

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering over mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage**

**Principiële goedkeuring**

## Samenvatting

Het voorliggende voorontwerp van besluit geeft verdere invulling aan de uitrol van de Basisbereikbaarheid, meer specifiek op het vlak van de mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage.

Voor de mobiliteitsmonitoring worden de randvoorwaarden vastgelegd voor de opbouw van een mobiliteitsinformatiesysteem waarin diverse vormen van informatie worden samengebracht die moeten toelaten de mobiliteitstoestand op Vlaams niveau en per vervoerregio te beschrijven en op te volgen. Het systeem moet er voor zorgen dat relevante gegevens op een kwalitatieve en consistente manier in een gegevensbank worden opgenomen en bijgehouden.

Op basis van deze gegevens zal ook het voortgangsrapport worden opgemaakt dat dient om na te gaan of de operationele doelstellingen die opgenomen zijn in de regionale mobiliteitsplannen worden bereikt of al dan niet moeten worden bijgestuurd.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

#### 1. Decreet basisbereikbaarheid

Het Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 zet de lijnen uit voor het mobiliteitsbeleid en de plaats die de mobiliteitsvisie en -plannen innemen op Vlaams niveau en in de vervoerregio's om de ambitie en doelstellingen te bereiken. Een visie wordt ontwikkeld voor een langere termijn. Een regionaal mobiliteitsplan heeft een tijdshorizon van minimum tien jaar en kan een doorkijkperiode van minimum tien en maximum dertig jaar omvatten. De doorkijkperiode is gericht op één of meerdere eindbeelden in de verre toekomst en bevat bijgevolg de doorwerking van de beleidsdoelstellingen op een langer tijdspad, over de grenzen van diverse planperiodes heen. Om de voortgang in het bereiken van de beleidsdoelstellingen op te volgen, wordt voorzien in een mobiliteitsmonitoringsysteem en voortgangsrapportering.

Een regionaal mobiliteitsplan maakt deel uit van een cyclisch planningsproces. Op basis van de voortgangsrapportering moet het mogelijk zijn om bijstellingen te doen. Het rapport geeft inzicht in de eventuele ontwikkelingen inzake de toestand van de mobiliteit en de vraag of de vooropgestelde operationele doelstellingen (voldoende) werden uitgevoerd en/of bijdragen tot de gewenste mobiliteitstoestand. Het laat ook toe dat na evaluatie niet steeds een geheel nieuw plan moet worden opgemaakt, doch dat men zich kan beperken tot een aantal actualisaties.

## 2. Bestuursdecreet

Het Bestuursdecreet d.d. 7 december 2018 regelt voor het Vlaamse Gewest over alle beleidsdomeinen heen diverse bestuurlijke aspecten met het oog op een kwaliteitsvolle en digitale dienstverlening inzake bestuurlijke samenwerking tussen verschillende overheden, communicatie en informatie-uitwisseling en dit in afstemming op Europese Richtlijnen in dit domein. We zullen dan ook maximaal gebruik maken van dit algemeen en gemeenschappelijk kader, zowel voor de huidige en toekomstige uitbouw van het mobiliteitsmonitoringsysteem en enkel in bijkomende bepalingen voorzien waar specifiek nodig.

Zo bevat dat decreet reeds algemene bepalingen inzake het verzamelen, uitwisselen en beheren van informatie. Het decreet voorziet ook in bepalingen in relatie tot de uitbouw van centrale informatiebronnen en het toegankelijk maken voor het publiek, waar een systeem met mobiliteitsinformatie idealiter op kan aansluiten.

## 3. Open data-charter

Het zo vlot mogelijk beheren en uitwisselen van gegevens op elektronische wijze, vraagt om het gebruik van open standaarden. Op 23 september 2011 keurde de Vlaamse Regering een conceptnota over open data goed. Op 22 mei 2018 heeft het stuurorgaan Vlaams Informatie- en ICT-beleid het open data-charter onderschreven. Het open data-charter is een duidelijke intentieverklaring van alle Vlaamse departementen en agentschappen, provinciale en lokale besturen om verdere stappen te zetten met betrekking tot de realisatie van open data.

Open data is de norm in Vlaanderen. Op 16 september 2016 keurde de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit voor het hergebruik van overheidsinformatie definitief goed. Aan de hand van dit uitvoeringsbesluit heeft de Vlaamse Regering onder andere modellicenties voor hergebruik van overheidsinformatie en open data bepaald. Zo geldt het DCAT-AP applicatieprofiel (DCAT-AP VL) als aanbeveling voor de Vlaamse en lokale overheden voor het publiceren van metadata voor open data. Op 13 juni 2019 keurde het stuurorgaan Vlaams Informatie- en ICT-beleid het DCAT-AP applicatieprofiel goed als Vlaamse OSLO standaard (i.e. Open Standaarden voor Linkende Organisaties).

In de huidige legislatuur wordt deze visie nog verder aangescherpt in de visienota Lokaal Digitaal, die op 3 juni 2021 werd voorgesteld aan de minister bevoegd voor de digitalisering en de minister bevoegd voor het binnenlands bestuur en het stedenbeleid. Interbestuurlijke samenwerking, data, generieke bouwstenen, OSLO- en VLOCA-standaarden nemen hierin een centrale positie.

Er zijn reeds verschillende OSLO-standaarden ontwikkeld en van toepassing inzake informatie-uitwisseling voor het beheer van weginfrastructuur en verkeersstromen. Op 23 april 2020 werd het applicatieprofiel OSLO-Mobiliteit: Trips en Aanbod gelanceerd. Dit profiel toont hoe termen uit de onderliggende vocabularia gebruikt moeten worden om gegevens uit te wisselen over (1) door personen uitgevoerde reizen en (2) de mobiliteitsdiensten die ze daarvoor ter beschikking hebben, en zal dus dienstdoen voor de uitwisseling van gegevens met de Mobiliteitscentrale in uitvoering van het Decreet Basisbereikbaarheid.

Door principieel aan te sluiten bij deze centrale, technologisch ondersteunde instrumenten, zijn we van een aantal principes en randvoorwaarden verzekerd waardoor bijkomende regelgeving in voorliggend besluit dan ook niet meer noodzakelijk is.

## **B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN**

Wetgevingstechnisch en taaladvies nr. 2021/513 werd verkregen op 7 januari 2022.

De Inspectie van Financiën heeft gunstig advies verleend op 4 januari 2022.

Het begrotingsakkoord werd verkregen op 24 januari 2022.

## **2. INHOUD**

### **A. ALGEMENE TOELICHTING**

Het voorliggende voorontwerp van besluit bevat nadere bepalingen voor de mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage in aanvulling van artikel 24 van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Het gaat ook in op de rol van het voortgangsrapport in het cyclisch planproces van het regionaal mobiliteitsplan zoals bepaald in artikel 13 van hetzelfde decreet.

Ten behoeve van de mobiliteitsmonitoring worden een aantal basisvereisten vastgelegd voor de opbouw en het bijhouden van een mobiliteitsinformatiesysteem. Dit systeem wordt gevoed door kwantitatieve gegevens gebaseerd op reële metingen of tellingen, of gebaseerd op modellering of een combinatie van beiden. Het betreft het samenbrengen van informatie en gegevens die op zichzelf als bouwstenen kunnen dienen voor rapporteringen, analyses, bevragingen, hergebruik, ... Het centraal bijhouden van deze gegevens moet kwaliteit en consistentie verzekeren. Anderzijds wordt ook een koppeling gemaakt met andere betrokken actoren in de mobiliteitsontwikkeling in het Vlaams Gewest, die vanuit hun rol en verantwoordelijkheden ook relevante gegevens kunnen aanreiken, verrijken of voor eigen doeleinden hergebruiken. In dat laatste geval is het belangrijk dat ook basisinformatie over die gegevensbronnen centraal wordt bijgehouden en afspraken worden gemaakt over het aanwijzen van gegevensbronnen die kunnen worden beschouwd als de standaardgegevens en waar mogelijk evolueren naar een unieke gegevensbron.

Het besluit bevat eveneens een aantal bepalingen over de voortgangsrapportage. Het opvolgen van de evolutie van de mobiliteitstoestand in relatie tot de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid wordt decretaal verankerd door een koppeling te maken tussen het voortgangsrapport en het cyclisch planproces. In dit besluit wordt dat principe verder uitgewerkt.

### **B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN**

#### **Artikel 1.**

De definitie in dit artikel spreekt voor zich.

#### **Artikel 2.**

In dit artikel wordt een algemeen beeld gegeven van het mobiliteitsmonitoringssysteem dat zal bestaan uit diverse vormen van informatie.

Een overzicht van metagegevens moet bijdragen tot een zo volledig mogelijk beeld van beschikbare informatie en gegevens die kunnen bijdragen tot de beschrijving en opvolging van de mobiliteitstoestand en het mobiliteitsbeleid. Metagegevens bevatten voor elke informatiebron of set van gegevens de basisinformatie: identificatiegegevens, contactgegevens en eventuele informatie over dienstverlening, formele hoedanigheden. Het is immers niet noodzakelijk, maar ook niet altijd mogelijk of wenselijk, om zelf alle (bron-)gegevens te verwerven, maar dergelijk overzicht biedt een belangrijke wegwijzer naar bruikbare, nuttige, beschikbare informatie. In vele gevallen worden ruwe, brongegevens reeds door de verantwoordelijke data-owner als open data ontsloten of mits specifieke hergebruikvoorwaarden. Het is niet de bedoeling om deze verantwoordelijkheden en functionaliteiten integraal over te nemen in de gegevensbank het mobiliteitsmonitoringssysteem.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken, dat decretaal aangewezen is als beheerder van het mobiliteitsmonitoringssysteem zal instaan voor de ontwikkeling en de productie van een gegevensbank die relevante, beschikbare technische en geanonimiseerde gegevens verzamelt. Voor de verwerking van persoonsgegevens werden reeds de bepalingen verankerd in artikel 24 van het decreet Basisbereikbaarheid. Voor andere gegevens kan worden verwezen naar bepalingen inzake bijhouden en uitwisseling van overheidsinformatie, zoals vastgelegd in het decreet Bestuursdecreet. Het monitoringsysteem focust op het Vlaamse niveau, maar zal in het kader van de taakstelling van het decreet Basisbereikbaarheid ook invulling geven aan het inzichtelijk maken van beschikbare data op vervoerregioniveau. Anderzijds kunnen technische gegevens wel via kaartmateriaal op feitelijke locatie worden gevisualiseerd.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken staat ook in voor de permanente doorontwikkeling en het beheer van een aantal gevalideerde verkeersmodellen. Deze worden ingezet om een inschatting te maken van enerzijds de huidige verkeersstromen op basis van verkeerstellingen, socio-demografische gegevens, gedragsenquêtes zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag en anderzijds van de toekomstige verkeersstromen op basis van het huidig verkeersgedrag, de evolutie in socio-demografische gegevens en ontwikkelingen op infrastructureel, ruimtelijk en/of beleidsmatig vlak... Deze verkeersmodellen geven ook een kwantitatieve onderbouwing van de effecten van infrastructurele, ruimtelijke en beleidsmaatregelen. Deze verkeersmodellen krijgen geen jaarlijkse actualisatie, maar hebben een bepaald basisjaar en een toekomstjaar.

Als beheerder van het mobiliteitsmonitoringssysteem bewaakt het departement de kwaliteit. Zo zal het departement instaan voor de screening van de beschikbare datasets inzake wetenschappelijke onderbouwing, betrouwbaarheid, volledigheid, correcte verwerking,... Voor de periodieke opname van gegevens dient ook de continuïteit van de gegevens aan bepaalde standaarden te voldoen om tot een correcte vergelijking over de jaren heen te komen. Het departement ziet er op toe dat aangeleverde gegevens conform zijn aan de wettelijke bepalingen en toepasselijke afspraken en staat in voor de validatie. Het departement zal ook toezien om een correcte ontsluiting van de gegevens. Hetzij intern naar betrokken medewerkers van de entiteiten binnen het beleidsdomein voor de uitvoering van hun specifieke taken, hetzij naar andere actoren en overheden of de burger, conform de bepalingen van het decreet Basisbereikbaarheid en het Bestuursdecreet.

Voor de uitbouw van het mobiliteitsmonitoringssysteem wordt ook gerekend op de samenwerking met de andere overheidsinstanties in het Vlaamse Gewest, in casu de lokale overheden op gemeentelijke en provinciaal niveau) die over eigen relevante gegevens beschikken. Voor de basisafspraken inzake de uitwisseling van gegevens wordt beroep gedaan op de bepalingen van afdeling 3 van titel III van het Bestuursdecreet.

### Artikel 3.

Dit artikel legt de inhoudelijke scope van de gegevens vast. Het gaat om een thematische benadering waarbij elk thema een bepaalde invalshoek voor mobiliteit weergeeft en waarvoor basisgegevens

kunnen worden geïdentificeerd. Deze basisgegevens kunnen dan bouwstenen vormen voor de ontwikkeling van indicatoren.

Het geheel van thema's overspant de verschillende kenmerken van het mobiliteitsgebeuren en er wordt ook specifiek melding gemaakt van het belang om zowel personen- als goederenmobiliteit in scope te nemen.

#### Artikel 4.

In dit artikel wordt aangegeven wat de mogelijke inzet van de gegevens kan zijn, waarbij uitdrukkelijk wordt verwezen naar een aantal taakstellingen die decretaal zijn vastgelegd.

Maar de informatie van het mobiliteitsmonitoringssysteem moet ook de basis kunnen vormen voor andere beschrijvende en kwantitatieve analyses die relevant zijn voor een betere voorbereiding, monitoring en evaluatie binnen het mobiliteitsdomein. Er wordt hierbij ook het principe aangereikt dat wanneer relevante gegevens in de gegevensbank beschikbaar zijn, deze dan ook standaard als basis worden gebruikt, zodat men bij gelijkaardige analyses en toepassingen steeds met dezelfde en vergelijkbare basisgegevens werkt. Het mobiliteitsmonitoringssysteem moet evolueren tot een centraal kennisplatform.

#### Artikel 5.

Dit artikel geeft aan dat minimaal een jaarlijkse update van de gegevens in de gegevensbank zal gebeuren, wanneer dat ook mogelijk is. De actualisatie wordt daarbij gekoppeld aan het moment waarop de basisgegevens ook ter beschikking kunnen worden gesteld aan het departement. Het tijdstip binnen een kalenderjaar kan dan wel naargelang de specifieke set van gegevens verschillen, op die manier worden recentere gegevens wel zo snel mogelijk opgenomen.

#### Artikel 6.

Dit artikel geeft een beschrijving van de generieke inhoudsvereisten waaraan het voortgangsrapport inzake de regionale mobiliteitsplannen moet voldoen. Het voortgangsrapport gaat zowel in op de stand van zaken en evoluties van de mobiliteitstoestand als op de evaluatie van het mobiliteitsplan zelf, zodat het een sleutelinstrument wordt in het cyclisch planproces zoals bepaald in artikel 11 van het decreet Basisbereikbaarheid. De specifieke inhoud van de evaluatie en monitoring van elk regionaal mobiliteitsplan wordt in navolging van de procedure van het besluit van 20 november 2011 betreffende de regionale mobiliteitsplannen vormgegeven in het actieplan dat ook in de nulmeting voorziet. Volgende aspecten kunnen aan bod komen : het recurrent monitoren van de doelstellingen en van de acties (naar realisatiegraad), een evaluatie op planniveau van de doelstellingen en gemaakte beleidskeuzes (naar actuele wenselijkheid), en de evaluatie van het doorlopen planproces.

#### Artikel 7.

Het voortgangsrapport is het instrument waarmee de evolutie van het mobiliteitssysteem wordt geëvalueerd in verhouding tot de vooropgestelde beleidsdoelstellingen. Met dit instrument wordt beoogd de monitoring en opvolging van de beleidsuitvoering enerzijds en de beleidsevaluatie anderzijds dicht op elkaar te laten aansluiten. Derhalve zal het rapport resulteren in een beslissing over het al dan niet geheel of gedeeltelijk herzien van het regionaal mobiliteitsplan. De bedoeling is dat indien de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen niet of onvoldoende worden gehaald, de monitoring moet toelaten na te gaan welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen, of er beleidsmatig moet worden bijgestuurd en welke lessen hieruit voor de toekomst moeten getrokken worden. Via dergelijke monitoring kan doelgericht en corrigerend worden opgetreden ten aanzien van het regionaal mobiliteitsplan. Uit het resultaat van het voortgangsrapport zal worden geconcludeerd of een bijsturing van de strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling noodzakelijk is dan

wel de focus ligt op een remediëring op het niveau van de operationele doelstellingen of de actualisatie van het actieplan kan volstaan.

Bij een gehele of gedeeltelijke herziening van het regionaal mobiliteitsplan (art. 8 1° of 2°) zal de planprocedure zoals vooropgesteld in het besluit van 20 november 2011 betreffende de regionale mobiliteitsplannen ook geheel of gedeeltelijk worden doorlopen met integratie van de milieueffectrapportage. Afhankelijk van de omvang en aard van de herziening kan daarbij ook gekozen worden voor een mer-screening of -onthefing.

In het geval van een bevestiging van het regionaal mobiliteitsplan (art. 8 3°) wordt geen nieuwe planprocedure doorlopen. De actualisatie van het actieplan wordt binnen het voortgangsrapport vastgelegd en samen goedgekeurd.

#### Artikel 8.

In dit artikel wordt het participatiebeginsel ook voor de voortgangsrapportage verankerd. Aangezien het voortgangsrapport een evaluatie beoogt van het vooropgestelde mobiliteitsbeleid, is het belangrijk dat de actoren die tijdens het planproces waren betrokken ook nu kunnen bijdragen in het tot stand komen van het voortgangsrapport.

#### Artikel 9.

Dit artikel spreekt voor zich.

### **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

#### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Voor wat de opbouw van het monitoringssysteem betreft, wordt voortgebouwd op de reeds aanwezige instrumenten, kennis- en informatiesystemen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De noodzakelijke middelen zitten ingebed in de operationele budgetten.

Voor het opzet van de ontwikkeling van mobiliteitsinformatie binnen het Departement MOW is reeds in december 2015 een aanzet gegeven waarbij, op basis van de visienota die is goedgekeurd door de directieraad, ook het open data-principe werd vooropgesteld. Ondertussen zijn met het Open Data Charter open data de norm in Vlaanderen geworden. Het open data-principe moet de budgettaire impact zo beperkt mogelijk houden. Ruwe data en brongegevens blijven immers bij de data-owner, in de centrale gegevensbank worden gepseudonimiseerde en geaggregeerde gegevens opgenomen. Dit jaar heeft het Departement MOW de conceptnota voor het "MoMo: Monitoring van de Mobiliteitstoestand" voorgelegd aan het Management Comité van het beleidsdomein en is de opbouw van de gegevensbank opgestart. In eerste instantie wordt ingezet op een maximale integratie van eenvoudig beschikbare gegevens. Een eerste versie van online-tool wordt momenteel getest, maar blijft in deze fase nog afgeschermd voor intern gebruik.

Voor de uitrol doet het Departement MOW beroep op de entiteitoverschrijdende samenwerkingsverbanden die worden ondersteund door het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW (MCB). Bedoeling hierbij is dat alle medewerkers en instanties hun eigen relevante expertise en kennis inbrengen om dit mee vorm te geven en dat daarbij de continuïteit op basis van de integratie in de betreffende ondernemingsplannen verzekeren.

De opmaak van de voortgangsrapporten behoren sinds het Decreet Basisbereikbaarheid tot de recurrente taken en verantwoordelijkheid van de verschillende vervoerregioraden, waarbij het Departement MOW een regierol opneemt. Op dit ogenblik zijn de vervoerregio's nog aan de slag met

de opmaak van het eerste regionaal mobiliteitsplan. Een eerste voortgangsrapportage zal zich pas in de volgende regeerperiode aandienen.

## **B. ESR-TOETS**

De ESR-toets is niet van toepassing.

## **C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID**

De taken en verantwoordelijkheden maken deel uit van de regierol en dienstverleningsrol die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken nu al inneemt binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Door het open data-principe te hanteren, zal ook de uitwisseling van informatie met andere diensten en instanties in principe geen bijkomende impact hebben op de bestaande taken en verantwoordelijkheden van de eigen informatiebeheerders.

De projectleiding van MoMo worden ondergebracht in het datateam van het Departement MOW. Voor de concrete invulling van de gegevensbank wordt beroep gedaan op de medewerking van de specifieke databeheerders waarvoor ook de taken en processen verweven zitten in de eigen recurrente werking.

Ook het team verkeersmodellen maakt deel uit van afdeling Beleid binnen het Departement MOW.

## **D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN**

De taken en eventuele bijhorende investeringen sluiten aan bij de verantwoordelijkheden van gemeenten en provincies zoals vastgelegd in het Bestuursdecreet, Provinciedecreet en het Decreet Lokale besturen.

## **4. VERDER TRAJECT**

Na de principiële goedkeuring wordt het ontwerpbesluit voor advies bezorgd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Vervolgens, al dan niet na aanpassing van voorliggend voorontwerp van BVR en [tweede] principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering, wordt ook advies gevraagd aan de Raad van State, afdeling Wetgeving.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over mobiliteitsmonitoring en voortgangsrapportage.
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken :
  - te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in te winnen (cfr. artikel 4, 6° van het decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen van 7 juli 2006);

- te gelasten over het voormelde ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens in te winnen;
- te machtigen te beoordelen of voormeld advies aanleiding kan geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst;
- te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voormeld advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 4 januari 2022
- het begrotingsakkoord dd. 24 januari 2022.