

besluit is niet onderworpen aan de adviesvereiste van de Raad van State nu het besluit niet-reglementair van aard is. De Vlaamse Mobiliteitsvisie heeft geen verordenend karakter. Het gaat om een strategische langetermijnvisie (artikel 10/1, tweede lid, van het decreet Basisbereikbaarheid).’

2. INHOUD

De visietekst is het resultaat van een proces dat in 2019 werd opgestart binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken Vlaanderen en waarbij stap voor stap, samen met het middenveld, experts, vervoerregio’s, lokale besturen en burgers werd samengewerkt om **via toekomstverkenningen de maatschappelijke behoeften en mobiliteitsbehoeften** in beeld te krijgen om vervolgens vanuit deze inzichten tot een **lange termijn strategische visie** te komen die toekomstbestendig is. Het adviesbureau TomorrowLab speelde daarin de rol van neutrale procesfacilitator.

2.1 Participatief proces tot opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie via toekomstverkenningen

Zoals bepaald in het Decreet Basisbereikbaarheid dient de Vlaamse Mobiliteitsvisie tot stand te komen via een participatieproces, voorafgegaan door een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen en de mobiliteitsbehoeften. We lichten beknopt de verschillende stappen toe die werden doorlopen in verschillende processen om tot een Vlaamse Mobiliteitsvisie te komen.

2.1.1. Proces tot opmaak van de toekomstverkenningen/toekomstscenario’s

Een toekomstvisie moet niet enkel rekening houden met de huidige problemen maar ook met de maatschappelijke ontwikkelingen en toekomstige mobiliteitsbehoeften en de -uitdagingen die hierbij horen. Deze zijn op dit moment niet eenvoudig in beeld te brengen. We zitten immers volop in een moment van grote technologische veranderingen die belangrijke maatschappelijke veranderingen kunnen teweegbrengen waardoor trends uit het verleden niet zomaar lineair kunnen doorgetrokken worden.

Zo zijn er de klimaatuitdaging die we versneld moeten aanpakken. Maar ook demografische en socio-culturele en economische veranderingen zoals een verouderende of stijgende bevolking, een multiculturele samenleving, nieuwe generaties opgegroeid in het digitale tijdperk, de toenemende bekommernis voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, de opkomst van de circulaire economie en deeleconomie enz. zijn maar enkele van de vele ontwikkelingen die een impact hebben op de mobiliteit onder de vorm van bijvoorbeeld een extra mobiliteitsvraag, meer aandacht voor de toegankelijkheid van vervoer, andere verwachtingen of wensen ten aanzien van mobiliteit, enz.

De wereld digitaliseert ook aan een heel snel tempo en dit onder invloed van evoluties zoals bvb. Artificial Intelligence, Big Data, Internet of Things, en 5G. Deze ontwikkelingen samen met een aantal belangrijke technologische doorbraken zoals bv autonome systemen voor zelfsturende vervoermiddelen (bvb. zelfrijdende auto’s en treinen, autonome schepen, en drones), virtuele realiteiten (bvb. als leersimulatie en ontwikkelomgeving voor vervoermiddelen, verkeersdeelname, en gebiedsontwikkeling, maar ook als alternatief voor fysieke verplaatsingen), technologieën gericht op het creëren van zogenaamde slimme steden (bvb. sensoren en camera’s, zelflerende data-analyse technieken) en de ontwikkeling van zero-emissie vervoermiddelen zijn maar enkele van de vele ontwikkelingen waarvan verwacht wordt dat ze een vergaande invloed gaan hebben op het mobiliteitssysteem.

Vele van deze ontwikkelingen houden de belofte in om het mobiliteitssysteem duurzamer en veiliger te maken maar brengen ook nieuwe uitdagingen met zich mee (privacy, veiligheid, ...).

Op basis van de bijgestelde synthetische overzicht en de verschillende dialogen die de voorbije maanden werden gevoerd over de bouwstenen werd een **ontwerp van visietekst** uitgeschreven. De ontwerp visietekst werd op 12 november 2020 een eerste keer en op 30 november een tweede keer via een ronde tafel gechallenged. De betrokken deelnemers aan de ronde tafels waren afkomstig uit de verschillende geledingen van de quadrupel helix. De bedoeling van deze ronde tafels was om het ambitieniveau van de mobiliteitsvisie in opmaak aan te scherpen, de uitdagingen en kansen van de mobiliteitsvisie in opmaak vanuit praktijk- & domeinkennis door te denken, en eventuele blinde vlekken en belangrijke implicaties te detecteren.

Het ontwerp van visietekst werd in november ook aan de verschillende betrokken stakeholders overgemaakt voor commentaar.

De visietekst werd op basis van de verschillende ronde tafels en de feedback van de andere betrokken actoren afgewerkt en overgemaakt aan de betrokken minister. Voor de krachtlijnen van de Vlaamse Mobiliteitsvisie verwijzen we naar punt 2.2.

2.1.3 Proces tot afstemming Vlaamse mobiliteitsvisie met vervoerregio's

Het artikel 11 van het Decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat het regionaal of lokaal mobiliteitsplan dient afgestemd te zijn op de Vlaamse Mobiliteitsvisie. We willen deze afstemming niet enkel bereiken via een top down maar ook via een bottom-up proces. Daarom werd in samenwerking met de VVSG de nodig aandacht besteed aan een goede dialoog en overleg met de vervoerregio's zowel op ambtelijk niveau als op het politieke niveau.

Het proces tot afstemming startte op digitaal congres van 12 juni 2020. Op dit congres, georganiseerd door de VVSG, werd een toelichting gegeven van het proces tot opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie via toekomstverkenningen. Ook de vier toekomstscenario's werden er kort toegelicht.

Vervolgens werd via een participatieplatform een **survey** uitgevoerd bij de politieke en ambtelijke vertegenwoordigers van de vervoerregio's, de gemeente- en de provincieraadsleden, en vervoerregiomedewerkers. In een **eerste fase**, die startte op 7 juli werd gepeild naar de huidige situatie met focus op de toekomst en naar de verwachtingen en wensen die er zijn ten aanzien van de mobiliteit. In een **tweede fase**, die startte op 16 augustus, werd verder ingegaan op de onzekerheden en mogelijke werelden en lag het accent vooral op het bekomen van feedback op de bouwblokken van de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Beide bevraging werden afgesloten op 18 oktober 2020.

Per fase namen gemiddeld 182 lokale vertegenwoordigers van de vervoerregio's, 458 gemeenteraadsleden en 13 provincieraadsleden deel aan de survey. De resultaten werden meegedeeld en besproken via tussentijdse overlegmomenten op 7 september en 2 oktober via live online overleg en presentaties. De finale debrief wordt schriftelijk rondgestuurd in februari 2021. Vanuit de bevragingen is gebleken dat de toekomstverwachtingen vanuit de vervoerregio's in lijn liggen met de mobiliteitsvisie 2040. Het belangrijkste maatschappelijke uitgangspunt dat werd aangegeven is het creëren van een duurzame en leefbare omgeving. Er is een gelijkaardig beeld voor alle types respondenten en vervoerregio's. Naast duurzame en leefbare omgeving, zijn ook typisch aanwezig in de top 3 van maatschappelijke uitgangspunten: vlot verplaatsen en bereikbaar zijn, veilig en beschermd verplaatsen, en slim verschillende vervoerswijzen combineren. De belangrijkste elementen om een betere mobiliteit in de vervoerregio, stad of gemeente te realiseren die werden geïdentificeerd vanuit de bevragingen werden meegenomen in de mobiliteitsvisie 2040 en gelinkt met ambities, beleidsprioriteiten of hefboomen. Zaken zoals nood aan extra kennis omtrent gedragsverandering, datagebruik en nieuwe technologieën, samenwerking tussen buurgemeenten en binnen vervoerregio's, infrastructuur inzake multimodale verkeers- en vervoersnetwerken en

dus het aantal potentiële lezers op dagbasis voor 2020 geven. Deze cijfers bevatten zowel het aantal lezers van de papieren als van de digitale versie van de respectieve titels:

- o De Zondag: 2.729.800 lezers
- o De Morgen: 800.000 lezers
- o De Standaard: 1.173.600 lezers
- o Het Nieuwsblad: 1.983.000 lezers

De verschillende campagnes hebben 4350 unieke bezoekers naar het participatieplatform geleid waar burgers hun ideeën voor de verschillende scenario's konden posten. 1269 bezoekers hebben zich geregistreerd tijdens de campagneperiode. Finaal zijn er 345 ideeën gepost waarop 379 reacties zijn gekomen. Geregistreeerde bezoekers konden ook stemmen op de verschillende ideeën en reacties. Er zijn 1540 stemmen uitgebracht en die waren hoofdzakelijk positief: 1244 positieve stemmen tegenover 296 negatieve stemmen. De 4.350 unieke bezoekers die de website bezocht waren verspreid over de verschillende leeftijdscategorieën.

Vanuit de burgerparticipatie blijkt dat heel wat deelnemers mobiliteit linken met een grote bewegingsvrijheid. Verkeer en vervoer moeten vlot zijn maar ook milieuvriendelijk en veilig. Daarvoor zien heel wat respondenten een rol weggelegd voor slimme technologie en dito infrastructuur. De top 3 van meest populaire ideeën op het platform:

- 1) Ruimte geven in het verkeer en in de regelgeving voor lichte elektrische voertuigen (bvb. speed pedelec, e-bike, e-scooter, step, monowheel),
- 2) Het inrichten van lokale flexwerkplekken in gemeentes om het aantal lange woon-werk verplaatsingen te verminderen,
- 3) Naar voorbeeld van Nederland en in functie van de vervoersvraag in Vlaanderen het voorstel om de grootste Vlaamse steden onderling verbinden met treinen en aansluitend bussen die ook 's nachts rijden.

Alle ideeën die door de betrokkenen werden gepost werden ook telkens gelinkt aan één of meerdere bouwstenen van de Mobiliteitsvisie. Op die manier kregen we een zicht op de mate van aansluiting van de visie bij wat er leeft bij de brede bevolking. Heel wat input draaide om minder en duurzame verplaatsingen, gedragsverandering, het STOP-principe, en de maatschappelijke impact van verkeer en vervoer, e-commerce en circulaire economie. Een gezonde aanbodzijde moet die filosofie in de praktijk omzetten waarbij betaalbare milieuvriendelijke voertuigen en een mobiliteit die voor iedereen bereikbaar is ertoe doen. De invoering van Basisbereikbaarheid en Mobility as a Service zijn ook voor burgers belangrijke sleutels op onze toekomst. Bij de ideeën op het platform springen thema's zoals verbondenheid, fysiek en digitaal connecteren er uit. We spreken dan onder andere over Mobipunten, fietsnetwerken, en deelmobiliteit. Maar evengoed over zelfrijdende voertuigen, datanetwerken en 5G. Te midden van al die netwerken zijn inspraak, samenwerking en combimobiliteit de lijn die alles en iedereen met mekaar verbinden.

Na het afsluiten van de burgerparticipatie werd aanvullend een analyse uitgevoerd op de aanleverde ideeën om na te gaan of er mogelijks bouwstenen ontbraken die nog aan de visie dienden toegevoegd te worden. Deze analyse leverde geen nieuwe strategische elementen op voor de visie. Ze leverde vooral meer duidelijkheid op omtrent het bredere draagvlak voor de verschillende thema's van de visie en wat een mogelijke concrete invullingen wat de visie kan betekenen vanuit het perspectief van de burger.

Voor een verdere overzicht van de resultaten zie <https://mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be/>.

//

2.2 Krachtlijnen van de Vlaamse Mobiliteitsvisie

De Vlaamse Mobiliteitsvisie vertrekt vanuit de **maatschappelijke betekenis** van mobiliteit zijnde via mobiliteit en de ruimtelijke organisatie maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Daarom investeren we met zijn allen in een **duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem** dat de economie en de maatschappij ondersteunt. We bouwen het mobiliteitssysteem uit en exploiteren dit met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid (zie missie ook decreet Basisbereikbaarheid). We houden hierbij **vier perspectieven** voor ogen zijnde:

- geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050;
- geen vervoeremissies meer in 2050;
- een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050;
- de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit verminderen met 60% tegen 2050.

Voor de **reizigers** houdt dit het engagement in om werk te maken van duurzame vraaggestuurde mobiliteitsoplossing die voor iedereen binnen handbereik liggen. Iedereen kan op maat van de eigen situatie op een heel toegankelijke manier gebruik maken van een veilig, milieu- en klimaatvriendelijk en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten. Dit diverse aanbod van "mobiliteit-als-een-dienstverlening" (MaaS) zet aan tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag. Het aanbod wordt laagdrempelig digitaal ontsloten zodat iedereen alle mobiliteitsopties binnen Vlaanderen binnen handbereik heeft.

Voor **bedrijven** betekent dit het inzetten op duurzame logistieke oplossingen waardoor bedrijven in Vlaanderen op vlak van transport en logistiek competitief kunnen zijn. Bedrijven zijn via logistieke oplossingen veilig, vlot, duurzaam en kostenefficiënt geconnecteerd binnen Vlaanderen en met de economische polen in de rest van de wereld. Datagedreven samenwerking en aansturing zorgen voor naadloze organisatie van goederenvervoer en laat bedrijven toe om competitieve oplossingen die efficiënt én duurzaam zijn toe te passen vanuit een integraal ketenmanagement

Voor de realisatie van hogervermelde perspectieven werden **vier prioritaire beleidsthema's** voor 2040 naar voren geschoven die verder doorvertaald werden in twaalf bijhorende beleidsprioriteiten die houvast bieden aan het beleid om tot een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit te komen.

- **geïntegreerde gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit**

In samenwerking met de vervoerregio's komen we tot een slim geconnecteerd mobiliteitssysteem bestaande uit een hiërarchisch netwerk van knooppunten die internationaal, regionaal, en lokaal ingeschaald worden en verbonden zijn via verschillende infrastructuurnetwerken en data- en informatiesystemen. Burgers kennen de knooppunten typisch als locaties waar ze op een vlotte en comfortabele manier op-, af-, of overstappen op emissievrije vervoermiddelen. Bedrijven kennen knooppunten typisch als locaties waar goederenoverslag op een kostenefficiënte manier plaatsvindt.

- **datastrategie en digitalisering**

Samen met de vervoerregio's trekken we de kaart van data en digitale technologie om tot een slim digitaal geconnecteerd mobiliteitssysteem te komen waarbij gebruikers en emissievrije vervoermiddelen geconnecteerd zijn zowel met het systeem als onderling. Slim betekent dat we op een efficiënte, veilige en doelmatige manier informatie van verkeer en vervoer samenbrengen en aanwenden om meer duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit mogelijk te maken.

- Voor de personenmobiliteit kunnen reizigers hun reisroutes en (combinaties van) vervoermiddelen met respect voor hun privacy kiezen, reserveren, betalen, en opvolgen en dit op basis van informatie over de beschikbaarheid, duurtijd, comfort, en kostprijs.

////////////////////////////////////

Mobiliteitsvisie is een ruime bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie nodig. Het besluit zal daarom in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

Aanvullend zal de Vlaamse Mobiliteitsvisie bekend gemaakt worden via:

- de websites van de Vlaamse overheid en het Departement MOW;
- persberichten via het Departement MOW of de bevoegde minister;
- de Mobiliteitsbrief zijnde een maandelijkse nieuwsbrief vanuit het Departement MOW met informatie over hoe lokale overheden een duurzaam mobiliteitsbeleid kunnen uitwerken in samenwerking met andere partners en overheden;
- mailings naar stakeholders en burgers die hebben meegewerkt aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie via de workshops of via het participatieplatform. Er zullen ook digitale informatierondes voorzien worden met de verschillende betrokken stakeholders.
- sociale media;
- De Vlaamse Mobiliteitsvisie zal ook overgemaakt en toegelicht worden aan de voorzitters van de verschillende vervoerregio's.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen impact budgettaire impact.

ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

1 personeel: het ontwerp van besluit heeft geen invloed op het personeel van de lokale besturen;

2 werkingsuitgaven: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de uitgaven van de lokale besturen

3 investeringen en schulden: het ontwerp van besluit veroorzaakt geen bijkomende investeringen;

4 ontvangsten: het ontwerp van besluit brengt geen wijziging met zich mee in de ontvangsten van de lokale besturen;

5 conclusie: het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de lokale besturen

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp van Vlaamse Mobiliteitsvisie zal voor advies worden overgemaakt aan de MORA, de federale overheid, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest.

Het besluit zal na definitieve goedkeuring in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

////////////////////////////////////

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de Vlaamse Mobiliteitsvisie;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het ontwerp van besluit:

- a) het advies in te winnen van de MORA;
- b) het advies in te winnen van de Federale Regering, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waalse Gewest binnen een termijn van dertig dagen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

