Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de Vlaamse Mobiliteitsvisie

Definitieve goedkeuring

Samenvatting
Het voorliggende ontwerp van besluit strekt tot de vaststelling van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en tot bepaling van de datum van inwerkingtreding van deze Vlaamse Mobiliteitsvisie.

1. SITUERING

- BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op de beleidsvelden algemeen mobiliteitsbeleid, het gemeenschappelijk vervoer, weginfrastructuur en het wegenbeleid, de waterinfrastructuur en het waterbeleid en de regionale luchthavens.

De opmaak van een Vlaamse Mobiliteitsvisie is voorzien in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid (hierna: Decreet Basisbereikbaarheid), (artikel 10/1). Dit artikel bepaalt dat er op gewestelijk niveau een Vlaamse Mobiliteitsvisie wordt opgemaakt. De Vlaamse Mobiliteitsvisie is een strategische langetermijnvisie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest. De Vlaamse Mobiliteitsvisie voldoet aan de missie, vermeld in artikel 3 van het Decreet Basisbereikbaarheid.

- VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig adviesnr. 2021/155 van 19 april 2021.

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 12 april 2021.

Dit besluit is niet onderworpen aan de adviesvereiste van de Raad van State omdat het 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, experten, vervoerregio's, lokale besturen en burgers werd samengewerkt om **via toekomstverkenningen** de **maatschappelijke behoeften en mobiliteitsbehoeften** in beeld te krijgen en vervolgens vanuit deze inzichten een **lange termijn strategische visie** te formuleren 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

Het Decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie tot stand komt via een onderzoek naar de maatschappelijke ontwikkelingen en mobiliteitsbehoeften en via een participatieproces, dat door de Vlaamse regering ruim wordt bekend gemaakt.. We lichten hierna beknopt de verschillende stappen van de visievorming toe.

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

Een toekomstvisie houdt niet enkel rekening met actuele problemen maar ook met maatschappelijke ontwikkelingen en toekomstige mobiliteitsbehoeften en -uitdagingen. Deze zijn op dit moment niet eenvoudig in beeld te brengen. We bevinden ons immers in een tijdvak van grote technologische ontwikkelingen. Die kunnen belangrijke maatschappelijke veranderingen teweegbrengen. Hierdoor kunnen actuele trends niet zonder meer lineair worden doorgetrokken.

Zo is 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. Dit zijn bovendien maar enkele van de vele ontwikkelingen die een impact hebben op mobiliteit. Dit kan bijvoorbeeld een extra mobiliteitsvraag zijn, meer aandacht voor de toegankelijkheid van vervoer of andere verwachtingen en behoeften rond mobiliteit.

De wereld digitaliseert aan een heel snel tempo onder invloed van Artificiële Intelligentie, Big Data, Internet of Things, en 5G. Verder zijn er belangrijke technologische doorbraken, zoals autonome systemen voor zelfsturende vervoermiddelen (bvb. zelfrijdende auto's en treinen, autonome schepen, en drones), virtuele realiteiten (bvb. 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-emissievervoermiddelen. Deze ontwikkelingen zullen een vergaande invloed uitoefenen op het mobiliteitssysteem.

Nieuwe mobiliteitsvormen beogen meer duurzaamheid en verkeersveiligheid, maar brengen ook nieuwe uitdagingen met zich, zoals privacy van de gebruikers

Verder moeten we rekening houden met abrupte of onverwachte ontwikkelingen, zoals de Covid-19 pandemie. Zo'n plotse ontwikkeling zorgt voor een kentering: enerzijds staat onze welvaart onder druk en stellen we vragen bij onze levensstijl, anderzijds is het een kans om veerkracht te ontwikkelen en alternatieven te verkennen, zoals nieuwe digitale toepassingen. We hebben deze nieuwe mogelijkheden versneld ontdekt en meteen ook de pijnpunten ondervonden.

Om met al deze onzekerheden om te gaan en zicht te krijgen op de impact ervan op de mobiliteit wordt vaak gebruik gemaakt van toekomstverkenningen of -scenario's. Toekomstverkenning wordt gebruikt voor lange termijn projectie: niet om de toekomst te voorspellen maar als een mogelijke voorstelling van de toekomst. Het doel bestaat erin om het actuele denken te doorbreken en onze verbeelding en inlevingsvermogen te prikkelen om na te denken over wat de toekomst brengt. Op die manier stimuleren we een open debat om de toekomstige mobiliteit, de mobiliteitsbehoeftes en de bijhorende beleidsuitdagingen te verbeelden.

In samenwerking met de verschillende betrokken stakeholders werden daarom 4 extreme en uitvergrootte scenario's gecreëerd als mogelijke vergezichten. In de verschillende toekomstscenario's keken we telkens met een andere bril naar die toekomst om kansen en uitdagingen te identificeren. In elk van de scenario's zitten elementen die we vandaag al waarnemen en waarvan we veronderstellen dat ze in de toekomst prominenter aanwezig zullen zijn. De verschillende scenario's bevatten elementen waar we ons goed bij voelen maar ook aspecten die we liever niet hebben. De vier toekomstscenario's mogen dus niet gelezen worden als wensbeelden.

De basis van deze scenario's wordt gevormd door ontwikkelingen die we vandaag al tot op zekere hoogte waarnemen maar waarvan het nog onzeker is welke richting ze verder uit gaan, zogenoemde onzekerheden.
Om deze in beeld te brengen werden in de periode tussen juli en oktober 2019 individuele interviews afgenomen bij 14 experten rond mobiliteit, technologie en andere relevante thema's. Tijdens deze visiegesprekken werd gepolst naar de meest prangende vragen die experten vandaag hebben m.b.t. de toekomst van mobiliteit in Vlaanderen. De tijdshorizon die werd vooropgesteld is 2050. De uitspraken en de standpunten van de bevraagde experts werden ondergebracht in 13 clusters. Elk van deze clusters vertegenwoordigt een 'driver of change' of 'motor voor verandering', met een potentieel grote impact op de mobiliteit van de toekomst maar ook een potentieel hoge onzekerheid over de concrete veranderingen die we mogen verwachten. Dit laatste noemen we de 'scope'. De scope geeft aan welke extremen we kunnen en mogen verwachten voor elke 'driver', rekening houdend met de vooropgestelde tijdshorizon. Er is bij deze extremen geen standaard connotatie te maken met een positief of negatief scenario. Voor elk persoon kan immers de waardebepaling van positief of negatief scenario verschillen. Ook de experten zelf maken verschillende keuzes over wat een positief of negatief scenario kan zijn.

De onzekerheden werden verder uitgediept tijdens gesprekken met Vlaamse administraties (MOW, OMG, VLAIO, OVAM, TOERISME, SPORT) en 'stakeholders' zoals de MORA en een brede groep van geïnteresseerde mobiliteitsactoren uit private bedrijven, kennis- en academische instellingen en maatschappelijke organisaties. Deze informatie werd gebruikt om de verschillende toekomstscenario's vorm te geven. Daarbij werd telkens in drie stappen gewerkt: (1) begeleiding van discussiegroepen om relevante beelden en concepten, typische toekomstige activiteiten, relevante functionele inrichtingen van mobiliteit en bebouwde omgeving te bedenken; (2) een denkoefening over hoe elk scenario tot stand kan komen en de belangrijkste implicaties van de kansen en uitdagingen van elk scenario; (3) bepaling van de belangrijkste elementen uit de discussie om mee te nemen in de beschrijving en verdieping van de verschillende scenario's, zowel voor de personenmobiliteit als voor het goederenvervoer.

Het resultaat van verschillende dialogen met 'stakeholders' werd verder gebruikt voor de selectie van twee structurerende assen of onzekerheden, waarvan we verwachten dat ze een vergaande impact gaan hebben op de mobiliteit:

- Een eerste onzekerheid is de **mate waarin goederen nog worden vervoerd en personen zich nog verplaatsen?** Wordt die mobiliteitsbehoefte heel laag, met andere woorden, beperken we ons tot essentiële verplaatsingen of op lokale verplaatsingen en productie? Of zal die mobiliteitsbehoefte heel hoog zijn, met andere woorden, is alles en iedereen constant in beweging?

- Een tweede onzekerheid houdt verband met de mate en aard van sturing. **Is er in de toekomst veel of weinig sturing in functie van maatschappelijke waarde?** Met anderen woorden primeren de persoonlijke voorkeuren van de reizigers en winstmaximalisatie bij bedrijven voor de verdere ontwikkeling van vervoerdiensten? Of gaan we met zijn allen bewuster om en met meer respect voor de mens, het milieu en de planeet?

Op basis van de vier mogelijke antwoordcombinaties op deze twee vragen werden vier mogelijke scenario's geschetst die met de verschillende betrokken 'stakeholders' op punt werden gesteld tot een consistent verhaal. De selectie van de 2 structurerende assen betekent evenwel niet dat de andere onzekerheden buiten beschouwing zijn gelaten. Ze werden in de discussies met de verschillende 'stakeholders' meegenomen en hebben mee invulling gegeven aan de verschillende scenario's.

De vier scenario's heten "**Digi-Kosmos", "Flexi-Maxi", "Opti-Connect", en "Bewust-Lokaal**" en zijn samen met de bijhorende animatievideo's (die ook gebruikt werden voor de burgerparticipatie) terug te vinden op https://mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be/

2.1.2 Proces tot opmaak Vlaamse Mobiliteitsvisie

Aan de hand van de vier toekomstscenario's werden verschillende **strategische dialogen** georganiseerd met overheidsinstanties, middenveldorganisaties, beleidsexperten, vervoerregio's en lokale besturen. Tijdens deze strategische dialogen werden voor de verschillende scenario's uitdagingen gedefinieerd en ideeën ontwikkeld om het hoofd te bieden aan zowel de huidige als de toekomstige uitdagingen.

De verschillende strategische dialogen werden in het voorjaar van 2020 georganiseerd. Ze hebben geleid tot de verschillende bouwstenen van de visietekst: de uitgangspunten, de ambities, de beleidsprioriteiten en de hefbomen en tot een set van thema's en prioriteiten die een eerste invulling gaven aan de verschillende bouwstenen. Dit proces vond plaats binnen de krijtlijnen van de missie: een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteitssysteem dat wordt uitgebouwd en beheerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid (zie artikel 3 Decreet Basisbereikbaarheid). Daarbij werd bovendien rekening gehouden met de relevantie voor de verschillende toekomstscenario's. Dit levert een robuuste mobiliteitsvisie op die ons wapent tegen de onzekerheid die eigen is aan lange termijn ontwikkelingen en projecties.

De belangrijkste bouwstenen werden samengevat in een breed oriënterende korte "**sneuveltekst**" die met de verschillende 'stakeholders' verder werd uitgediept en aangepast. Verder werden specifieke verdiepingssessies georganiseerd met de VRP, waar dieper werd ingegaan op de ruimtelijke component en met organisaties die deel uitmaken van het netwerk tegen armoede en met een aantal buurregio's.

Dit proces leidde tot een sterk gecondenseerde samenvatting op "**1 pagina**" met een synthetisch overzicht van de verschillende bijgestelde bouwstenen. Deze samenvatting werd in de maanden september en oktober ter validatie voorgesteld aan de betrokken 'stakeholders'.

Op basis van het synthetisch overzicht en de verschillende dialogen over de bouwstenen werd een **ontwerp visietekst** uitgeschreven. De ontwerp visietekst werd op 12 november 2020 een op 30 november voorgelegd en doorgepraat via een ronde tafel. De betrokken deelnemers aan de ronde tafels waren afkomstig uit de verschillende geledingen van de 'quadrupel helix'. De doelstelling van deze ronde tafels was om het ambitieniveau van de mobiliteitsvisie in opmaak aan te scherpen, de uitdagingen en kansen vanuit praktijk- & domeinkennis door te denken, en om eventuele blinde vlekken en belangrijke implicaties te detecteren.

De ontwerp visietekst werd in november ook aan de verschillende betrokken 'stakeholders' overgemaakt voor commentaar.

De afgewerkte visietekst werd overgemaakt aan de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Voor de krachtlijnen van de Vlaamse Mobiliteitsvisie verwijzen we naar punt 2.2

2.1.3 Proces tot afstemming Vlaamse mobiliteitsvisie met vervoerregio's

Artikel 11 van het Decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat het regionaal of lokaal mobiliteitsplan de basis vormt voor het mobiliteitsbeleid en afgestemd is op de Vlaamse Mobiliteitsvisie. We willen deze afstemming niet louter opleggen, maar ook via een 'bottom-up' proces realiseren. Daarom werd in samenwerking met de VVSG aandacht besteed aan een goede dialoog en overleg met de vervoerregio's, zowel op ambtelijk als op politiek niveau. Op 12 juni 2020 werd hiertoe een digitaal congres georganiseerd door de VVSG. Hier werd een toelichting gegeven bij de genese van de Vlaamse Mobiliteitsvisie via toekomstverkenningen en over de vier toekomstscenario's.

Verder werd via het participatieplatform van 'CitizenLab' 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 rond mobiliteit. In een **tweede fase**, die startte op 16 augustus, werd verder ingegaan op de onzekerheden en lag het accent vooral op de feedback op de bouwstenen van de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Beide bevragingen 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 versie werd rondgestuurd in februari 2021. Uit bevragingen bleek dat de toekomstverwachtingen in de vervoerregio's in lijn liggen met de mobiliteitsvisie 2040. Het belangrijkste maatschappelijke uitganspunt dat werd aangegeven is het creëren van een duurzame en leefbare omgeving. Dit geldt voor alle types respondenten en vervoerregio's. Naast de keuze voor een duurzame en leefbare omgeving staan in de top 3 van maatschappelijke uitgangspunten: vlot verplaatsen en bereikbaar zijn, veilig en beschermd verplaatsen en verschillende vervoerswijzen slim combineren. De belangrijkste elementen om een betere mobiliteit in de vervoerregio, stad of gemeente te realiseren, die werden geïdentificeerd via de bevragingen, zijn meegenomen in de mobiliteitsvisie 2040 en gelinkt aan perspectieven, beleidsprioriteiten of hefbomen. Het gaat onder meer om de nood aan extra kennis omtrent gedragsverandering, datagebruik en nieuwe technologieën, samenwerking tussen buurgemeenten en binnen vervoerregio's, infrastructuur inzake multimodale verkeers-en vervoersnetwerken en knooppunten, regels, normen of standaarden in lijn met lange termijn consistentie in beleid, en extra budgettaire mogelijkheden.

2.2.4 Burgerparticipatie

Om de burgers te betrekken bij de opmaak van de Mobiliteitsvisie werd geopteerd om ook hier te vertrekken vanuit toekomstscenario's, maar vooral te focussen op concrete ideeën. Als ondersteuning werden voor de vier toekomstscenario's korte animatievideo's uitgewerkt. Elke video schetste een generiek beeld van het betrokken scenario.

Via verschillende campagnes werden burgers aangezet om hun ideeën voor één of meerdere van de toekomstscenario's te posten op het *online* participatieplatform van *CitizenLab*. Ze konden ook feedback geven op de ideeën van andere mensen. Deze burgerparticipatie startte in de Week van de Mobiliteit op 16 september en liep tot en met 18 oktober 2020.

Om dit initiatief bekend te maken werden meerdere kanalen ingeschakeld.

- **Persbericht**
  Op 16 september 2020 werd een persbericht verstuurd waarin de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken burgers opriep om deel te nemen aan de bevraging. Zie https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/press-release/vlaamse-overheid-roept-burgers-op-om-mee-na-te-denken-over-mobiliteit-van-de-toekomst. Meerdere websites (nieuwssites en sites van lokale besturen) hebben dit persbericht opgepikt en mee uitgedragen.

- **Sociale media**
  Om zoveel mogelijk burgers te bereiken, werd er in samenwerking met een externe digitaal communicatiebureau een campagne opgezet via Facebook en Instagram. Burgers kregen via die kanalen teasers van één bepaald(e) scenario/video te zien met de oproep om deel te nemen aan de burgerbevraging. Aanvullend heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ook zijn eigen sociale media ingeschakeld om burgers te bereiken.

  Via onderstaande kanalen werden op de volgende data de video's verspreid.
    - Twitter: post op 16/9/2020.
    - Facebook: posts op 16/9, 23/9, 30/9, 7/10 en 15/10/2020.
    - LinkedIn: posts op 16/9, 30/9, 7/10 en 15/10/2020.

  Wat het bereik betreft via Facebook en Instagram beschikken we over volgende gegevens:
    - Totaal aantal keer dat de advertenties werden getoond: 2.730.564
    - Totaal aantal mensen die de advertenties hebben gezien: 607.797
    - Totaal aantal clicks op advertenties: 25.129

- **Online advertenties (op websites)**
    - Totaal aantal keer dat de advertenties werden getoond: 21.244.539
    - Totaal aantal clicks op de advertenties: 10.137

- **Publicatie van advertenties in dagbladen**
  Naast sociale media werd ook via advertenties in de kranten een oproep gedaan om deel te nemen aan de burgerbevraging:
    - De Zondag (13/9/2020)
    - De Morgen, Het Nieuwsblad en De Standaard (16/9/2020)

  Om evidente redenen is het aantal lezers van de papieren advertenties moeilijk in te schatten. Wel kunnen we voor de verschillende dagbladen de CIM-bereikbaarheidscijfers 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:
    - De Zondag: 2.729.800 lezers
    - De Morgen: 800.000 lezers
    - De Standaard: 1.173.600 lezers
    - 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. Geregistreerde 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) zoals in Nederland en in functie van de vervoersvraag in Vlaanderen het voorstel om de grootste Vlaamse steden onderling te verbinden met treinen en aansluitende 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 zicht op wat leeft bij de brede bevolking. Heel wat reacties hadden betrekking op 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 belangrijk zijn. De invoering van Basisbereikbaarheid en '*Mobility as a Service*' blijken ook voor burgers belangrijke sleutels voor de toekomst. Op het platform springen thema's zoals verbondenheid, fysiek en digitaal connecteren er uit. Het gaat concreet over Mobipunten, fietsnetwerken, en deelmobiliteit, maar ook over zelfrijdende voertuigen, datanetwerken en 5G. Tussen deze netwerken zijn inspraak, samenwerking en combimobiliteit de lijm die alles en iedereen met mekaar verbinden.

Na de burgerparticipatie werd een aanvullende analyse uitgevoerd op de aanleverde ideeën om na te gaan of er nog bouwstenen ontbraken. Deze analyse leverde geen nieuwe strategische elementen op voor de visie. Ze creëerde vooral meer duidelijkheid over het draagvlak voor de verschillende thema's en mogelijke concrete invulling 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: 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 z'n 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:

- 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 vraag-gestuurde mobiliteitsoplossingen die voor iedereen binnen handbereik liggen. Iedereen kan op maat van de eigen situatie op een 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 investeren in duurzame logistieke oplossingen waardoor Vlaanderen inzake transport en logistiek competitief kan 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. Data-gedreven samenwerking en aansturing zorgen voor naadloze organisatie van goederenvervoer en laten bedrijven toe om competitieve oplossingen die efficiënt én duurzaam zijn toe te passen vanuit een integraal ketenmanagement

Voor de realisatie van hogervermelde doelstellingen werden **vier prioritaire beleidsthema's** voor 2040 naar voor geschoven, die zijn door-vertaald naar twaalf bijhorende beleidsprioriteiten, die het beleid inspireren in de richting van een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit.

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

Met de vervoerregio's werken we aan een slim geconnecteerd mobiliteitssysteem dat bestaat uit een hiërarchisch netwerk van knooppunten die internationaal, regionaal, en lokaal zijn ingeschaald en verbonden via verschillende infrastructuurnetwerken en data- en informatiesystemen. Burgers herkennen deze knooppunten als locaties waar ze op een vlotte en comfortabele manier op-, af-, of overstappen op andere vervoermiddelen. Bedrijven kennen knooppunten als locaties waar goederenoverslag op een kostenefficiënte manier plaatsvindt.

- datastrategie en digitalisering

De overheid en de vervoerregio's trekken 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:

- Reizigers kunnen reisroutes en (combinaties van) vervoermiddelen met respect voor hun privacy kiezen, reserveren, betalen, en opvolgen via informatie over de beschikbaarheid, duurtijd, comfort, en kostprijs. Op die manier ondersteunen we het gecombineerd gebruik van emissievrije vervoermiddelen en een optimaler gebruik van het beschikbare aanbod;
- Bedrijven kunnen hun goederenvervoer optimaal (laten) plannen, boeken, betalen, uitvoeren, en opvolgen zonder daarbij concurrentiegevoelige bedrijfsinformatie vrij te geven. Data uitwisseling en digitale technologieën sturen synchromodaal vervoer aan en laten toe om de beschikbare vervoerscapaciteit optimaler te benutten en individuele transporten veel effectiever en efficiënter te organiseren.

- gezond functioneren van de aanbodszijde

Om te evolueren naar voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit ondersteunt de overheid de vervoerregio's bij de ontwikkeling van een aanbodzijde met publieke en private mobiliteitsdiensten die niet alleen aansluiten bij de wensen van reizigers en bedrijven, maar ook rekening houden met verschillende maatschappelijke bekommernissen:

- Voor iedere persoon zijn er veilige, emissievrije en gedifferentieerde mobiliteitsdiensten (publieke en/of private) beschikbaar die aanzetten tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag. Voor de gebruiker betekent dit onbezorgdheid, gebruiksgemak, en flexibiliteit waardoor minder gehechtheid aan één specifiek vervoermiddel voor alle verplaatsingen ontstaat en meer keuzevrijheid voor verschillende types verplaatsingen;
- Voor bedrijven is er een competitief aanbod van duurzame en emissievrije logistieke oplossingen voor veilig, vlot, en betrouwbaar goederenvervoer. Indien nodig kunnen bedrijven snel schakelen tussen verschillende vervoerswijzen, bvb. op basis van

beschikbare vervoerscapaciteiten en weersomstandigheden die invloed hebben op snelheid, betrouwbaarheid en prijs voor hun goederenvervoer.

- een duurzaam, veilig, en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem
Bij het maken van keuzes wordt soms niet stil gestaan bij de impact ervan op andere weggebruikers, de omgeving, het klimaat, enz. De overheid ondersteunt de vervoerregio's bij de ontwikkeling van een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem voor personen- en goederenmobiliteit.

- Reizigers worden aangemoedigd om vaker te kiezen voor actieve verplaatsing (te voet of met de fiets) of voor combimobiliteit, de auto vaker te laten staan of te delen (autodelen of delen van ritten). Op die manier ontstaat een meer evenwichtige modale verdeling.
- Voor het goederenvervoer wordt synchromodaal vervoer door bedrijven aangemoedigd als een volwaardige optie, zodat de laadcapaciteitsgebruik van individuele transporten hoger wordt en het capaciteitsgebruik van de verschillende modi (weg, water, spoor, lucht, ondergronds) beter wordt verdeeld. Ook hier is de doelstelling om een meer evenwichtige modale verdeling te bereiken.

De ontwikkeling van deze perspectieven sluit aan bij uitgesproken en innovatieve beleidskeuzes.
Hiervoor werden **5 hefbomen** gedefinieerd:

- participatie en samenwerking;
- een goede afstemming tussen mobiliteit en bebouwde omgeving;
- een wendbaar en data-gedreven mobiliteitsbeleid;
- Vlaanderen als proeftuin voor innovaties in slimme en duurzame mobiliteit;
- mobiliteitsinvesteringen met een brede maatschappelijke impact.

2.4 Bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie

Artikel 18, §2 van het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat regionale mobiliteitsplannen aangeven hoe ze zich verhouden tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie en dat een ruime bekendmaking van de Vlaamse Mobiliteitsvisie nodig is. Het besluit wordt daarom in extenso gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Aanvullend wordt de Vlaamse Mobiliteitsvisie bekend gemaakt via:

- de websites van de Vlaamse overheid en het Departement MOW;
- persberichten via het de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- de Mobiliteitsbrief, dit is een maandelijkse nieuwsbrief van 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 en digitale informatierondes met de verschillende betrokken stakeholders;
- sociale media;
- toelichting aan de voorzitters van de verschillende vervoerregio's.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

- BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen 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. UITGEBRACHTE ADVIEZEN

Conform de beslissing van de Vlaamse Regering van 4 juni 2021 werd het ontwerp van Vlaamse Mobiliteitsvisie voor advies overgemaakt aan de MORA, de federale overheid, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest.

De **MORA bracht op 25 juni 2021 advies uit**. In haar advies stelt de MORA dat ze tevreden is met een visietekst waarin politiek en maatschappelijk middenveld elkaar vinden. De MORA geeft aan dat ze voorstander is en blijft van een echt Mobiliteitsplan dat de ambities van de Vlaamse Regering concreet maakt. De MORA uit in dat verband ook zijn bezorgdheid over de verandering van het statuut van de Vlaamse Mobiliteitsvisie van regelgevend naar inspirerend. Hierdoor zou de visietekst zelf en de link met de andere mobiliteitsplannen te vrijblijvend zijn en onvoldoende sturing bieden aan de andere beleidsniveaus. Dit houdt volgens de MORA de versnippering van het beleid in stand.

Het afzwakken in de visietekst van de ambities tot perspectieven zonder concrete, afdwingbare of toerekenbare engagementen houdt volgens de MORA ook een verschuiving in van het engagement van het gewestelijke naar het regionale en lokale niveau en het afschuiven van de eigen verantwoordelijkheid door de Vlaamse regering. Hierdoor verliest de Mobiliteitsvisie haar geloofwaardigheid. De MORA vreest ook dat de visie hierdoor te vrijblijvend is en niet tot concreet beleid zal leiden om de perspectieven waar te maken. Door de verschuiving van de horizon van de van de verschillende perspectieven van 2040 naar 2050 en het ontbreken van echte prioriteiten, verliest de Mobiliteitsvisie volgens de MORA ook haar '*sense of urgency*' en relevantie terwijl de MORA juist een doelgerichte versnelling wil zien gebeuren in het mobiliteitsbeleid.

Daarnaast ontbreken er volgens de MORA enkele inhoudelijke elementen, die een groot maatschappelijk draagvlak hebben en voor de MORA belangrijk zijn: zoals een ambitieuze 'modal shift', het STOP-principe en de differentiatie van mobiliteitsoplossingen voor doelgroepen.

De veranderingen van statuut, engagement en horizon en de inhoudelijk hiaten hebben volgens de MORA de concrete waarde en de relevantie van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 verzwakt. Om dit effect te reduceren formuleert de MORA onderstaande suggesties:

- De MORA vraagt om de perspectieven om te zetten in concrete ambities voor 2040, om de visietekst meer sturend te maken en politiek te verankeren, zodat inertie en versnippering uit het mobiliteitsbeleid gebannen worden;

- De MORA stelt ook voor om de visietekst te valoriseren door een jaarlijkse evaluatie en verantwoording te voorzien in de beleids- en begrotingstoelichting, en wijst op het belang van de *monitoring* van de regionale en lokale mobiliteitsplannen en hun afstemming met de Mobiliteitsvisie;

- Ten slotte vraagt de MORA naar een stand van zaken en verdere timing van een door de minister tijdens de commissie MOW beloofde *roadmap* die de visietekst moet koppelen aan operationele doelstellingen, concrete maatregelen, middelen en een duidelijke timing.

Gegeven het MORA advies is de Vlaamse Regering van oordeel dat noch het juridisch kader van de Mobiliteitsvisie noch de tekst op zich moet worden aangepast.

Volgens de artikels artikel 11, §1 en artikel 10/2 van het decreet Basisbereikbaarheid vormt het regionaal en lokaal mobiliteitsplan de basis voor het Vlaams mobiliteitsbeleid en heeft de Vlaamse Mobiliteitsvisie het statuut van een niet juridisch bindend beleidskader. Deze verhouding werd vastgelegd via het decreet van 9 oktober 2020 (Verzameldecreet I). Het statuut van de Vlaamse Mobiliteitsvisie die nu voorligt is een uitvoering van deze decretale bepalingen..

De Vlaamse Regering blijft er immers van overtuigd dat deze decretaal bepaalde verhouding voldoende **garanties** inhoudt opdat de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 haar vooropgestelde maatschappelijke rol kan spelen:

- artikel 10/1 van het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie een strategische langetermijnvisie is op de gewenste mobiliteitsontwikkeling in het Vlaamse Gewest voor het hele grondgebied van het Vlaamse Gewest en dat deze visie moet voldoen aan de missie, vermeld in artikel 3;
- art 10/2 van het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat de Vlaamse Mobiliteitsvisie een beleidskader is voor het Vlaamse Gewest, de diensten en agentschappen die eronder ressorteren, de provincies en gemeenten, en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut.;
- artikel 18, §2 van het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat het regionale mobiliteitsplan aangeeft hoe het zich verhoudt tot de Vlaamse Mobiliteitsvisie.

De aanpassing van de horizon van de perspectieven van **2040 naar 2050** betekent geenszins dat de Vlaamse Regering haar verantwoordelijkheden uit de weg gaat of zou doorschuiven naar de vervoerregio's of de lokale besturen. 2050 geldt als tijdshorizon voor de perspectieven inzake veiligheid, vervoersemissie, vlotheid en materiaalvoetafdruk omdat deze rechtstreeks aansluiten bij een aantal Europese en Vlaamse doelstellingen tegen 2050. Voor de beleidsprioriteiten blijft 2040 de tijdshorizon. Hier gaat het om belangrijke aandachtspunten voor het beleid in de volgende legislaturen. De Vlaamse regering is zich wel degelijk bewust van de noodzaak om snel werk te maken van een mobiliteitssysteem dat duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal is en dat wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid (zie art.3 missie - decreet Basisbereikbaarheid). Zulks blijkt immers uit de visietekst en uit de overtuiging om meteen met deze tekst aan de slag te gaan (zie *infra*).

Wat de **ontbrekende aandachtspunten** betreft die in het MORA advies worden aangehaald, vindt de Vlaamse Regering dat deze in de visietekst en/of in het decreet Basisbereikbaarheid voldoende aan bod komen:

- Een ambitieuze *modal split*: we verwijzen naar het vierde beleidsthema met de doelstelling om tot een meer evenwichtige modale verdeling te komen zowel voor de personen- als de goederenmobiliteit. Een meer gekwantificeerde doelstelling voor 2040 is niet aangewezen. We verwachten immers nog veel innovatieve ontwikkelingen binnen dit domein;
- Het STOP-principe: de MORA stelt dat de tekst wel enkele strategieën hiervoor behandelt maar er niet expliciet naar verwijst. De overweging dat dit zou duiden op een verminderde legitimiteit vanuit de Vlaamse Regering is onterecht. Artikel 4 van het decreet Basisbereikbaarheid stelt immers de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem voorop waarbij zoveel als mogelijk wordt uitgegaan van het STOP-principe. Deze decretale bepaling houdt voldoende garanties in voor de uitbouw van het mobiliteitssysteem conform dit principe.
- Gedifferentieerde mobiliteitsoplossingen voor doelgroepen: in de visietekst worden de doelstellingen gedifferentieerd benaderd voor reizigers en bedrijven, mede op vraag van de MORA, die als 'stakeholder' uitvoerig werd betrokken bij het proces. Verder is de Vlaamse regering voorstander van een inclusieve Mobiliteitsvisievisie – zoveel mogelijk mobiliteitsoplossingen moeten ter beschikking staan van zoveel mogelijk gebruikers – eerder dan van een verregaande differentiatie voor allerlei doelgroepen. Bovendien is een concrete toespitsing en uitwerking van een mobiliteitsvorm in functie van een specifieke doelgroep een benadering op maat die een onderdeel vormt van een regionaal of lokaal mobiliteitsplan. De Vlaamse Mobiliteitsvisie levert de inspiratie en het kader om hier vorm aan te geven. Ze verwijst bijvoorbeeld naar het belang van een gebruikers-gedreven benadering, het zoeken naar vraaggerichte en omgevingsgerichte oplossingen en de nodige aandacht voor een inclusieve mobiliteit.

Met betrekking tot de vraag van de MORA naar een **jaarlijkse evaluatie en verantwoording** van de Mobiliteitsvisie verwijzen we onder meer naar de Visienota 'Vizier 2030' van 5 april 2019. Deze nota beoogt de aansluiting van de Vlaamse beleidsdoelstellingen op de mondiale agenda van de Verenigde Naties tegen 2030. In deze nota wordt verwezen naar de integratie van de Mobiliteitsvisie 2040, zodra ze is goedgekeurd. Voor de monitoring van de regionale mobiliteitsplannen wordt een apart BVR uitgewerkt. Om de afstemming tussen de Vlaamse Mobiliteitsvisie en de regionale mobiliteitsplannen te ondersteunen ontwikkelt het departement MOW informatieve en inspirerende initiatieven, in overleg met de vervoerregio's,.

Ten slotte vraagt de MORA naar een mogelijke '**roadmap**' om de realisatie van de visie op het terrein te ondersteunen in samenwerking met de actoren die bij de opmaak van de visie zijn betrokken.

De Vlaamse regering ondersteunt deze vraag in de mate dat ze aansluit bij de juridische en bestuurlijke verhoudingen die in het decreet Basisbereikbaarheid zijn vastgelegd en in het bijzonder bij artikel 11, §1 dat bepaalt dat de vervoerregio's en lokale besturen de **basis** vormen van het mobiliteitsbeleid.

De Vlaamse regering benadrukt verder dat in het decreet Basisbereikbaarheid werd geopteerd om de Vlaamse Mobiliteitsvisie daarbij in te zetten als een breed gedragen toekomstgericht canvas waartegen concrete keuzes in regionale en lokale mobiliteitsplannen worden afgewogen en uitgezet (zie *supra* voor een artikelsgewijze toelichting). De geplande ruime bekendmaking en informatiesessies (zie *supra*) zullen de vervoerregio's en lokale besturen informeren en inspireren om met behulp van de Vlaamse Mobiliteitsvisie regionale en lokale mobiliteitsplannen veerkrachtig en toekomstgericht vorm te geven.

Dit betekent evenwel niet dat een zogenoemd 'vervolgtraject' wordt verbonden aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie, soms ook '*roadmap*' genoemd, waarin 'perspectieven worden geconcretiseerd in

doelstellingen, acties of andere operationele overwegingen'. Er is lang en hard gewerkt aan de Vlaamse Mobiliteitsvisie. Dit traject werd uiterst omstandig en fijnmazig gelopen. Dat proces heeft tijd gevraagd, maar het resultaat ligt er nu. Het proces van de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie is dus afgerond en het is nu tijd om met deze visie aan de slag te gaan en dit instrument zijn rol te laten spelen zoals die vooraf decretaal werd vastgelegd en meteen werk te maken van een toekomstgericht mobiliteitsbeleid.

Er is hierbij evenmin een nieuwe rol weggelegd voor een externe onderneming. Zie ook de toelichting hierover door de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken: https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1516030/verslag/1520287

Het advies van de federale overheid werd gevraagd op 9 juni 2021 maar niet bekomen.

Het advies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gevraagd op 9 juni 2021 maar niet bekomen.

Het advies van het Waals Gewest werd gevraagd op 9 juni 2021 maar niet bekomen.

5. VERDER TRAJECT

Het besluit, met inbegrip van de bijlage, zal in extenso gepubliceerd worden in het Belgisch Staatsblad.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar definitieve 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 het besluit tot vaststelling van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en de bijhorende bijlage in extenso te publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS