



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN  
DIERENWELZIJN

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

### CONCEPTNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Startnota transitieprioriteit “Werken aan een vlot en veilig mobiliteitssysteem”

---

## 1. SITUERING

Op 25 maart 2016 stelde de Vlaamse regering haar nota “Visie 2050: een langetermijnstrategie voor Vlaanderen” voor (VR2016 2503DOC.0258/1QUATER). De ambitie voor Vlaanderen naar 2050 toe, richt zich op het creëren van welvaart en welzijn op een slimme, innovatieve en duurzame manier in een sociaal, open, veerkrachtig en internationaal Vlaanderen, waarin iedereen meetelt.

De Vlaamse regering bepaalde zeven transitieprioriteiten die noodzakelijk zijn om een omslag richting 2050 te maken. Deze transities zijn structurele veranderingen met een grote impact op de samenleving. Ze zijn het resultaat van ontwikkelingen die elkaar versterken op economisch, cultureel, ethisch, technologisch, ecologisch, sociaal en institutioneel vlak. Om deze transities te realiseren, hebben we een aangepaste mentaliteit en aanpak nodig die gericht is op systeeminnovatie. Overheden, bedrijven, kennisinstellingen, socioculturele organisaties, milieuverenigingen en individuele burgers spelen elk hun rol. Duurzaamheid vormt een belangrijke leidraad in de toekomstvisie voor Vlaanderen. Visie 2050 geldt ook als derde Vlaamse Strategie Duurzame Ontwikkeling.

Op basis van Visie 2050 wordt per transitieprioriteit een startnota (cf. plan van aanpak) voorgelegd. Deze conceptnota bevat de aanpak van de transitieprioriteit ‘Werken aan een vlot en veilig mobiliteitssysteem’. In deze conceptnota wordt kort de inhoudelijke focus en de specifieke governance van de transitieprioriteit toegelicht.

## 2. INHOUDELIJKE FOCUS

Vlaanderen wil in 2050 een sociaal, open, veerkrachtig en internationaal Vlaanderen zijn dat welvaart en welzijn creëert op een slimme, innovatieve en duurzame manier en waarin iedereen meetelt. Die ambitie willen we realiseren door een nieuwe economie, voor een inclusieve samenleving en binnen de ecosysteemgrenzen van onze planeet.

Vlaanderen is voor zijn welvaart en het bevestigen van zijn positie als poort tot Europa en als logistieke draaischijf waarbij er toegevoegde waarde wordt geleverd afhankelijk van een performant functionerend vervoerssysteem dat zorgt voor een goede bereikbaarheid van de verschillende (internationale) knooppunten, en van de diverse maatschappelijke en economische functies gelegen binnen de verschillende vervoersregio's. Voor een goede basisbereikbaarheid van de verschillende functies is een efficiënte combimobiliteit nodig waardoor mensen een vlotte keuze tussen en combinatie van meerdere vervoermiddelen kunnen maken.

Het mobiliteits- en logistiek beleid draagt via een gerichte ontwikkeling van de mobiliteit, een optimaal gebruik van het vervoerssysteem bij tot de realisatie van deze ambitie. We streven naar een organisatie van het mobiliteitssysteem waardoor personen en goederen zonder vertraging op bestemming geraken. We willen immers komen tot een verbeterde basisbereikbaarheid, een slachtoffervrij transportsysteem, een transportsysteem dat ruimte zuinig en koolstofarm is en een lage ecologische impact heeft. Hiervoor is niet alleen een meer duurzame ontwikkeling van de mobiliteit nodig maar een vergaande vergroening van de vervoermiddelen.

Dit betekent in de eerste plaats dat we de mobiliteitsvraag onder controle moeten houden, waarbij we een aantal verplaatsingen moeten vermijden of combineren. Nabijheid, clustering zijn daarbij sleutelbegrippen, maar ook digitalisering en innovatie. In de tweede plaats zetten we in op een optimale combimobiliteit, waarbij men kiest voor het meest geschikte vervoersmiddel of een combinatie van vervoersmiddelen. We willen mensen aanzetten om voor verplaatsingen of een gedeelte ervan ook andere vervoersmodi te gebruiken, zoals de fiets, het openbaar vervoer, autodelen etc. en in een optimale spreiding in tijd en plaats. Hiervoor is een sterke verknoping van verschillende netwerken en naadloze data uitwisseling noodzakelijk. Een laatste prioriteit ligt op de intensieve vergroening van het vervoer, zowel op het vlak van personenvervoer als logistiek.

**We realiseren een duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal mobiliteits- en logistiek systeem dat het maatschappelijk en economisch functioneren van de samenleving ondersteunt.**

In het realiseren van deze visie spelen 5 inhoudelijke pijlers een belangrijke rol. We vatten ze kort samen.

➤ **Slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke vervoersnetwerken**

Om tot slimme, milieuvriendelijke, robuuste en veilige vervoersnetwerken zowel binnen Vlaanderen als tussen Vlaanderen en de metropolen in Europa te komen zorgen we ervoor dat de verschillende netwerken hiërarchisch gestructureerd en gecategoriseerd zijn en conform hun categorie zijn ingericht. Ze zijn intrinsiek veilig in gebruik maar ook slim en veerkrachtig zodat ze zich kunnen aanpassen aan veranderende omstandigheden en goed ingepast in de omgeving.

➤ **Multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem**

Voor een goede combimobiliteit en synchromodaliteit en een efficiënte organisatie van de stedelijke logistiek zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de reizigers en ondernemingen/verladers toe om zich op een duurzame manier te verplaatsen of goederen te vervoeren en beter gebruik maken van de beschikbare

vervoerscapaciteit. Een sterk geïntegreerd vervoerssysteem draagt ook bij tot een robuust vervoerssysteem. Bij verstoring ontstaan op die manier immers terugvalmogelijkheden voor reizigers en gebruikers van deze netwerken. Het beter benutten van de vervoerscapaciteit van het vervoerssysteem draagt ook bij tot een ruimtezuinig vervoerssysteem.

➤ **Verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering**

De manier waarop we ons nu verplaatsen en goederen vervoeren is niet duurzaam en kan ook veiliger. Een meer duurzaam verplaatsings- en vervoersgedrag, het efficiënt benutten van de beschikbare vervoerscapaciteit, een veilig rijgedrag en een energiezuinige motoren zijn nodig om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeersemisies te verminderen. Zonder een aanpassing van het aankoopgedrag verloopt ook de vergroening van het voer- en vaartuigenpark langzamer.

Gedrag verander je echter niet met één vingerknip door mensen te vertellen dat ze zich voortaan anders moeten gedragen. Veel gedrag is onbewust en irrationeel waarbij tal van automatisen, sociale achtergronden en meer persoonlijke of emotionele factoren een belangrijkere rol spelen dan rationele afwegingen.

Om tot een duurzaam en veilig verplaatsings- en vervoersgedrag en veranderde consumptiepatronen te komen, zetten we niet alleen in op een ruimtelijke organisatie die een duurzame mobiliteit en logistiek ondersteunt, maar ook op maatregelen die zowel verleiden, motiveren als prikkelen. Inzicht in de persoonlijke motieven, percepties en gedragingen kunnen ons helpen om gedragingen beter te begrijpen en gericht te beïnvloeden. Maar ook nieuwe business modellen en technologische innovaties kunnen hiertoe bijdragen.

➤ **Innoveren om nog effectiever te zijn**

Traditionele oplossingen botsen steeds meer op hun grenzen. Om de bereikbaarheid binnen Vlaanderen te verhogen en de ecologische impact van mobiliteit en logistiek te doen dalen, zijn dan ook (technologische) innovaties nodig die ons een stap verder brengen bij het bereiken van de beleidsdoelstellingen. We kijken hierbij zowel naar innovatie en technologische vernieuwing op niveau van de netwerken, de vervoermiddelen, de vervoerdiensten, de logistieke ketens, de brandstoffen, enz.

De overheid is gangmaker en aanjager, maar ook marktpartijen en kenniscentra hebben een rol in het ontwikkelen en op de markt brengen van deze innovatie. De overheid kan hierbij ook faciliterend optreden, bijvoorbeeld door het voorzien van regelvrije zones, waardoor deze technologische vernieuwingen en nieuwe businessmodellen zo snel mogelijk doorgang vinden. De overheid stelt de infrastructuur en de data van/over de infrastructuur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid ter beschikking. Bedrijven worden aangemoedigd om te investeren, en door te zorgen voor een optimaal kader voor experimenten werken we de ontwikkeling van (digitale)diensten en producten mee in de hand.

➤ **Meer bereiken door samen te werken**

De uitdagingen om het mobiliteitssysteem te verduurzamen, zijn groot en divers en van die aard dat de overheid ze niet alleen kan aangaan. Ook de gebruikers van het mobiliteitssysteem en de diverse maatschappelijke stakeholders hebben hierin een actieve rol te spelen.

Voor het realiseren, via samenwerking, van een gedeelde toekomstvisie is een cultuur van actieve samenwerking nodig, de durf om te kiezen voor vernieuwing en te leren uit experimenten maar ook het kunnen overstijgen van de eigen kortetermijnbelangen. Om deze mentale shift te realiseren, zijn ook aangepaste governance modellen (cf. multi level- en multi-actor beleid) nodig. De dagdagelijkse verplaatsingen van burgers, van goederen, enz. spelen zich niet af binnen de grenzen van één gemeente maar binnen een ruimer regionaal gebied. Om tot een efficiënte aanpak van de mobiliteitsproblemen te komen, is een aanpak nodig die het lokale niveau overstijgt. Een samenwerking op niveau van de vervoersregio's biedt hierbij de meeste perspectieven.

In de 'Visie 2050' werd de transitieprioriteit inzake mobiliteit als volgt omschreven: "hoe kunnen we de technologische vernieuwingen en business modellen binnen de mobiliteit en logistiek zo snel mogelijk doorgang laten vinden om de bereikbaarheid binnen Vlaanderen te verhogen en de ecologische impact van mobiliteit te doen dalen".

**Binnen deze transitie-oefening leggen wij de inhoudelijke focus dus op het initiëren van trendbreuk. We spelen in op onderstaande innovaties die als "game changers" beschouwd kunnen worden.**

- **Geconnecteerde mobiliteit en (deels) autonome vervoermiddelen:** Vervoermiddelen zelf zullen met elkaar en met de infrastructuur communiceren. Ontwikkelingen op vlak van geconnecteerde en autonome mobiliteit bieden perspectieven om tot vlotte en veilige mobiliteit te komen die ruimte zuinig is. Dit leidt tot een **vlotte combimobiliteit** waarbij het beschikbare vervoersaanbod optimaal wordt benut en reizigers/goederen vlot tussen de verschillende modi kunnen schakelen. Hiervoor zijn naadloze overgangen nodig zowel op netwerkniveau als op systeemniveau;
- **Gedeelde mobiliteit en gepersonaliseerde mobiliteitsdiensten (Maas):** Er worden perspectieven geboden voor een meer rationeel en efficiënt gebruik van vervoermiddelen. Reizigers worden real-time geïnformeerd over het beschikbare vervoersaanbod/vervoermiddelen, de toestand van de netwerken, enz. Gebruikers en voertuigen worden zelf ook een bron van informatie. De groei van gepersonaliseerde mobiliteitsdiensten komt hieruit voort waarbij reizigers mobiliteit inkopen in plaats van zelf te investeren in vervoermiddelen. Dergelijke ontwikkelingen zetten de stap van het bezit van "eigen" vervoermiddelen naar het gebruik ervan en te komen tot een ruimte zuinige en inclusieve mobiliteit.
- **Groene mobiliteit:** Technologische ontwikkelingen op niveau van zowel de brandstoffen als de aandrijfsystemen zijn nodig om tot **zero-emissie en koolstofarme vervoermiddelen** te komen. Op die manier kunnen we de negatieve impact van mobiliteit op de leefbaarheid, de gezondheid van de mens en op de klimaatverandering (zie ook energietransitie) substantieel terugdringen.

**Elk van deze trends op zich zal al een aanzienlijk effect ressorderen. Gecombineerd zullen ze de organisatie van mobiliteit zoals we ze vandaag kennen grondig wijzigen. Zo verdwijnen niet alleen de schotten tussen de verschillende modi, maar ook tussen publiek, gedeeld en privaat transport.**

Globaal zal de mobiliteit in de toekomst vorm krijgen door gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen waarbij het openbaar vervoer de ruggengraat vormt d.m.v. een hoogwaardig kernnet. Samenwerking tussen publieke en private partijen zal intenser zijn. Sluitstuk wordt gevormd door een vraaggerichte beprijzing van mobiliteit die capaciteit beter benut en bestaande of nieuwe infrastructuur gericht inzet voor deze autonome, gedeelde of geconnecteerde mobiliteit.

### 3. GELIEERDE TRANSITIETRAJECTEN

In het realiseren van een mobiliteitssysteem dat de bereikbaarheid binnen Vlaanderen verhoogt en de ecologische impact van mobiliteit doet dalen, spelen naast de transitie “vlotte en veilige mobiliteitssysteem” nog een aantal andere transitieprioriteiten een belangrijke rol.

#### - Transitieprioriteit “slim wonen en leven”

Deze transitieprioriteit richt zich op de vraag hoe in Vlaanderen aangenaam leven en wonen mogelijk te maken door nabijheid en verweving van functies, door nieuwe aangepaste woonvormen en infrastructuren die inspelen op de nieuwe noden en de disruptieve ontwikkelingen en tot slot door optimaal gebruik van ICT en big data die gebouwen, wijken en steden slim en duurzaam maken.

Vanuit oogpunt van mobiliteit is hierbij vooral een sterkere verdichting en concentratie van menselijke activiteiten rond de knooppunten van het collectieve systemen cruciaal om het gebruik van meer duurzame modi te ondersteunen (zie ook beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

#### - Transitieprioriteit “energietransitie”

Deze transitieprioriteit richt zich op de vraag hoe Vlaanderen een koolstofarm, duurzaam, betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem met maximale energie-efficiëntie kan vormgeven.

Vanuit oogpunt van mobiliteit is hierbij belangrijk om werk te maken van een vergaande vergroening van de verschillende vervoermiddelen. Hierbij bieden zowel nieuwe brandstoffen als alternatieve aandrijfsystemen perspectieven om tegen lagere milieukosten dezelfde energie op te wekken in gemotoriseerde vervoermiddelen (zie ook Vlaams klimaatbeleidsplan).

#### - Transitieprioriteit “circulaire economie”

Deze transitieprioriteit richt zich op de vraag hoe Vlaanderen haar economie volledig circulair kan maken door in te zetten op slimme materiaalkringlopen, gebaseerd op slim ontworpen producten op basis van biologisch afbreekbare en herbruikbare grondstoffen. Hierdoor ontstaan nieuwe vervoersstromen.

Vanuit mobiliteitsoverwegingen is het hierbij belangrijk om oog te hebben voor een duurzame organisatie van de verschillende vervoersstromen door deze zoveel als mogelijk te beperken of

maximaal gebruik te maken van duurzame modi maar ook na te gaan hoe de havens en de logistieke sector verder kunnen uitgebouwd worden als schakels in de materiaalstromen.

#### - Transitieprioriteit “levenslang leren en de dynamische loopbaan”

Deze transitieprioriteit richt zich op de cruciale vraag hoe Vlaanderen de competentie- en talentontwikkeling kan stimuleren om in te spelen op de vraag naar nieuwe competenties in een verschuivende economie en samenleving, zodat iedereen zijn of haar plaats kan vinden om zich ten volle te ontplooiën.

Vanuit de transitie ingezet bij mobiliteit is het op langere termijn bekeken belangrijk om oog te hebben voor de impact van autonome voertuigen op de tewerkstelling in de transportsector (en bijgevolg de nood voor de omscholing van beroepschauffeurs) maar ook voor de toegenomen vraag naar competenties op vlak van ICT die zal ontstaan als gevolg van de verdere digitalisering en informatisering van de mobiliteit en de logistiek.

### 4. GOVERNANCE

Het Voorzitterscollege heeft in samenspraak met alle beleidsdomeinen een governancemodel uitgewerkt, rekening houdend met eerdere ervaringen in het kader van Vlaanderen in Actie.

Rekening houdend met de basisprincipes uit het governance luik in de Visie 2050 (VR2016 2503DOC.0258/2BIS) onderscheiden we voor de transitieprioriteit ‘*werken aan een vlot en veilig mobiliteitssysteem*’ volgende aansturingsniveau, rollen en bevoegdheden. We lichten kort de verschillende aansturingsniveau 's en hun rol toe.

#### - POLITIEKE AANSTURING

Voor de transitieprioriteit ‘werken aan een vlot en veilig mobiliteitssysteem’ zijn de minister Ben Weyts en Joke Schauvliege de trekkende ministers.

De kabinetten van beide ministers stemmen samen op regelmatige tijdstippen af met de leidinggevenden van de overheidsentiteiten die actief betrokken zijn in de transitie, de voorzitter van de transitieruimte en de transitie manager. Gezien de interactie tussen de verschillende transitie blijft het engagement van en de omkadering door de voltallige Vlaamse Regering cruciaal.

#### - HIGH LEVEL STUURGROEP

De high level stuurgroep (met een publieke en private samenstelling) zorgt voor de strategische en inhoudelijke aansturing van de invulling van de transitieprioriteit Mobiliteit. Vlaanderen heeft hierbij de ambitie om technologische vernieuwingen en business modellen binnen de mobiliteit en logistiek zo snel mogelijk doorgang te laten vinden om op die manier de bereikbaarheid en verkeersveiligheid binnen Vlaanderen te verhogen en de ecologische impact van mobiliteit te doen dalen.

De stuurgroep bewaakt uitdrukkelijk deze rol. Hiertoe nemen alle partners die (via vertegenwoordiging) deel uitmaken van de stuurgroep, het engagement op om vanuit de eigen organisatie daartoe de nodige ondersteuning te bieden en actief bij te dragen (ook op financieel vlak) tot het realiseren van deze ambitie.

#### - TRANSITIEMANAGER

De rol van de transitie managers is omschreven in Visie 2050. Zij zijn de operationele trekkers van de transitieprioriteit en bepalen mee de concrete aanpak en de operationele organen. Ze krijgen daarvoor een voldoende ruim mandaat en autonomie. Zij zijn de operationele trekkers van de transitieprioriteit en bepalen mee de concrete aanpak en de operationele organen.

Een goede samenwerking met partners zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid is essentieel voor een transitietraject. De transitie manager krijgt het mandaat van de leidend ambtenaren en verantwoordelijke ministers om partnerschappen op te zetten en transparant te communiceren.

#### - MULTIDISCIPLINAIR COÖRDINATIETEAM

Het multidisciplinair coördinatieteam is samengesteld uit de verschillende relevante actoren van de maatschappelijke vijfhoek maar zonder deze expliciet te vertegenwoordigen. Van de leden van het multidisciplinair coördinatieteam wordt verwacht dat ze een ruime kijk hebben op de mobiliteits- en technologische ontwikkelingen en bereid zijn om mee vorm te geven aan de transitieruimte. De leden van het coördinatieteam kiezen een voorzitter uit de externe stakeholders. Deze is samen met de transitie manager de drijvende krachten zijn achter de transitie.

Het multidisciplinair coördinatieteam staat in voor het uitwerken van een gezamenlijke strategie (niveau roadmap) om de ambities van de transitie waar te maken. Deze strategie vertrekt vanuit de huidige situatie en de diverse lopende initiatieven, ze geeft aan waar we naar toe willen met de verschillende beoogde doorbraken en wat hiervoor nodig is. Deze groep staat ook in voor een permanente reflectie over de aanpak van de volledige transitieruimte.

#### - DE DELIVERY-UNITS

Vanuit de verschillende delivery-units worden de bestaande innovatieve projecten opgestart, gevolgd of opgeschaald bij een positieve evaluatie. Het zijn de ontmoetingsplekken waar industrie, kennisinstellingen, overheden en belangenverenigingen samenkomen om innovatieve ontwikkelingen uit te testen of sneller en grootschaliger tot ontwikkeling te brengen. De delivery-units focussen elk op één van de beoogde doorbraken. Samen bepalen ze de scope van de transitieruimte. Binnen een delivery-unit kunnen diverse operationele teams (tijdelijk) aan de slag zijn.

#### - VIRTUAL COMMUNITY

Nu al nemen burgers, organisaties of bedrijven het heft in eigen handen om werk te maken van een meer duurzame mobiliteit. Om individuen, organisaties en bedrijven via co-creatie te laten participeren aan deze transitie creëren we een ontmoetingsplaats op het internet (virtual

community) die bezoekers in staat stelt om met elkaar in contact te treden, inhoud aan de ontmoetingsplaats toe te voegen en waar ook hun behoefte aan informatie, communicatie, interacties, enz. worden ingevuld.

Conform de Visie 2050 worden de verschillende transitieprocessen ook mee aangestuurd vanuit het Voorzitterscollege. Ze vragen ook om een nauwe betrokkenheid van diverse stakeholders.

#### - HET VOORZITTERSCOLLEGE

De rol van het Voorzitterscollege is om een brede blik op de transitieprioriteiten in te brengen, zowel naar visieontwikkeling, inhoud als naar aanpak. Belangrijk hierbij is het bewaken van de onderlinge samenhang tussen de transitieprioriteiten, maar ook met andere lopende/geplande initiatieven en beleidsprocessen in de Vlaamse overheid. Het Voorzitterscollege en bij uitbreiding de leidend ambtenaren ondersteunen de transitie managers bij deze afstemming. Hierbij zijn vertrouwen en transparantie essentieel.

Volgens de governance van Visie 2050 wordt voorzien in een overheidsbrede opvolging van Visie 2050 door een rapportering aan en een helikopteropvolging door het Voorzitterscollege. Het departement Kanselarij en Bestuur organiseert daarnaast een transitieplatform. Dit beoogt in de eerste plaats een maximale afstemming tussen de transities. Het transitieplatform omvat de transitie managers van de verschillende transitieprioriteiten, de transitie-experten en de experts duurzame ontwikkeling, zoals beschreven in Visie 2050.

Voor de relevante belendende transitiegebieden zullen de transitie managers speciale aandacht hebben voor de interactie en de afstemming: doel is complementariteit af te spreken zowel strategisch als operationeel. Voor de transitieprioriteit 'slim en vlot mobiliteitssysteem' zijn "het doorzetten van de transitie naar een circulaire economie", 'Slim wonen en leven', 'Zorgen voor een energietransitie' en 'Levenslang leren en de dynamische loopbaan', de transitieprioriteiten waarmee de meeste kruisbestuiving mogelijk is.

#### - BETROKKENHEID STAKEHOLDERS

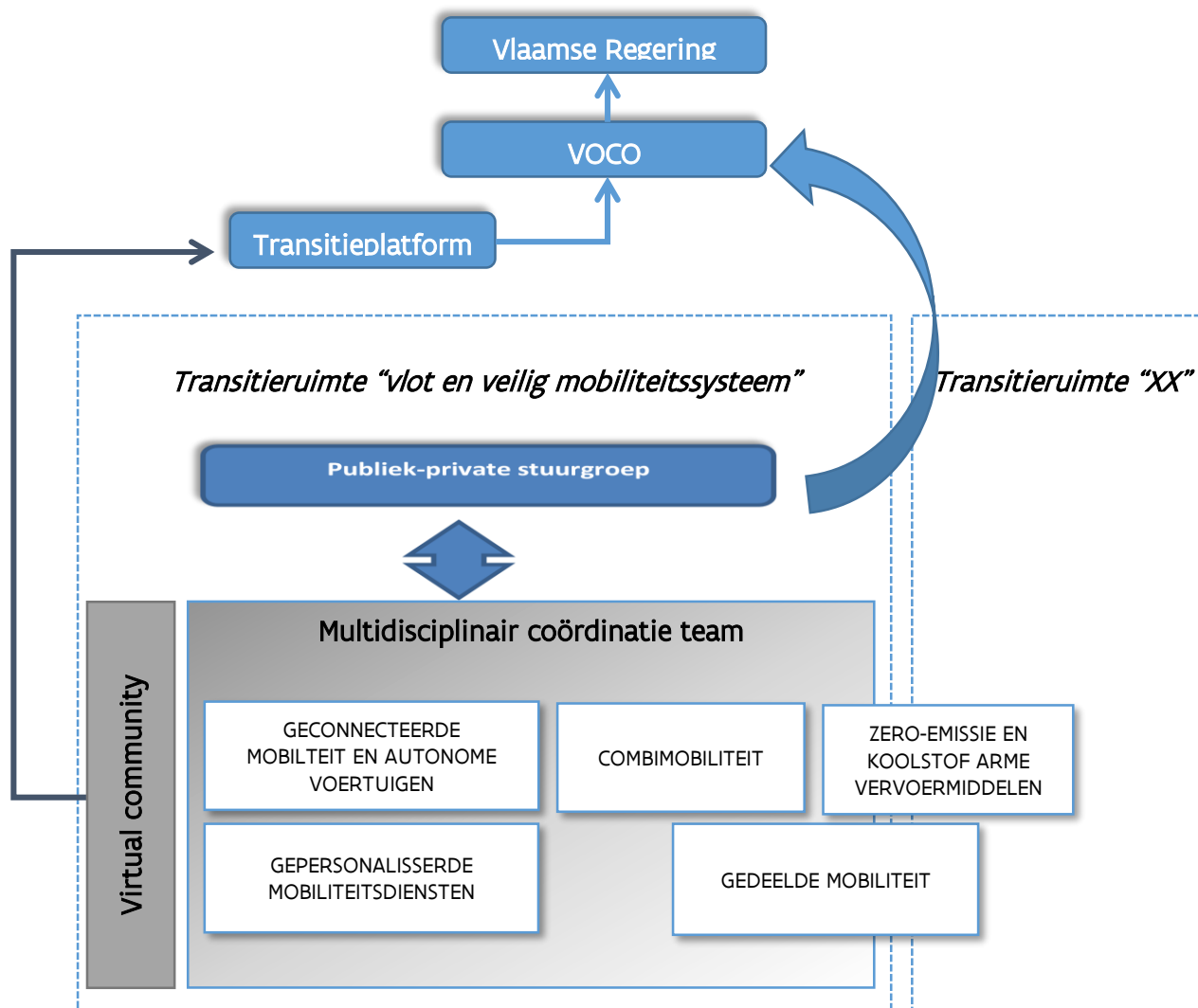
We kunnen als overheid de transitieprioriteiten niet alleen realiseren. Technologische innovaties en systeeminnovatie op niveau van het mobiliteitssysteem zijn pas mogelijk in partnerschap met en met de steun van de stakeholders. De transitieruimte omvat dan ook alle partners en stakeholders die raken aan de brede invulling van de transitie.

Door de verschillende partners en stakeholders ten volle mee te betrekken in het transitieproces worden zij mede-eigenaars van het proces. Als zodanig wordt van hen verwacht dat zij hun verantwoordelijkheid en engagementen opnemen bij de uitvoering van de transitieprocessen en de onderliggende waarden van deze transitie waarin open innovatie, samenwerking en gedeeld en volwaardig eigenaarschap een belangrijke rol spelen, erkennen.

Door de verwevenheid van de transitie-prioriteiten onderling en met andere beleidsinitiatieven waken we erover dat stakeholders optimaal kunnen participeren zonder overbevraagd te worden. Regelmatig overleg en afstemming tussen de transitie managers is hierbij essentieel. Het Departement Kanselarij en Bestuur zorgt voor structurele ondersteuning via het transitieplatform en faciliteert zo het overleg tussen de transitie managers.



## 5. SAMENVATTEND OVERZICHT



## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist, met dien verstande dat deze conceptnota geen enkel financiële of budgettair engagement inhoudt vanwege het Vlaams Gewest of de Vlaamse Gemeenschap:

1. De transitie "werken aan een vlot en veilig mobiliteitssysteem" waar passend mee te integreren in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en af te stemmen op het beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de (nog op te stellen) Vlaamse Klimaatvisie 2050.
2. De beleidsplannen en de startnota 'werken aan een slim en veilig mobiliteitssysteem' verder te concretiseren;
3. Alle ministers en hun respectievelijke administraties te gelasten hun volle medewerking te verlenen aan de uitvoering van deze startnota;

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGHE