

# Beleidsvoorstellen op basis van Visie 2050

BIJDRAGE VAN DE VLAAMSE ADMINISTRATIE  
AAN HET REGEERAKKOORD VAN  
DE VLAAMSE REGERING 2019-2024



Vlaamse  
overheid

# SLIMME MOBILITEIT EN LOGISTIEK

Digitaal en groen. Daar is het mobiliteit en logistiek erg om te doen. Met recht en reden. Artificiële intelligentie staat op het punt om door te breken. Tegelijkertijd is de bezorgdheid over ons klimaat nog nooit zo groot geweest. Hoe kan technologie onze leefwereld verrijken? Zodat wij allemaal écht vooruit kunnen. Op school, in onze job, in onze vrije tijd.

De koppeling tussen klimaat en technologie is meer dan een verstandshuwelijk. Ze is het fundament van de wereld van morgen en overmorgen, en de broedplaats van de noodzakelijke game-changers. Ambitieuze doelstellingen en oplossingen: daar willen we voor gaan. Niet in het minst op het vlak van ons mobiliteits- en logistiek systeem. Die moeten **vlotter, veiliger, toegankelijker en duurzamer**. De bereikbaarheid, de leefbaarheid en de veiligheid moeten omhoog. De negatieve impact op het klimaat, de luchtkwaliteit en de ruimte moet omlaag. Dat is geen exclusief soft verhaal. Het is ook een verhaal met een zeer harde economische logica. We kunnen er Vlaanderen aantrekkelijker door maken voor buitenlandse (logistieke) investeringen.

Om van die beleidsdoelstellingen een succes te maken, ondersteunen we de innovatieve ontwikkelingen. In deze bijdrage gaan we in op de maatregelen die daarvoor nodig zijn.

Daarnaast zijn naast verder onderzoek en innovatie ook investeringen nodig in de verschillende **netwerken en knooppunten**. We hebben ook maatregelen nodig die het **gedrag veranderen** en die een **efficiënt gebruik** van de verschillende vervoersnetwerken aanmoedigen, bijvoorbeeld door rekeningrijden in te voeren. **Ruimtelijke ontwikkelingen** moeten worden geënt op de vervoersknooppunten (zie hoofdstuk Slim wonen en leven). Om de effecten van de **vergroening** van de voertuigen te maximaliseren, is ook een vergroening van het energiesysteem nodig (zie hoofdstuk energietransitie).

Beleidsdoelstelling 1 –

**VLAANDEREN ALS PROEFTUIN VOOR GECONNECTEERDE EN AUTONOME VOERTUIGEN**

We willen internationaal tot de koplopers behoren. Daarom slaan we samen met constructeurs, dataoperators en -leveranciers, onderzoeksinstellingen, vervoersoperators en andere overheden de handen in elkaar. Zo kunnen we de nodige bouwblokken ontwikkelen en uittesten.

Ontwikkelingen op het vlak van geconnecteerde en autonoom rijdende vervoermiddelen bieden mooie kansen. Ze bieden kansen op een veiliger en vlotter verkeer door minder ongevallen en kortere volgafstanden, maar ook op een duurzamere en inclusievere mobiliteit. Ze vergemakkelijken het gecombineerde gebruik van de verschillende modi. Ze brengen ook nieuwe uitdagingen met zich mee, bijvoorbeeld voor een mogelijk grotere mobiliteitsvraag en voor de cybeveiligheid.

Beleidsvoorstel 1.1 –

**We bouwen het dataplatform Mobilidata uit.**

We verzamelen, analyseren en verrijken de verschillende verkeersdata. Die verzamelde data delen we via het dataplatform Mobilidata met de ontwikkelaars van apps die het verkeer in betere banen leiden. Apps kunnen ook negatieve neveneffecten hebben. Door bijvoorbeeld verkeer tijdens de spits naar dorpswegen om te leiden, kan daar sluisverkeer ontstaan. Daarover gaan we de dialoog aan met de ontwikkelaars van verkeersapps. Zo verzoenen we de maatschappelijke en de commerciële belangen.

Beleidsvoorstel 1.2 –

**We zetten de stap van proefproject naar commerciële uitbating.**

Bij de doorontwikkeling van autonome vervoermiddelen zetten we in op onderzoek. Daarom testen we ze reallife en evalueren we ze.

We focussen voornamelijk op de stedelijke gebieden, de belangrijkste bedrijvenzones en de grote vervoersassen. Samen met de sector en de vervoersoperatoren gaan we na hoe en wanneer we de stap naar commerciële uitbating kunnen zetten.

### Beleidsvoorstel 1.3 –

We werken mee aan omkaderende regelgeving.

Om specifieke testen uit te voeren, maken we verder gebruik van de wetgeving op regelluwe zones. Bij de Europese instanties dringen we aan op een aanpassing van de internationale wetgeving over het autonoom rijden maar ook op een gemeenschappelijk beveiligings- en certificeringsbeleid. We hebben ook standaarden nodig en specificaties voor een correcte interpretatie en een consequente toepassing van de Europese regelgeving. Gebruikers moeten de garanties krijgen dat hun persoonsgegevens niet worden verhandeld.

### Beleidsvoorstel 1.4 –

We rollen 5G-netwerken uit.

We bouwen de netwerken die zorgen voor de datacommunicatie tussen vervoermiddelen onderling en hun omgeving op een efficiënte en effectieve manier uit. Die uitdaging gaan we samen met de dataoperatoren aan. We focussen in de eerste plaats op de stedelijke gebieden en de belangrijke transportroutes. We onderzoeken hoe we het aanwezige glasvezelnetwerk van de Vlaamse overheid kunnen inschakelen om tot een open 5G-netwerk langs de Vlaamse snelwegen te komen. We bekijken ook de dekking van die netwerken op zee. Voor de private sector is het businessperspectief doorslaggevend om de uitrol te starten. Daarom zijn ook proefnemingen, onder andere voor de technologie en het onderzoek naar de meerwaarde van 5G, essentieel, bijvoorbeeld in het kader van de EU-onderzoeksprogramma's.

## Beleidsdoelstelling 2 –

### EEN STERKE IMPULS VOOR HET MOBILITEITSDILEN

We willen driemaal zoveel gebruikers van deel-fietsen en deelauto's. We werken daarvoor samen met lokale besturen, maatschappelijke organisaties en private spelers.

Deelsystemen zijn een essentiële schakel in een duurzame mobiliteit. Ze zijn flexibel inzetbaar en dus ideaal voor het voor- en natransport, wat dan weer een vlotte combimobiliteit mogelijk maakt. Ze zijn ook een oplossing voor parkeer- of stallingsproblemen in steden. Deelauto's zijn vaak milieuvriendelijker en energie-efficiënter, en de gebruikers ervan leggen ook minder voertuigkilometers af en kiezen vaker voor duurzame alternatieven.

### Beleidsvoorstel 2.1 –

We werken kwaliteitskaders uit.

Deelorganisaties en mobipunten kunnen het best aan een aantal voorwaarden voldoen. Daarom stellen we kwaliteitskaders op die de voorwaarden helder en eenduidig vastleggen. Dat is een handig hulpmiddel voor lokale besturen om een gedegen dienstverlening te garanderen, maar het is ook een pluspunt voor de dienstverleners en de klanten. Organisaties kunnen zo gemakkelijker hun erkenningsaanvraag indienen en klanten kunnen rekenen op een professionele service.

### Beleidsvoorstel 2.2 –

We zorgen voor een gelijk speelveld tussen de modi.

Door onder andere verschillende btw-tarieven, een ongelijke fiscale behandeling en knelpunten op verzekeringstechnisch vlak wordt de concurrentie tussen de verschillende modi verstoord. Samen met de federale overheid werken we die knelpunten weg en komen we tot een gelijk speelveld voor de verschillende modi.

**Beleidsvoorstel 2.3 –**

We schalen de deelsystemen op.

Binnen de vervoersregio's breiden we de mobipunten verder uit met deelsystemen. We zorgen ervoor dat de deelsystemen goed zichtbaar zijn in het straatbeeld. In de mobipunten krijgen standplaatsen voor elektrische deelsystemen extra zichtbaarheid door een uniforme visualisering. Van de deelorganisaties verwachten we commerciële creativiteit en een doorgedreven dienstverlening. Zo kunnen ze nieuwe markten en gebruikers aantrekken.

**Beleidsvoorstel 2.4 –**

We zetten proeftuinen op voor specifieke doelgroepen.

Iedereen moet een beroep kunnen doen op gedeelde mobiliteit, ook personen met een laag inkomen of een mobiliteitsbeperking. Dat moet ook overal kunnen, zowel in de stad, op het platteland als op een bedrijventerrein. Daarom voorzien we in de nodige (financiële) experimenteeruimte voor dergelijke projecten. We moedigen daarbij ook innovatie aan.

**Beleidsdoelstelling 3 –****EEN AANBOD VAN AANTREKKELIJKE MOBILITEITSDIENSTEN**

Digitale, autonome, gedeelde en geconnecteerde mobiliteit biedt uitzicht op nieuwe businessmodellen. Reizigers kopen mobiliteitsdiensten in plaats van zelf te investeren in de aankoop van voertuigen. Samen met de lokale besturen en private spelers maken we werk van de uitbouw van aantrekkelijke mobiliteitsdiensten.

Mobiliteitsdiensten zijn aantrekkelijk als die op het vlak van comfort, veiligheid, snelheid en betaalbaarheid de vergelijking met de eigen auto kunnen doorstaan. Stadsbewoners zijn dan hoe langer hoe minder geneigd om nog een auto te kopen. Dat zorgt op zijn beurt voor nieuwe markten en kan dus een bron van banen en economische groei zijn. Vernieuwende mobiliteit verandert ook het gedrag van de gebruiker. Burgers maken efficiënter en gevarieerder gebruik van de ver-

schillende vervoermodi en leggen minder voertuigkilometers af. Mobility as a Service (MaaS) is ten slotte een klimaatvriendelijkere en ruimtezuinigere mobiliteit.

**Beleidsvoorstel 3.1 –**

We waarborgen de transparantie van de dataplatformen en geven het opendatabeleid verder vorm.

Verschillende platformen moeten met elkaar kunnen communiceren. We bewaken daarom de interoperabiliteit van de verschillende dataplatformen. We stellen onze eigen gegevens, zowel de statische als de dynamische, beschikbaar voor alle spelers via de dataplatformen. Samen met de Europese instanties werken we aan een datastandaard voor de uitwisseling van data tussen private spelers. We bepalen daarbij welke data minimaal gedeeld moeten worden. We leggen ook de spelregels vast voor de eigendom, het gebruik en de kwaliteit van die data. Daarbij vermijden we te logge procedures.

**Beleidsvoorstel 3.2 –**

We werken mee aan een open markt voor aanbieders van mobiliteitsdiensten.

Als overheid en als consument hebben we baat bij een variëteit aan aanbieders van mobiliteitsdiensten die om de gunst van de klant dingen. Daarom maken we werk van de standaardisatie van de dataformaten. We komen tot communicatieprotocollen zodat het MaaS-ecosysteem in een open markt kan functioneren. We dringen aan op een Europese regeling voor de roaming van de mobiliteitsdiensten.

**Beleidsvoorstel 3.3 –**

We zorgen mee voor experimenteeruimte om leerervaring op te doen met nieuwe businessmodellen.

Samen met de private spelers en lokale besturen zetten we verder in op de uitbouw van proefprojecten. We focussen daarbij in de eerste plaats op de stedelijke gebieden. We gaan na wat de kri-

tische succesfactoren vanuit gebruikersperspectief zijn, maar ook wat de voorwaarden zijn om tot leefbare verdienmodellen te komen bij de nieuwe businessmodellen.

#### Beleidsvoorstel 3.4 –

We werken mee aan inclusieve mobiliteitsoplossingen.

We zien erop toe dat alle gebruikers duurzame vervoermogelijkheden kunnen aankopen en combineren. We gaan die uitdaging samen aan met de verschillende betrokken partijen. We onderzoeken daarom hoe we onder andere in landelijke gebieden en voor kwetsbare bevolkingsgroepen tot mobiliteitsoplossingen kunnen komen die toegankelijk, betaalbaar en transparant zijn. We werken op die manier mee aan het sociale gelaat van de mobiliteit.

#### Beleidsdoelstelling 4 –

**VLAANDEREN ALS MARKTLEIDER  
IN SMART SHIPPING**

Op de Vlaamse waterwegen rollen we het programma voor smart shipping verder uit. Zo kan de binnenvaart volop gebruik maken van de voordelen van automatisering en digitalisering. We focussen op vier pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving. Met smart shipping gaan we voor een modal shift naar een groener transportsysteem. Schepen kunnen energiezuinig en veiliger varen. Smart shipping zal de scheepvaart ook aantrekkelijker maken.

#### Beleidsvoorstel 4.1 –

We maken de waterweginfrastructuur klaar voor geautomatiseerde en autonome schepen.

De waterweginfrastructuur wordt verregaand geautomatiseerd en in grote mate vanop afstand bediend. De interactie tussen infrastructuur en schepen verloopt digitaal om het verkeer zo veilig mogelijk te begeleiden. We richten de infrastructuur zo in dat schepen er op een technologie-neutrale wijze gebruik van kunnen maken.

#### Beleidsvoorstel 4.2 –

We zetten in op een slimme communicatie voor slimme schepen.

We stellen kwaliteitsvolle waterwegdata op basis van correcte en actuele informatie maximaal beschikbaar aan de gebruikers. Zo kunnen ze veiliger en efficiënter varen. Datadeling is een noodzakelijke voorwaarde voor innovatie. Datadeling maakt ook een efficiënte reisplanning mogelijk.

#### Beleidsvoorstel 4.3 –

We stimuleren slimme regelgeving.

Om autonoom varen op een veilige manier te kunnen testen, moeten we de regelgeving aanpassen. Op lange termijn moet de internationale reglementering bijgestuurd worden om het commercieel gebruik mogelijk te maken. Op beide vlakken nemen we de nodige initiatieven.

#### Beleidsdoelstelling 5 –

**DE TRANSFORMATIE VAN  
VLAANDEREN TOT DIGITALE  
SUPPLY HIGHWAY**

We vormen Vlaanderen, samen met de transport- en logistieke ondernemingen, om tot een digitale supply highway. Zo kunnen de logistieke dienstverleners de stromen van onder andere goederen, geld en informatie beter sturen. Zo kunnen ze hun logistieke ketens optimaliseren en verduurzamen, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van binnenvaart en het spoorvervoer, en door een betere beladingsgraad van vrachtwagens.

Grotere datavolumes kunnen beter, sneller en vooral goedkoper verzameld worden. Het almaar groeiende 'internet der dingen' maakt het mogelijk om de data optimaal te delen. Dat maakt het mogelijk om logistieke processen efficiënt, flexibel en betrouwbaar te beheren en te controleren, wat op zijn beurt het pad effent voor een synchro-modaal vervoerssysteem en slimme logistieke diensten. Dat zijn allemaal ontwikkelingen die een duurzame economische groei en het concurrentievermogen van onze ondernemingen versterken.

**Beleidsvoorstel 5.1 –**

We bundelen de goederenstromen.

Efficiënt vervoer bundelt de goederenstromen. We identificeren de verschillende goederen die kunnen worden gegroepeerd. Een onafhankelijke operator bundelt de goederenstromen en houdt de verschillende logistieke spelers op de hoogte van de status van hun lading. We maken het verdienmodel achter een dergelijke samenwerking transparanter, bijvoorbeeld op het vlak van de deling van bijkomende winsten, en we bekijken welke bijkomende maatregelen nodig zijn om de bundeling van goederenstromen aantrekkelijker te maken. Zo stimuleren we een slimme samenwerking tussen de logistieke spelers.

**Beleidsvoorstel 5.2 –**

We digitaliseren de informatie- en de documentenstromen.

Informatie- en documentenstromen moeten digitaal en eenvoudig zijn. Daar maken we samen met de logistieke en transportsector werk van. Zo vergroten we de samenwerking tussen de ketenspelers, zoals de rederijen, de verladers en de expediteurs, maar vergemakkelijken we ook de controle op bijvoorbeeld de rusttijden.

**Beleidsvoorstel 5.3 –**

We bouwen het fysieke internet stapsgewijs uit.

Producten worden slimmer, bijvoorbeeld door het internet der dingen. Vervoerders, verladers, leveranciers en klanten kunnen daardoor vlotter samenwerken. Samen met de buurlanden en de Europese instanties werken we de verschillende bouwstenen van het fysieke internet systematisch uit. Op die manier komen we op termijn tot open en verbonden logistieke netwerken via de cloud. Daardoor kunnen bedrijven magazijnen, terminals en transport delen.

**Beleidsvoorstel 5.4 –**

We werken mee aan passende wetgevende kaders.

De uitrol van een fysiek internet vergt een minutieuze voorbereiding. We werken daarom samen met de Europese instanties aan een wetgevend kader dat de ontwikkeling van onder andere een fysiek internet en blockchaintoepassingen (met een douanecomponent) in de logistiek ondersteunen. Zo voorkomen we dat elk beleidsniveau of elke instelling apart een eigen visie op een logistiek fysiek internet ontwikkelt, en de behoefte aan meer samenwerking leidt tot monopoliesituaties.

**Beleidsvoorstel 5.5 –**

We promoten Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa.

Onze logistiek digitaliseren en verduurzamen kunnen we niet alleen. We rekenen daarvoor op internationale kennis en kunde, en op bedrijven die zich hier komen vestigen. Vlaanderen moet daarom, met ondersteuning van zijn clusters, doelgericht bedrijven aantrekken. Onze Vlaamse innovaties mogen ook gerust wat meer pronken in de internationale etalage. Zo verhogen we de schaalbaarheid van onze realisaties.

**Beleidsvoorstel 5.6 –**

We bieden experimenteerterruimte aan.

Met Multimodaal Vlaanderen verhogen we de competitieve slagkracht van de bedrijven in de logistieke sector. We ondersteunen ze financieel en door kennisdeling, in het bijzonder over het gebruik van duurzame vervoersdragers. We voeren duurzame en innovatieve concepten en technologieën in voor de goederenstromen, maar ook voor de bijbehorende financiële stromen ontwikkelen we nieuwe diensten en producten. Zo maken we de processen efficiënt en effectief. We volgen de resultaten van onze pilootprojecten nauwgezet op. De succescases verankeren we in duurzame logistieke concepten.

**Beleidsvoorstel 5.7 –**

We maken werk van flexibele opleidingssystemen.

De digitalisering woedt volop in de logistieke sector. Kennis is snel verouderd. De arbeidsmarkt verandert in hoog tempo. Logistiek Vlaanderen is naarstig op zoek naar competente vakmensen. Met flexibele opleidingssystemen proberen we die vraag maximaal te beantwoorden.

**Beleidsdoelstelling 6 –****DE VERSNELDE TRANSITIE NAAR ZERO-EMISSIEVOERTUIGEN**

We versterken het Vlaams beleid rond 'clean power for transport' (CTP) met een focus op zero-emissievoertuigen. Concreet streven we voor personenwagens naar een marktaandeel van 7,5% in 2020, 20% in 2025 en 50% in 2030. De kloof met vandaag (0,8%) is nog bijzonder groot. Ook voor andere voertuigtypes, zoals tweewielers, bussen en vrachtwagens, streven we een vlootvergroening na. Tijdens dat proces naar zero-emissievoer maken we ook werk van de vermindering van de reële emissies van traditionele voertuigen. De transitie naar zero-emissievoertuigen is nodig om de klimaatambities te halen en de luchtkwaliteit te verbeteren.

**Beleidsvoorstel 6.1 –**

We leggen een vernieuwd uitvoeringskader voor het beleid over zero-emissievoertuigen vast met een bijbehorend actieplan (2020-2025).

Het CPT-actieplan 2020 wordt uitgebreid met een beleidsvisie tot 2030 en met maatregelen voor de periode 2020-2025. De huidige werking wordt daarbij verankerd met een centrale rol voor de minister van Energie en het Departement Omgeving. Ze worden daarin bijgestaan door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie en het CPT-team, waarin de belangrijkste belanghebbenden betrokken zijn. We zoeken samenwerking met steden en gemeenten, andere regio's in België, de Benelux en Europa.

**Beleidsvoorstel 6.2 –**

We stimuleren de markt voor zero-emissievoertuigen.

Zero-emissievoertuigen moeten goedkoper worden. Hun actieradius moet sterk stijgen. We hebben ook meer zero-emissievoertuigen nodig: zowel het aantal modellen als de aangeboden hoeveelheid wagens moeten omhoog. Dat geldt voor alle segmenten, van duur tot goedkoop. We dwingen een verbetering van het aanbod af door een consistent, ambitieus en zichtbaar beleid.

**Beleidsvoorstel 6.3 –**

We maken zero-emissievoertuigen financieel aantrekkelijk.

We trekken de huidige stimulansen in de vorm van onder andere premies, fiscale kortingen en projectsubsidies de komende jaren verder door. Zo overbruggen we de kloof met traditionele voertuigen, trekken we de transitie op gang en realiseren we onze vlootdoelstellingen. Naast de diversiteit van het aanbod aan zero-emissievoertuigen zijn de aankooprijks en de total cost of ownership (TCO) cruciale factoren. Voorlopig liggen die, zonder overheidssteun, een stuk hoger voor zero-emissievoertuigen dan voor de traditionele voertuigen.

**Beleidsvoorstel 6.4 –**

We bouwen de publieke laadinfrastructuur verder uit.

Na 2019 zal het tempo waarin laadpalen worden uitgerold, versneld moeten worden om aan de nodige publieke laadinfrastructuur te raken. Voor de aantallen, het aangeboden vermogen en het tempo van die uitrol moeten we rekening houden met de evolutie van het aantal elektrische wagens en met de vooropgestelde doelstellingen op dat vlak. Omwille van de eenvormigheid en de schaalvoordelen organiseren en ondersteunen we die uitrol op Vlaams niveau. Standaardisatie en interoperabiliteit moeten de zorgen van de gebruiker van elektrische voertuigen wegnemen.

**Beleidsvoorstel 6.5 –**

We schakelen versneld om naar zero-emissievoertuigen via niche- en bedrijfspvloten.

Naast de algemene stimuli die we geven, gaan we voor de niche- en bedrijfspvloten in projectvorm privaat-publieke samenwerkingen aan, zowel voor de vergroening van de voertuigvloeden als voor de uitbouw van de private of semipublieke laadinfrastructuur. Doordat een aantal barrières minder gelden voor bijvoorbeeld taxi's, deelsystemen en bedrijfspvloten, komen die categorieën als eerste in aanmerking voor de transitie naar zero-emissie.

**Beleidsvoorstel 6.6 –**

We organiseren zero-emissie openbaar vervoer.

Vanaf 2019 zullen in Vlaanderen nog louter hybride, elektrische of waterstofbussen worden aangekocht. In de periode 2020-2024 worden 925 batterij elektrische bussen aanbesteed. Tegen 2020 werken we een totaalvisie voor de vergroening van het openbaar busvervoer uit. In samenspraak met de steden, de gemeentes, de vervoerregio's en de netbeheerders worden de daarmee samenhangende infrastructuurvoorzieningen uitgetekend en uitgerold.

**Beleidsvoorstel 6.7 –**

We maken plaats voor lichte elektrische voertuigen.

We stimuleren het gebruik van lichte elektrische voertuigen zoals de elektrische fiets, de speedpedelec en de bromfiets. We creëren de nodige ruimte, verduidelijken en vereenvoudigen de plaats ervan op de weg en passen de infrastructuur aan voor een veilig en comfortabel gebruik van die vervoermiddelen. We rusten daarbij ook knooppunten en andere strategische plaatsen uit met veilige stalplaatsen en oplaadpunten. Die voertuigen zijn lichter en kleiner, waardoor het gebruik milieuvriendelijker, energie-efficiënter en ruimtezuiniger is.

**Beleidsvoorstel 6.8 –**

We werken een kader uit voor ultralage-emissiezones (ULEZ) en zero-emissiezones (ZEZ).

Om de uitrol van zero-emissievoertuigen te ondersteunen, scherpen we de voorwaarden van de lage-emissiezones (LEZ) geleidelijk aan zodat alleen de milieuvriendelijke voertuigen, waaronder uiteraard de voertuigen met zero-emissie, die zones binnen mogen. We breiden de LEZ's uit en vullen ze aan met een kader voor ultra-lage-emissiezones (ULEZ) en zero-emissiezones (ZEZ). Steden en gemeenten kunnen dan hun kernen of delen ervan op die manier inrichten vanaf 2025. Deze aanpak wordt in Vlaanderen bij voorkeur uniform toegepast.

**Beleidsvoorstel 6.9 –**

We pakken emissiefraude aan.

We verbeteren de homologatieprocedure. We kijken toe op een effectieve handhaving ervan. We organiseren conformiteitscontroles. We volgen de effecten van de nieuwe Europese voertuigtesten op. We verbeteren ook de periodieke keuring en de technische controles langs de weg. We onderzoeken het potentieel van nieuwe technieken, zoals remote sensing en *sniffer car*, om de werkelijke emissies van individuele voertuigen te bepalen en die data te gebruiken voor de aanpak van emissiefraude.

**Beleidsdoelstelling 7 –****SAMENWERKING IN  
QUADRUPLE-HELIX VERBAND**

De overgang naar Mobiliteit en logistiek 2.0 is geen kwestie van soloslim spelen maar van sterke samenwerking. We brengen de verschillende spelers samen. Zo kunnen we de transitie naar een duurzaam en digitaal mobiliteits- en logistiek systeem soepeler en sneller laten verlopen. We kunnen zo ook gemakkelijker komen tot een gezond evenwicht tussen publieke en private waarden. De transitie naar een vlotter, veiliger, toegankelijker en duurzamer mobiliteits- en logistiek systeem kan pas succesvol zijn als burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen



gen de beoogde verandering omarmen en zich engageren om eraan mee te werken.

#### Beleidsvoorstel 7.1 –

We doen systeemdenken ingang vinden om tot verandering te komen.

De uitdagingen op het vlak van mobiliteit en logistiek vragen om een aanpak die oog heeft voor de complexe samenhang: niet alleen binnen het mobiliteits- en logistiek systeem maar ook met andere systemen zoals het ruimtelijk systeem en het energiesysteem. Daarom hanteren we systeemanalyses als methodiek om het mobiliteits- en logistiek systeem te begrijpen en gericht te beïnvloeden.

#### Beleidsvoorstel 7.2 –

We werken innovatiegericht samen met bedrijven en kennisinstellingen in speerpuntclusters en competentiecentra.

We hebben belangrijke innovaties nodig. Daarvoor kijken we naar onze bedrijven. We bundelen binnen bestaande en nieuw op te richten speerpuntclusters of competentiecentra de krachten. We werken daarin de onzekerheden over innovatie verder weg. We geven de verschillende actoren voldoende ruimte om oplossingen uit te werken, te demonstreren, op te schalen maar ook te valoriseren en te commercialiseren.

#### Beleidsvoorstel 7.3 –

We moedigen sociale innovatie aan.

De Vlaming wordt mondiger en weet zich heel efficiënt en zichtbaar te organiseren. Onder andere door digitale platformen en apps hebben inwoners en verenigingen al diverse succesvolle initiatieven genomen. We willen zulke acties ondersteunen en samenwerken met de verandingsgezinde groepen. Door ze financieel te ondersteunen maar ze ook naamsbekendheid te geven zorgen we ervoor dat de nieuwe ideeën sneller opgepikt worden. Instrumenten zoals een green deal of het afsluiten van een mobiliteitspact met maatschappelijke belangengroepen kunnen daarbij als katalysator dienen.

**DEPARTEMENT  
KANSELARIJ EN BESTUUR**

Havenlaan 88 bus 20  
1000 Brussel  
departement.kb@vlaanderen.be  
**www.vlaanderen.be**