waarde en werkgelegenheid worden afgezet op het aantal tonkilometer door vrachtvervoer (een soort verhouding tussen de lusten en lasten van de logistiek) zien we een meer wisselende evolutie over de jaren heen. De toegevoegde waarde per miljard tonkilometer veert de laatste jaren vrij sterk op. De werkgelegenheid per miljard tonkilometer daarentegen blijft gestaag achteruit gaan. In 2008 werd de continue groei van het aantal tonkilometer wegens de economische crisis doorbroken. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid daalden minder snel dan het aantal tonkilometer, met als gevolg een sterke toename van de toegevoegde waarde per tonkilometer en een breuk in de dalende trend voor werkgelegenheid per miljard tonkilometer.

Totale werkgelegenheid (in personen) in logistiek, vrachtvervoer, Vlaams Gewest

Bron: raming SVR op basis bronnenmateriaal INR

NACE Omschrijving	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Vervoer te land; vervoer								
60 via pijpleidingen (partim)	46.273	47.025	46.165	44.894	41.311	41.000	41.705	42.556
61 Vervoer over water	3.362	3.284	3.117	2.917	3.007	3.122	3.360	3.453
62 Luchtvaart	1.127	479	353	356	372	374	355	372
Vervoerondersteunende activiteiten; reisbureau's								
63 (partim)	37.438	39.778	42.181	42.215	48.218	50.996	51.855	50.732
Post en telecommunicatie								
64 (partim)	24.844	25.485	25.899	25.961	25.898	25.230	24.532	25.037
Totaal Logistiek / vrachttransport	113.045	116.053	117.715	116.344	118.806	120.723	121.807	122.151
Algemeen totaal hele economie	2.351.609	2.384.114	2.380.221	2.399.285	2.431.522	2.479.768	2.528.047	2.576.326
Aandeel Logistiek / vrachttransport	4,8%	4,9%	4,9%	4,8%	4,9%	4,9%	4,8%	4,7%
Werkgelegenheid logistieke sector per miljard tkm.	3.173,5	2.987,1	2.979,6	2.828,7	2.773,0	2.616,8	2.447,5	2.869,3

Opmerking: het gaat om de directe werkgelegenheidscreatie; indirecte effecten (door toeleverende bedrijfstakken) worden hier niet in rekening gebracht.