



## Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

Op 4 juni keurde de Vlaamse Regering de Mobiliteitsvisie 2040 principieel goed. Die blik op de toekomst zal dienen als leidraad voor onze mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar.

DEPARTEMENT HOF

KABINET PEETERS



Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters is bijzonder trots dat ze de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 voor kan stellen. “We hebben eindelijk de krachtlijnen vastgelegd om de Vlaamse mobiliteit in de toekomst vlot, veilig en duurzaam te kunnen organiseren.”

## ‘Een breed gedragen visietekst voor de komende 20 jaar’

interview

### Wat houdt de Mobiliteitsvisie 2040 in en waarom is ze belangrijk voor de mobiliteit in Vlaanderen?

“In deze strategische visietekst wordt de betekenis van mobiliteit samengevat in één slagzin: ‘Met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven’. Daarin zitten drie cruciale aspecten van de toekomstvisie op de mobiliteit in Vlaanderen. We willen dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie een maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen, op een duurzame en veilige manier, én 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.”

### Waarom is dit een mijlpaal voor Vlaanderen?

“Het is speciaal omdat er al enkele decennia gepoogd werd een Mobiliteitsplan te ontwikkelen, maar daar nooit in geslaagd is. Daarnaast is deze Mobiliteitsvisie ontstaan via een enorm participatief proces. Iedereen in Vlaanderen die er iets over kwijt wilde, heeft de mogelijkheid gekregen om een bijdrage te leveren. Die input is ook besproken en getrechterd in verschillende ronde tafels met experts, academici,

bedrijfsleiders, trendsetters... Het is dus een breed gedragen visie, zowel door het mobiliteitsveld als de burger.”

### Waarom keurt de Vlaamse Regering de Mobiliteitsvisie 2040 goed en geen Mobiliteitsplan Vlaanderen?

“De opmaak van een Mobiliteitsplan met concrete maatregelen voor een periode van 10 jaar biedt weinig meerwaarde ten opzichte van de maatregelen in de beleidsplannen, -nota's en -brieven. Bovendien moet zo een plan vorm krijgen vanuit een brede expertise inzake mobiliteit.”

### Hoe verhoudt de toekomstvisie zich tot de andere, reeds goedgekeurde, beleidsplannen van de Vlaamse Regering?

“De visietekst is géén beleidsplan, maar een open, inspirerend en adaptief beleidsperspectief voor de toekomst. Dit is het overkoepelende kader dat alle partiële ambities rond ruimte, klimaat, verkeersveiligheid... integreert in een consistente en samenhangende visie op lange termijn. Het bewaken van de consistentie tussen de mobiliteitsvisie en de andere al goedgekeurde beleidsplannen was een voortdurend aandachtspunt tijdens het overleg met de verschillende beleidsdomeinen. De visietekst doet dus op geen enkele manier afbreuk aan

Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken: “Met de Mobiliteitsvisie 2040 hebben we een langetermijnvisie met beleidslijnen en -ambities uitgewerkt.”

de bestaande of toekomstige beleidsplannen en regelgeving van het Vlaamse Gewest, zoals het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Vlaams Energie- en Klimaatplan en het Vlaams luchtkwaliteitsplan. Tegelijk zal de tekst wel inspirerend en richtinggevend werken voor nieuwe plannen of de actualisering van bestaande plannen.”

### Is de toekomstvisie robuust genoeg om rekening te houden met onzekerheden?

“Jawel, we hebben een ambitieus en flexibel kader om samen met de vervoerregio's en de lokale besturen de juiste keuzes te maken. Een toekomstvisie moet niet enkel focussen op huidige problemen, maar ook op toekomstige uitdagingen. We zitten volop in een periode van grote technologische veranderingen en maatschappelijke veranderingen. Die gaan gepaard met grote uitdagingen en hebben een impact op onze mobiliteit. Om met die onzekerheden om te gaan, hebben we gebruikgemaakt van toekomstscenario's. Die gaan ervan uit dat we de toekomst niet kunnen voorspellen, maar dat we ons die wel kunnen proberen voor te stellen. Daarnaast wordt er ook bewust ruimte gelaten om te kunnen schakelen in concrete oplossingen en implementatieplannen.”

# Hoe kwam de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 tot stand?

Het beleidsdomein MOW heeft bij de opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 een breed deelnemersveld betrokken: middenveld, experts, vervoerregio's, lokale besturen, kansengroepen, burgers en bedrijven. Allemaal hebben ze hun stem laten horen. Die oefening werd al opgestart in het voorjaar van 2019.

<b>2019</b>	Verkenning van de toekomst op basis van vier toekomstscenario's.	Participatief proces tot opmaak van de toekomstscenario's ➔ Zie pag 2 en 3
<b>2020-2021</b>	Verkenning van strategische opties tijdens meerdere werksessies met het middenveld en experts, vervoerregio's en lokale besturen, en beleidsexperts.	Participatief proces tot opmaak van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040
	Samenstelling van de visietekst door herhaaldelijke samenwerking met de verschillende groepen uit de werksessies.	➔ Zie pag 4 en 5
<b>2021</b>	Op 4 juni keurde de Vlaamse Regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 principieel goed.	Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 ➔ Zie pag 5 en 6
<b>2021-2022</b>	Verdere doorvertaling door de vervoerregio's.	Regionale mobiliteitsplannen ➔ Zie pag 7

## In werking op 1 oktober 2021

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 is nu principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering: een belangrijke eerste stap richting een definitief goedgekeurde visie. Het ontwerpbesluit Vlaamse Regering bepaalt dat de Mobiliteitsvisie 2040 in werking treedt op 1 oktober 2021. De Mobiliteitsvisie 2040 zal de komende tijd doorgesproken worden met de federale regering, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waalse Gewest en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA).

## Centrale rol voor de vervoerregioraden

Het decreet basisbereikbaarheid bepaalt dat de regionale mobiliteitsplannen afgestemd worden op de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040. De regionale vervoerregioraden spelen dan ook een centrale rol in het vervolg van die mobiliteitsvisie. Zij zullen voor elk van de vervoerregio's aangeven hoe we tot geïntegreerde en gekoppelde netwerken kunnen komen en op welke manier de vervoerregio's kunnen bijdragen tot een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitsstelsel. Ze geven aan hoe het vervoersaanbod er dan best dient uit te zien en hoe data en digitale technologie hierbij kunnen ingezet worden.

### Meer weten over de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040?

Je kan de Mobiliteitsvisie 2040 lezen op [mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be](http://mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be).

# 'Met alle betrokkenen rond de tafel om de toekomst te verkennen'

Toekomstverkenning is een goede manier om je voor te bereiden op de toekomst en oplossingen te bedenken voor complexe problemen. De Vlaamse overheid deed dat voor de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 aan de hand van vier toekomstscenario's. Ze kreeg daarvoor ondersteuning van het adviesbureau TomorrowLab.

Toekomstverkenning gaat ervan uit dat we de toekomst niet kunnen voorspellen, maar dat we ze ons wel kunnen proberen voor te stellen. Welke mogelijke toekomst zien we op ons afkomen? Aangezien we nog veel dingen niet weten over de toekomst werd er niet met één, maar met meerdere toekomst gewerkt.

## Unieke bril

"Het voordeel van werken met toekomstscenario's is dat ze kansen en valkuilen scherpstellen. Daarvoor is het belangrijk dat ze voldoende divers zijn en aanzetten tot debat", zegt Bart Devoldere van het adviesbureau TomorrowLab. "In dit geval hebben we vier toekomstscenario's (zie volgende pagina) gemaakt met de hulp van experts, beleidsmensen en vele stakeholders. Elk van die scenario's biedt een unieke bril om kritisch naar onze mobiliteit te kijken. Daardoor kan je beter zien waar de kansen en uitdagingen liggen, welke nieuwe actoren er eventueel nodig zijn, wat de essentiële zaken zijn die we op vlak van mobiliteit nodig zullen hebben als we in een dergelijk toekomstscenario zouden terechtkomen..."

## Participatief traject

"We wilden voor de realisatie van de toekomstscenario's, maar ook van de mobiliteitsvisie uit de klassieke werkwijze treden waarbij Vlaanderen eerst zelf een ontwerp uitwerkt en dat voor advies voorlegt aan de andere overheden en stakeholders", benadrukt Marleen Govaerts van het Departement MOW. "Daarom hebben we gekozen voor een participatief proces waarbij stakeholders ideeën konden aanreiken, maar waarbij ook ideeën van onderuit opgepikt konden worden. We

wilden alle relevante betrokkenen meenemen. Die brede samenwerking rond de toekomstscenario's en toekomstvisie was heel belangrijk. Ze heeft ervoor gezorgd dat veel verschillende meningen aan bod zijn gekomen en in zekere zin naar elkaar konden groeien. Door van in het begin samen over de toekomst en die visie na te denken, is heel wat draagvlak en enthousiasme opgebouwd om die visie mee te realiseren. Ik wil daarom alle betrokkenen nog eens hartelijk bedanken voor de constructieve samenwerking. Wat mij ook is opgevallen, is dat inzichten niet statisch zijn, maar constant groeien. Daarom is in een dergelijk traject niet alleen het eindresultaat belangrijk, ook het proces er naartoe is enorm leerrijk."

## Neutrale partner

Om alles in goede banen te leiden, was een coördinerende partner nodig. Het adviesbureau TomorrowLab, werkzaam vanuit Living Tomorrow, nam die rol op zich. Bart Devoldere: "Als neutrale procesfacilitator hebben wij de mensen en ideeën samengebracht om met een open vizier de toekomst te verkennen. De manier waarop we input hebben verzameld, was telkens aangepast aan het publiek. De burgerparticipatie verliep heel



Marleen Govaerts, Strategisch en Europees mobiliteitsbeleid Departement MOW: "De toekomstscenario's laten toe om in discussie te gaan over de toekomst in plaats van over het heden."



Bart Devoldere,  
TomorrowLab:  
"Toekomstscenario's  
stellen kansen en  
valkuilen scherp."

laagdrempelig via een online brainstorm op basis van onze toekomstscenario's. Het participatietraject met de vervoerregio's was dan weer een combinatie van online bevestigingen, werksessies met kleinere groepen en interactie via een digitaal congres. Zo is bij alle stakeholders een gepaste aanpak gehanteerd. Het grote voordeel van die brede werking is een evenwichtig resultaat dat al een groot stuk van het maatschappelijk debat heeft doorlopen."

We moeten verkeerslichten draadloos met mekaar verbinden, inclusief het clusteren van verkeerspunten en hun gebruikers (= niet gelimiteerde lijst met onder andere: hulpdiensten, voetgangers, fietsers, auto's, openbaar vervoer...) om de veiligheid, gebruiksvriendelijkheid en doorstroming te optimaliseren. (reactie via burgerbevestiging)

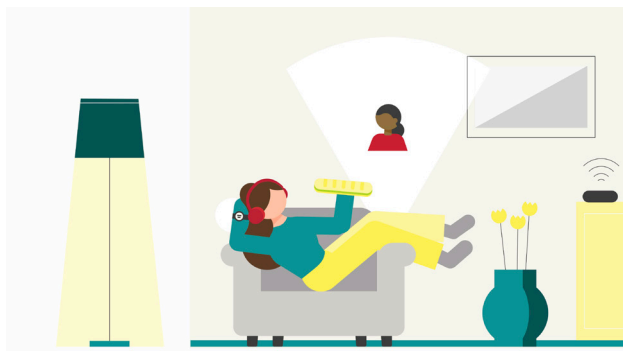
Naar voorbeeld van Nederland zouden de grootste Vlaamse steden onderling verbonden moeten zijn met treinen die ook 's nachts blijven rijden, éénmaal per uur, tussen 23 uur en 5 of 6 uur. (reactie via burgerbevestiging)

Het is noodzakelijk om ook in een landelijke gemeente als de onze de modal shift voelbaar te maken. Het zou een gewoonte moeten worden dat iedereen het STOP-principe toepast. (reactie via bevestiging vervoerregio's)

Een vlotte en veilige verplaatsing mogelijk maken bevordert de lokale dynamiek en betrokkenheid en ondersteunt het sociaal weefsel. Hierbij is de mobiliteit van de buitengemeenten naar de kern zeer belangrijk. (reactie via bevestiging vervoerregio's)

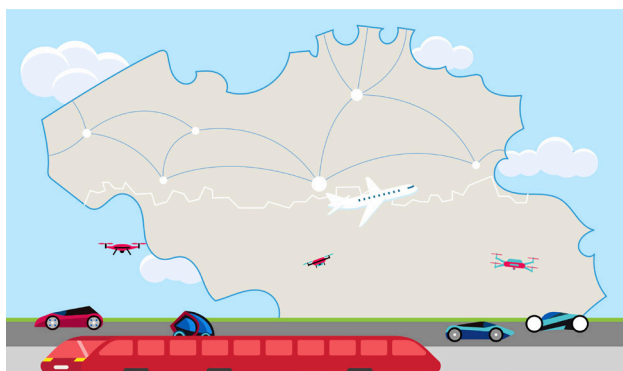
## Vier toekomstscenario's om de discussie op gang te brengen

Vier toekomstscenario's boden burgers, vervoerregio's en andere stakeholders een nuttige inspiratiebron om de discussie over mobiliteit in 2040 op te starten. De scenario's werden bewust voldoende uitdagend opgesteld om zo aan te zetten tot debat. Deze scenario's zijn dus geen wenselijke scenario's voor de toekomst.



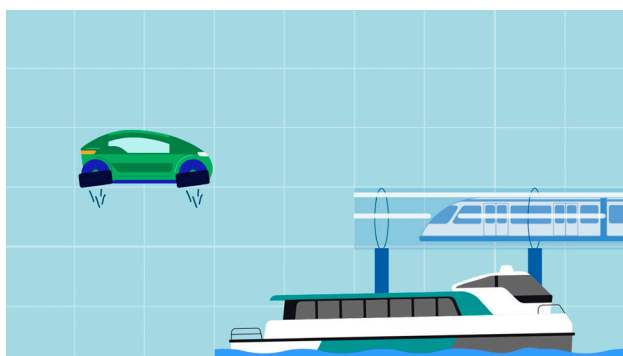
### Digi-Kosmos

In Digi-Kosmos leven we vooral in een virtuele wereld. We verplaatsen ons enkel als dat noodzakelijk is en vanuit eigen comfort. Onze virtuele cocon is ons leven, van inspanning tot ontspanning.



### Flexi-Maxi

In Flexi-Maxi gaan en staan we waar we willen, wanneer we willen en vooral ook hoe we willen. Dat kan omdat enkele grote spelers samenwerken. We kiezen voor onze vrijheid: alles moet fysiek bereikbaar zijn.



### Opti-Connect

In Opti-Connect willen we ons vaak en ver verplaatsen. Dat kan dankzij een verbonden netwerk van land-, water- en luchtverkeer. We zijn ons bewust van de impact van onze verplaatsingen op onze omgeving en planeet.



### Bewust-Lokaal

In Bewust-Lokaal hebben de effecten van klimaatverandering ons hyperbewust gemaakt van de gevolgen van ons gedrag. We blijven zelf veel meer binnen onze eigen omgeving en we bouwen ons leven dicht bij huis.

#### Bekijk de toekomstscenario's online!

Elk toekomstscenario werd voorgesteld in een filmpje van enkele minuten. Bekijk ze op <https://tinyurl.com/tscenarios>.

# Burgers willen duurzaam, vlot en veilig vervoer dat betaalbaar, begrijpelijk en toegankelijk is

Hoe denken burgers over mobiliteit in 2050? We zetten de belangrijkste conclusies uit de burgerparticipatie op een rij.

Van 16 september tot en met 18 oktober 2020 konden burgers via [mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be](https://mobiliteitsvisie2040.vlaanderen.be) ideeën en reacties posten over de vier toekomstscenario's. Dat participatietraject maakte duidelijk wat burgers belangrijk vinden, hoe breed het draagvlak is voor de verschillende thema's en welke concrete invulling eraan gegeven kon worden.

## De toekomst is positief

Uit de resultaten van de sentimentsanalyse is duidelijk dat burgers de toekomst van de mobiliteit overwegend positief zien. Ze vinden dat verkeer en vervoer op een duurzame, vlotte en veilige manier georganiseerd moeten worden. Slimme technologie en infrastructuur worden als essentieel gezien om die doelstelling waar te maken.

## Basisbereikbaarheid en MaaS

Minder en duurzame verplaatsingen, gedragsverandering, het STOP-principe, de maatschappelijke impact van verkeer en vervoer, e-commerce en circulaire economie kwamen vaak terug als gesprekstema's. Een gezonde aanbodzijde moet die filosofie in de praktijk omzetten waarbij betaalbare milieuvriendelijke voertuigen en een mobiliteit die voor iedereen bereikbaar is, ertoe doen. Die ideeën linken sterk met onze ambities rond basisbereikbaarheid en de uitrol van Mobility as a Service (MaaS).

## Fysiek en digitaal connecteren

Bij de ideeën op het platform springen thema's zoals verbondenheid, fysiek en digitaal connecteren eruit. Het gaat dan onder andere over Hoppinpunten, fietsnetwerken, en deelmobiliteit. Maar ook over zelfrijdende voertuigen, datanetwerken en 5G. Bij de uitbouw en het gebruik van al die netwerken zijn inspraak, samenwerking en combimobiliteit de lijn die alles en iedereen met mekaar verbindt.

## Kansengroepen

Tijdens de burgerbevraging reageerden mensen uit alle leeftijdscategorieën. Om ervoor te zorgen dat de participatie diverse groepen burgers aansprak, en zeker ook mensen met een mobiliteitsbeperking, zat de werkgroep ook samen met een aantal organisaties: Netwerk tegen Armoede, Licht en Liefde, en Inter. Samengevat vragen die organisaties om een mobiliteit die betaalbaar, begrijpelijk en breed toegankelijk is. Ook die input is meegenomen in de uiteindelijke visietekst.

### Lees verder over de burgerparticipatie

Meer info over de reacties uit de burgerparticipatie vind je op <https://tinyurl.com/burgerbevraging>.

## Burgerparticipatie in cijfers

- **4350** unieke bezoekers op het participatieplatform
- **1269** geregistreerde bezoekers (tijdens de campagneperiode)
- **345** geposte ideeën, waarop **379** reacties kwamen
- **1540** uitgebrachte stemmen, waarvan **1244** positief en **296** negatief



# Duurzame en leefbare omgeving met stijlvolle vervoerregio's

Tijdens twee bevragsingsrondes hebben alle vervoerregio's laten weten wat hun toekomstvisie op mobiliteit is. Over het algemeen zien ze een verzoening van leefkwaliteit met de nood aan mobiliteit en vrachtvervoer als de belangrijkste uitdaging. Kom te weten welke uitdagingen, uitgangspunten en relevante realisaties volgens de vervoerregio's gepaard gaan met de mobiliteit in de toekomst.

## Belang van knooppunten

De vervoerregio's vinden goed uitgewerkte knooppunten heel belangrijk. Aansluitend bij dat aanbod zijn ook volgende zaken belangrijk: strategisch gekozen Hoppinpunten, adequate ruimtelijke planning, voldoende duurzame alternatieven en informatievoorziening voor gebruik van dat aanbod.

Grafiek: De belangrijkste maatschappelijke uitgangspunten voor de komende tien jaar.

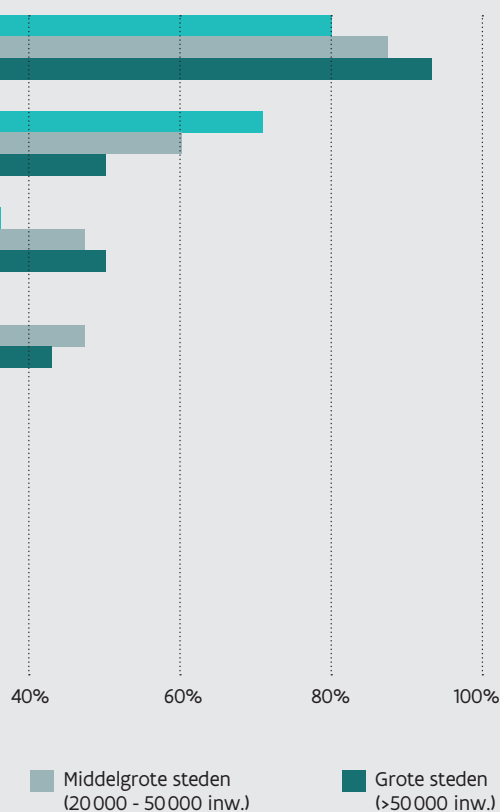


# Leefbare op één bij

Meer duurzaamheid en de modal shift spelen een belangrijke rol in de reacties. Heel wat reacties wijzen op het belang van data voor een geconnecteerd en vraaggedreven mobiliteitssysteem, een goede samenwerking, een goed informatiemanagement en op een goede afstemming van het aanbod. Ook in de uitbouw van knooppunten en netwerken is het nodig om duidelijke sprongen voorwaarts te zetten. Tegelijk is een duidelijke aanpak voor veiliger en meer leefbaar verkeer wenselijk.

## Leefkwaliteit verzoenen met mobiliteit en vrachtvervoer

Hét belangrijkste maatschappelijke uitgangspunt dat uit het participatieproces met de vervoerregio's naar boven kwam, is de creatie van een duurzame en leefbare omgeving. Andere belangrijke uitgangspunten zijn: vlot verplaatsen en bereikbaar zijn, veilig en beschermd verplaatsen en slim verschillende vervoerswijzen combineren. Over die topprioriteiten lijken de verschillende vervoerregio's het in grote mate eens te zijn. De resultaten van het participatietraject met de vervoerregio's werden bezorgd aan de voorzitters van de vervoerregio's.



# Met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven

**De Mobiliteitsvisie 2040 geeft een aantal duidelijke perspectieven voor mobiliteit in de toekomst. Er zullen nieuwe keuze- en denkpatronen nodig zijn om de transitie te maken.**

## Vier perspectieven voor 2050

Vlaanderen wil dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Om dat te bereiken worden vier perspectieven (punten op de horizon) vooropgesteld tegen 2050:

- geen zware verkeersslachtoffers meer;
- geen vervoersemisssies meer;
- een vlotte en naadloze mobiliteit;
- een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%.

## Waar willen we naar toe?

Personen en bedrijven mogen het volgende verwachten:

- **Personen** kunnen op maat van de eigen situatie op een heel toegankelijke manier gebruikmaken van een veilig en gedifferentieerd aanbod van publieke en private mobiliteitsdiensten. Dat 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 in Vlaanderen binnen handbereik heeft.
- **Bedrijven** zijn via logistieke oplossingen veilig, vlot, duurzaam en kostenefficiënt geconnecteerd binnen Vlaanderen en met de economische polen in de rest van de wereld. De datagedreven samenwerking en aansturing zorgt voor een naadloze organisatie van goederenvervoer en laat bedrijven toe competitieve oplossingen, die kostenefficiënt én duurzaam zijn, toe te passen vanuit een integraal ketenmanagement.



## Maatschappelijke dynamiek

Om die doelstellingen samen met de vervoerregio's aan te pakken en te komen tot een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit, is er een krachtadig en vernieuwend beleid nodig, maar ook een goede samenwerking met alle actoren die mee vorm geven aan het mobiliteitssysteem. De mobiliteitsvisie formuleert vier prioritaire beleidsthema's om de juiste richting aan te geven (zie pagina 6). Sterke hefboomen zijn daarbij onontbeerlijk. In de visienota worden er vijf opgesomd (meer info op pagina 7).

## Is het nu 2050 of 2040?

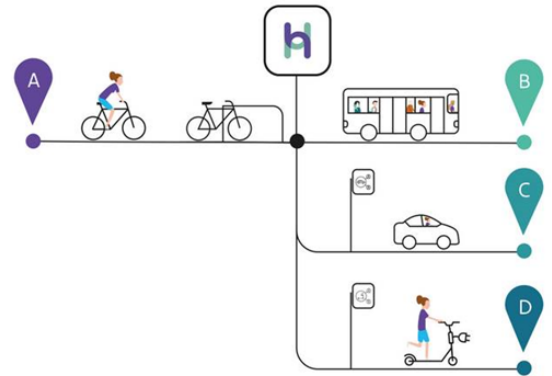
**We nemen 2050 als tijdshorizon voor onze toekomstscenario's en perspectieven. 2040 is ons richtpunt voor beleidsdoelstellingen en -prioriteiten.**

Het jaar 2050 is de tijdshorizon voor onze toekomstscenario's en het richtjaar voor onze wervende perspectieven op veiligheid, vervoersemisssies, vlotheid en materiaalvoetafdruk. 2050 is dus het richtjaar waarbij we de stippen op de horizon (de 4 perspectieven) willen realiseren. We aligneren ons daarmee op een aantal Europese en Vlaamse doelstellingen.

Voor de beleidsprioriteiten kijken we op iets kortere termijn, namelijk 2040. Dat zijn belangrijke zaken voor het beleid in de komende legislaturen.

# Knooppunten, datasamenwerking, duurzaam aanbod en vraaggestuurde mobiliteit zijn richtinggevende beleidskeuzes

Om de perspectieven (zie pagina 5) waar te maken, schuift de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 twaalf beleidsprioriteiten naar voren, ondergebracht in vier complementaire beleidsthema's. Deze beleidsprioriteiten en -thema's zijn cruciaal voor zowel het Vlaamse mobiliteitsbeleid als het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio's.



## 1 Beleidsthema 1: Knooppunten en netwerken – geïntegreerde en 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.

- Reizigers kennen de knooppunten 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.

### Beleidsprioriteiten

- Een multimodaal en hiërarchisch mobiliteitssysteem ontwikkelen voor optimale bereikbaarheid.
- Een actief systeemmanagement toepassen. Infrastructuur- en vervoersnetwerken worden continu verbeterd en aangepast in functie van wijzigende omstandigheden.
- Een integrale gebruiksgedreven en omgevingsgerichte benadering. We kijken naar een afstemming tussen noden en vragen met betrekking tot ruimte, milieu, mobiliteit, activiteit, nabijheid en veiligheid.

## 2 Beleidsthema 2: Datastrategie en digitalisering – het verwelkomen van data en vooruitstrevende digitale technologie voor een betere mobiliteit

Samen met de vervoerregio's werken we rond data en digitale technologie om tot een slim, digitaal geconnecteerd mobiliteitssysteem te komen waarbij gebruikers en emissievrije vervoermiddelen zowel met het systeem als onderling geconnecteerd zijn.

- Reizigers kunnen hun reisroutes en (combinaties van) vervoermiddelen met respect voor hun privacy kiezen, reserveren, betalen en opvolgen, op basis van informatie over de beschikbaarheid, duurtijd, comfort en kostprijs.
- Bedrijven kunnen hun goederenvervoer optimaal (laten) plannen, boeken, betalen, uitvoeren en opvolgen zonder daarbij concurrentiegevoelige bedrijfsinformatie vrij te geven.

### Beleidsprioriteiten

- Kwaliteitsvolle data delen op een veilige, transparante en snelle manier.
- Aansturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit.
- Een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing uitbouwen.

## 3 Beleidsthema 3: Aanbodzijde – gezond functioneren aan aanbodzijde

Samen met de vervoerregio's zetten we in op de ontwikkeling van een aanbodzijde met publieke en private mobiliteitsdiensten die aansluiten bij de wensen van reizigers en bedrijven, en ook rekening houden met de verschillende maatschappelijke ambities.

- Reizigers beschikken over veilige, emissievrije en gedifferentieerd mobiliteitsdiensten (publieke en/of private) die aanzetten tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag.
- Voor bedrijven is er een competitief aanbod van duurzame en emissievrije logistieke oplossingen voor veilig, vlot en betrouwbaar goederenvervoer.

### Beleidsprioriteiten

- Komen tot een kwaliteitsvol vraaggedreven vervoersaanbod.
- Komen tot een gelijk speelveld tussen de verschillende modi.
- Het vervoersaanbod en de netwerken verduurzamen.

## 4 Beleidsthema 4: Vraaggedrag – een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem

Samen met de vervoerregio's zetten we in op een duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van het mobiliteitssysteem voor personen- en goederenmobiliteit om zo tot een meer evenwichtige modale verdeling te komen.

- Reizigers trachten we te overhalen om vaker te kiezen voor actieve manieren van verplaatsen (te voet of met de fiets), voor combimobiliteit of om de auto vaker te laten staan of te delen (autodelen of delen van ritten).
- We zorgen ervoor dat bedrijven synchromodaal vervoer als een volwaardige vervoersoptie beschouwen en efficiënter gebruikmaken van de beschikbare capaciteit (laadcapaciteit van de voertuigen/capaciteit van de netwerken).

### Beleidsprioriteiten

- De bereidheid tot veranderen verhogen.
- Gewenst gedrag belonen en ongewenst gedrag ontmoedigen.
- Aansturen op een integrale afweging. We maken werk van een flexibele en adaptieve sturing van onze maatschappelijke doelen inzake duurzaamheid, veiligheid, leefkwaliteit en bereikbaarheid en de betaalbaarheid van mobiliteit.

# ‘De mobiliteitsvisie geeft inspiratie en richting aan de vervoerregio’s’

De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 kwam onder meer tot stand met input van de vervoerregioraden. Maar wat wordt er van de vervoerregio’s verwacht nu de visienota er ligt? Peter Hofman, coördinator van de vervoerregiowerking, legt uit.

## Waar kan je de mobiliteitsvisie situeren binnen het mobiliteitsbeleid?

“De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 is het hoogste planningsinstrument dat nu in Vlaanderen beschikbaar is. Je kan het eigenlijk beschouwen als de opvolger van het Vlaamse Mobiliteitsplan. Het grootste verschil is dat deze mobiliteitsvisie de nadruk legt op toekomstvisie en niet op de concrete uitwerking ervan. Je kan het mobiliteitsbeleid beschouwen als een piramide met drie lagen: Vlaams, regionaal en lokaal. Met de invulling van de top laag is die piramide nu voltooid.”

## Hoe moeten de vervoerregio’s omgaan met deze visienota?

“De Mobiliteitsvisie 2040 geeft vooral richting aan het regionale mobiliteitsbeleid en somt prioriteiten op. Veel van die ideeën en principes waren nu voor de regio’s ook al richtinggevend. Bijvoorbeeld omdat ze al in Europese of andere Vlaamse beleidsdocumenten stonden. Denk maar aan de modal shift uit het regeerakkoord of doelstellingen uit het klimaatplan of het Verkeersveiligheidsplan. Je zou dus kunnen stellen dat deze Mobiliteitsvisie 2040 de vervoerregio’s het ‘voordeel geeft van de duidelijkheid’.

Alle referentiekaders van het Vlaamse en de hogere niveaus op mobiliteitsvlak zijn nu immers gesynthetiseerd in één mobiliteitsvisie. Ze zijn niet alleen samengebracht, maar Vlaanderen heeft ook eigen accenten en prioriteiten gelegd.”

## Hoe moet het nu verder?

“De Mobiliteitsvisie 2040 is een leidraad. Het is de bedoeling dat de vervoerregio’s er nu creatief mee aan de slag gaan en die visie uitdragen en concretiseren in hun regionale mobiliteitsplannen. De vier toekomstscenario’s\* helpen om openheid en creativiteit te stimuleren in de fase waar de vervoerregio’s nu zitten: de opmaak van de toekomstscenario’s voor de regionale mobiliteitsplannen. Ik kan iedereen alvast aanraden om de vier filmpjes hierover eens te bekijken ter inspiratie. De beleidsprioriteiten uit de Mobiliteitsvisie 2040 kunnen dan weer een hulpmiddel zijn om orde te scheppen in de prioriteiten voor de regio. De vijf hefboomen uit de visienota bieden concreet werk- en denk materiaal aan de vervoerregio’s. Die kunnen immers op regionaal niveau wel degelijk een verschil maken.” (zie onderaan deze pagina)



Peter Hofman, coördinator van de vervoerregiowerking: “De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 geeft de regionale vervoerregio’s het voordeel van de duidelijkheid.”

FERRY DE BRIE

## Welke aandachtspunten wil je nog meegeven?

“Naast de concrete prioriteiten en aanbevelingen zal de Mobiliteitsvisie 2040 het besef aanwakkeren dat de regio’s niet alleen moeten nadenken over personenmobiliteit, maar ook over goederenmobiliteit. Goederenvervoer en logistiek zijn in het verleden te vaak stiefmoederlijk behandeld. Het is duidelijk dat dat thema alleen maar aan belang zal winnen. Tot slot wil ik nog benadrukken dat een eensgezind richtinggevend document als de Mobiliteitsvisie 2040 belangrijk is voor alle beleidsniveaus. Ze zal ons helpen om de netwerken uniform te moderniseren met het oog op basisbereikbaarheid. Niet alleen de ingrijpende aanpassingen aan het openbaarvervoernetwerk, maar ook aanpassingen aan het wegennetwerk – waarvoor we werken aan het invoeren van een nieuwe wegencategorisering – en een update van het fietsnetwerk. De grote lijnen zijn er, het is nu aan de vervoerregio’s om ze om te zetten naar regionale successen!”

\* Meer info over deze scenario’s vind je via <https://tinyurl.com/tscenarios>.

## De vijf hefboomen uit de mobiliteitsvisie als instrument voor de vervoerregio’s

### 1. Participatie en samenwerking

In de vervoerregio’s staat samenwerking centraal. Zij zijn dus de ideale regisseurs om die samenwerking te organiseren. Veel onderwerpen die er aan bod komen, zijn samen efficiënter aan te sturen op regionaal niveau. Zoals doorstroming, vrachtroutes, sluiptverkeer, handhaving... De vervoerregio’s zijn ook het ideale platform om te werken aan participatie en co-creatie. Door lokale specialisten en geïnteresseerden te betrekken, worden plannen naar een hoger niveau getild en wordt het draagvlak groter.

### 2. Goede afstemming tussen mobiliteit en de bebouwde omgeving

De afstemming tussen mobiliteit en ruimte gebeurt best op regionale schaal. Een voorbeeld is het principe van de ‘15 minuten stad’. Dat principe bepaalt dat iedereen binnen het kwartier aan zijn of haar meest noodzakelijke

behoeften moet kunnen beantwoorden. Een kortere verplaatsingstijd kan je realiseren door een goede bundeling. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheden die Hoppinpunten kunnen bieden.

### 3. Een wendbaar en datagedreven mobiliteitsbeleid

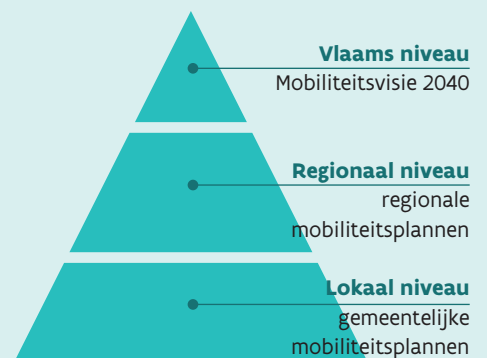
Hoewel Vlaanderen uiteraard bezig is met dataverzameling en -analyse, is dat ook op regionaal niveau belangrijk. Zo zijn data en het delen van data belangrijk voor de verdere uitrol van MaaS.

### 4. Innovatie

De vervoerregio’s worden nu al ingeschakeld bij het bepalen van prioriteiten bij het ombouwen van verkeerslichten tot intelligente verkeerslichten binnen het Mobilidataproject. Maar de regio’s hebben de mogelijkheid om nog veel verder te gaan met proefprojecten, denk dan aan projecten rond autonoom rijden en varen.

### 5. Mobiliteitsinvesteringen met een brede maatschappelijke impact

De vervoerregio’s geven strategisch advies voor het Vlaamse GIP (Geïntegreerd InvesteringsProgramma). Ze gaan na of het GIP niet in strijd is met hun regionale mobiliteitsplannen. Zij kunnen hun eigen investeringen en projecten ook daarop afstemmen.



## MIA: proeftuinen voor de snellere aanpak van wegenwerken

Minister Lydia Peeters heeft op 21 juni MIA gelanceerd: Mobiliteit Innovatief Aanpakken. Via die nieuwe bestuurlijke aanpak wil minister Peeters snelheid maken bij de uitvoering van infrastructurele ingrepen in het belang van de verkeersveiligheid. Om de MIA-aanpak uit te testen, worden in de provincies Limburg en West-Vlaanderen proeftuinen opgezet. Het gaat om gestructureerde testomgevingen waar verkeersonveilige punten en fietsinfrastructuur realisatiegericht worden aangepakt. De ervaringen vanuit die proeftuinen worden meegenomen naar een evaluatieronde, waarna het de bedoeling is om ze uit te rollen over gans Vlaanderen. De verkeersveiligheid in het algemeen, en de bescherming van voetgangers en fietsers in het bijzonder, staan daarbij centraal.



Lees meer over MIA op [www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/mia-mobiliteit-innovatief-aanpakken](http://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/mia-mobiliteit-innovatief-aanpakken).

## 192 lokale besturen plaatsen meer dan 5.000 borden voor fietsveiligheid



Een campagne van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) met 192 Vlaamse gemeenten leverde 5.000 nauwkeurig gekozen locaties op waar borden autobestuurders en fietsers oproepen om extra aandacht te hebben voor elkaar. Bij een evaluatie geven 7 op de 10 autobestuurders aan dat ze meer aandacht hebben

gehad voor de veiligheid van fietsers. Ook 1 op de 2 fietsers geeft aan door de campagne opgelet te hebben dat autobestuurders hen goed opmerken.

Wil je meer weten over deze campagne? Surf dan naar [www.fietsveilig.be](http://www.fietsveilig.be).

## Nieuwe projectoproep voor laadpalen

In het kader van 'Clean Power for Transport' (CPT) lanceert de Vlaamse overheid een nieuwe projectoproep voor (semi-)publieke laadpunten op privaat domein. De oproep kadert in de ambitie om 30.000 extra (CPE) laadpunten te voorzien tegen 2025. Minister Lydia Peeters voorziet hiervoor een budget van 3 miljoen euro. De projectoproep (semi-)publieke laadpunten op privaat domein richt zich op laadinfrastructuur die minstens 10 uur per dag publiek toegankelijk is. Het kan bijvoorbeeld gaan over parkings van supermarkten, sportterreinen, recreatiedomeinen, scholencomplexen, winkelketens, bedrijventerreinen of tankstations. De projecten hebben een maximumduur van 2 jaar. Projectvoorstellen kunnen ingediend worden tot 1 september 2021.

Meer info, alle voorwaarden en het aanvraagformulier vind je op [www.milieuverduidelijkevoertuigen.be](http://www.milieuverduidelijkevoertuigen.be).

## Ministerieel besluit wijzigt plaatsingsvoorwaarden verkeerstekens

Op 31 mei 2021 trad het ministerieel besluit (MB) van 9 april 2021 in werking. Dat bevat enkele wijzigingen in de plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens. Wegbeheerders kunnen nu onder meer het driekleurig stelsel met pijlen breder toepassen om verkeerslichtengeregelde kruispunten conflictvrij te regelen. Het MB past ook de plaatsingsvoorwaarden aan voor lichten die het 'vierkant groen' voor fietsers aanduiden en lichten die het 'rechts, links en/of rechtdoor voor fietsers' aanduiden. Verder zijn er ook nog aanpassingen voor de regeling van verkeerslichten, plaatsing van voetgangers- en fietserslichten, de brandduur van het groene voetgangerslicht, de afmetingen voor tijdelijke signalisatie met veranderlijke informatie boven de rijstroken, de aankondiging van snelheidsbeperkingen en de aanduidingen op voorwegwijzers.

Op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden) vind je een samenvatting van de belangrijkste wijzigingen en een document met toelichting bij het MB. Voor vragen kan je terecht bij het contactpunt van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken <https://mow-contact.be/>.

## 20 bijkomende trajectcontroles op de Vlaamse gewestwegen

Er komen dit jaar nog twintig bijkomende trajectcontroles op de Vlaamse gewestwegen, goed voor een investering van 3 miljoen euro. "Ik wil via deze manier van handhaving de verkeersveiligheid op onze wegen verhogen", aldus minister Peeters. "Onderzoek toont immers aan dat het aantal ongevallen en snelheidsovertredingen ter hoogte van trajectcontroles drastisch dalen." Met de twintig bijkomende locaties zijn er in Vlaanderen in totaal 208 locaties met trajectcontroles.

## Eerste fietsdeals Grote Versnelling krijgen vorm

De Grote Versnelling – het samenwerkingsverband tussen de Vlaamse overheid, de Vlaamse provincies en de lokale besturen – heeft zijn eerste fietsdeals afgesloten: de fietscampagne Bike for Life en het opnemen van fietsmeldingen in het VRT-verkeersbulletin. De bedoeling van Bike for Life is om van 1 tot 24 september samen 19.000 fietsritten en 160.000 km voor Kom op Tegen Kanker te fietsen. Een werkgever die deelneemt, sponsort de fietsritten van de werknemers met een bedrag per rit. Ook werknemers kunnen zelf een bedrag per rit doneren. De Grote Versnelling wil het fietsbeleid in Vlaanderen versnellen en verdiepen via fietsdeals: concrete acties die het fietsen in Vlaanderen vooruit stuwten.

Doet jouw stad of gemeente graag mee aan Bike For Life?

Maak dan voor 1 augustus een account op [www.biketowork.be](http://www.biketowork.be).

Wil je meer weten over Bike For Life of andere fietsdeals?

Lanceer je graag zelf een fietsdeal met jouw stad of gemeente? Surf dan naar [www.degroteversnelling.be](http://www.degroteversnelling.be).

## Input gevraagd: geef je mening over de Mobiliteitsbrief!

Het Departement MOW wil graag te weten komen wat de lezers van de Mobiliteitsbrief vinden en organiseert daarom een bevraging. We roepen iedereen op om deel te nemen en input te geven: rond de inhoud, de frequentie, het papieren magazine en de digitale kanalen. Op basis van jouw input zullen we mogelijk enkele wijzigingen aan de Mobiliteitsbrief doorvoeren. De bevraging loopt tot 1 augustus 2021.

Scan de QR-code met je gsm en doe mee aan de bevraging!



## Agenda

### juli

**5, 6, 7, 8 en 9** European Road Safety Summerschool

### september

**3** Opleiding fietsparkeren  
**13** Basisprincipes verkeerskunde  
**16** Inspiratiedag steden en gemeenten  
**16 - 22** Week van de Mobiliteit | Netwerk Duurzame Mobiliteit (duurzame-mobiliteit.be)  
**20** Start verkiezing Fietsgemeente/-stad  
**23** ITS-congres

### oktober

**7** Save the date: ontwerp ruimte voor de fiets | Netwerk Duurzame Mobiliteit (duurzame-mobiliteit.be)  
**16 - 17** Dag van de Trage Weg  
**19** Inspiratiedag Een speelplaats met toekomst | De Ambrassade

Zie ook de agenda op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden).

**Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine.** Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via [www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php). Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar [info@mobilitieitsbrief.be](mailto:info@mobilitieitsbrief.be). Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>