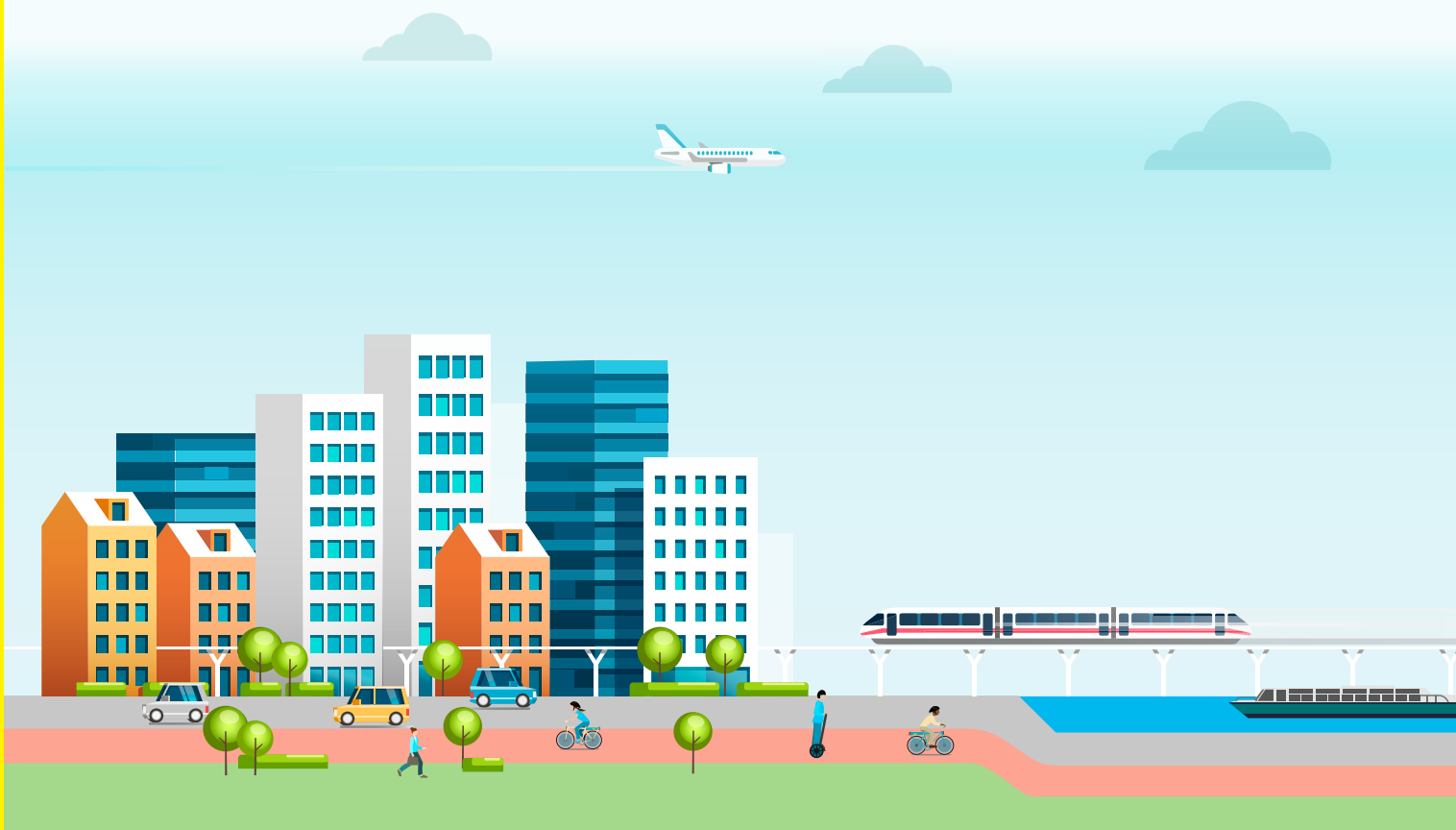


# Visuele samenvatting Mobiliteitsvisie 2040

PERSONENMOBILITEIT



Vlaamse  
overheid

BELEIDSDOMEIN  
MOBILITEIT &  
OPENBARE  
WERKEN

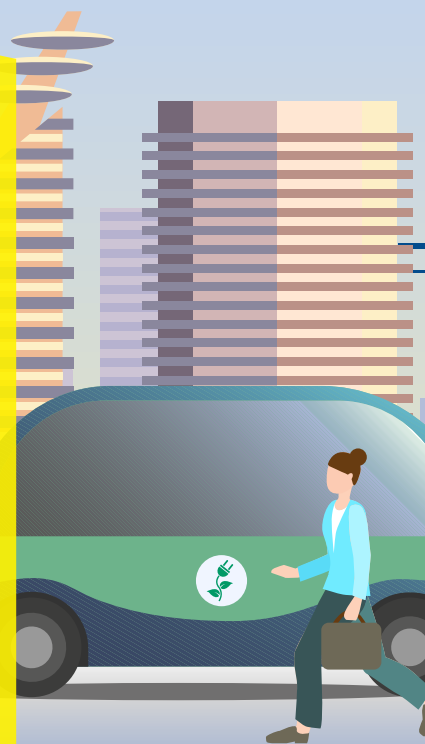
# 1 Waarom deze samenvatting?

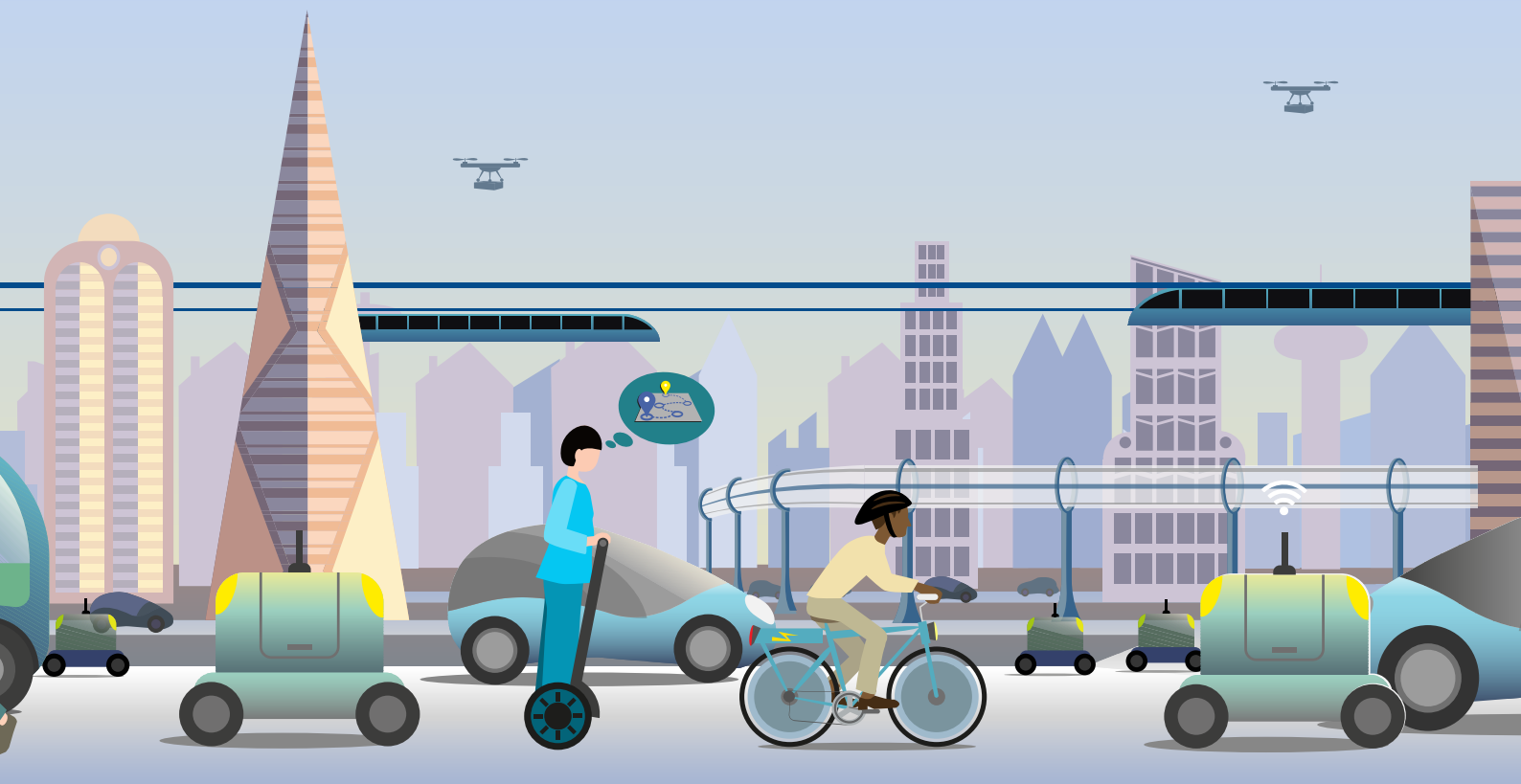
Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd. Die geeft aan waar we de komende 20 jaar naartoe willen: met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven.

- Mobiliteit moet maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen
- Op een duurzame en veilige manier
- Op maat van alle mensen en bedrijven

## Inhoud

- 1 Waarom deze samenvatting? 3
- 2 Wat komt er op ons af 4
- 3 Waar willen we naartoe? 8
- 4 Hoe maken we onze ambitie concreet 10





De Vlaamse overheid kan deze ambitie niet alleen waarmaken: we moeten samenwerken met overheden en andere (private) actoren en organisaties. Daarnaast hebben we nieuwe creatieve ideeën nodig. Daarom is deze mobiliteitsvisie opgevat als een **open, inspirerend** en **adaptief** beleidskader, waarmee we als Vlaamse overheid zelf aan de slag gaan, maar ook anderen uitnodigen om actie te ondernemen.

- **Open:** de visie geeft een richting, maar de concrete weg(en) ernaartoe zijn open
- **Inspirerend:** de visie wil inspireren en enthousiasmeren om actie te ondernemen
- **Adaptief:** de visie laat ruimte voor verandering

In deze samenvatting lichten we de belangrijkste accenten uit de mobiliteitsvisie op **personenmobiliteit** toe. We starten met een blik op de toekomst, om daarna te tonen waar we naartoe willen en wat nodig is om onze ambitie waar te maken.

Onze ambitie is om samen met de vervoerregio's werk te maken van duurzame vraaggestuurde mobiliteitsoplossingen die **inclusief, actief** en **multimodaal** zijn en bestaan uit een veilig en gedifferentieerd aanbod van duurzame mobiliteitsdiensten.

## 2 Wat komt er op ons af?

Onze maatschappij is voortdurend in beweging. De Mobiliteitsvisie 2040 houdt daarom niet alleen rekening met de problemen van **vandaag**, maar ook met de kansen en uitdagingen van **morgen**. We geven daarom een beknopt overzicht van de ontwikkelingen die onze mobiliteit zullen beïnvloeden.





Hoe deze ontwikkelingen het mobiliteitssysteem zullen beïnvloeden, is niet altijd even duidelijk. Sommige ontwikkelingen kunnen leiden tot meer verplaatsingen, andere tot minder verplaatsingen. Ook autonome vervoersystemen en drones, virtuele realiteiten (als alternatief voor fysieke verplaatsingen) en technologieën voor slimme steden kunnen verkeer en vervoer meer of minder duurzaam maken.

Sommige ontwikkelingen kunnen **oplossingen** aanreiken. Denk bijvoorbeeld aan de elektrische fiets, zero-emissievoermiddelen, autonome voermiddelen en gedeeld vervoer. Zij kunnen ons mobiliteitssysteem duurzamer en veiliger maken. Net zoals ingrepen in de openbare ruimte. Samen met de transformatie van onze bestaande ruimte kunnen die ontwikkelingen ons minder afhankelijk maken van een eigen auto. De nabijheid van onder andere winkels en recreatiemogelijkheden doet ons meer actief bewegen (stappen en trappen). Daarnaast zorgen verdichting en nabijheid voor een efficiëntere organisatie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Sommige ontwikkelingen brengen ook **nieuwe uitdagingen** met zich mee. Zo neemt de vraag naar toegankelijk vervoer toe, door de veroudering van de bevolking en de digitalisering van het mobiliteitssysteem. Jongeren die opgroeien met digitale technologieën hebben mogelijk ook andere verwachtingen en wensen, zoals flexibiliteit en onmiddellijke beschikbaarheid.



### 3 Waar willen we naartoe?

---

Onze mobiliteit kan anders en beter. Daarom schuiven we vier kaders naar voren. Die vinden we ook terug in het Europese beleid en in het beleid van andere landen.



**TEGEN 2050**

1

**Zijn er geen zware verkeersslachtoffers meer**

Jammer genoeg vallen er jaarlijks nog te veel verkeersslachtoffers in Vlaanderen. Vandaar de nood aan veilige en slimme vervoermiddelen, veilig verkeersgedrag en een veilige omgeving die gevaarlijke situaties voorkomt.



**0%**  
VERKEERSSLACHTOFFERS

2

**Zijn er geen vervoersemisssies meer**

De klimaatuitdaging en de bezorgdheid over de luchtkwaliteit staan hoog op de maatschappelijke agenda. De EU wil tegen 2050 klimaatneutraal zijn. Daarom moeten we werk maken van emissievrije, energiezuinige vervoermiddelen en hernieuwbare, koolstofarme brandstoffen. We moeten ons ook minder met gemotoriseerde vervoermiddelen verplaatsen.



**0%**  
VERVOERSEMISSIES

3

**Is er een vlotte en naadloze mobiliteit**

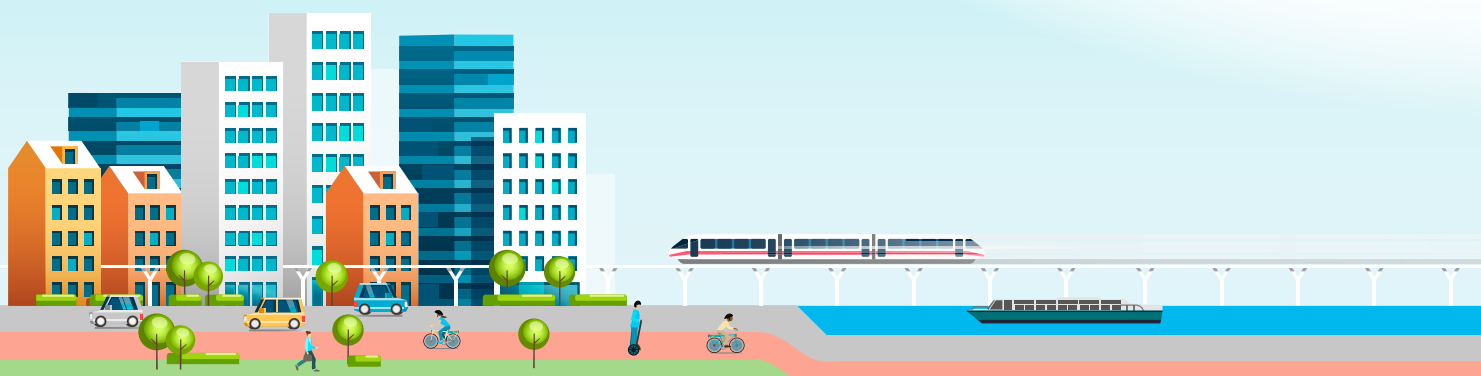
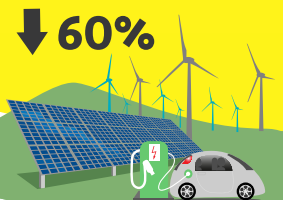
Tijdsverlies en onbetrouwbaar verkeer en vervoer hebben een enorme persoonlijke en economische kost. Om tijdsverlies te verminderen, is het belangrijk dat we ons minder verplaatsen, meer gebruik maken van collectieve systemen of ons op een actieve manier verplaatsen en onze reis anders inplannen. Digitale en innovatieve technologieën kunnen ons hierbij helpen. Ze maken het ook mogelijk om vlot te schakelen tussen verschillende vervoermiddelen.



4

**Vermindert de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%**

Heel wat niet-hernieuwbare en schaarse materialen worden gebruikt voor de productie en het gebruik van vervoermiddelen en de aanleg van infrastructuur. Om het verbruik van nieuwe grondstoffen te verminderen, moeten we de vraag naar vervoermiddelen verkleinen en het gebruik ervan optimaliseren. Ook innovaties zijn hierbij van groot belang.





## 4 Hoe maken we onze ambitie concreet?

---

Om onze ambities voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personenmobiliteit waar te maken, schuiven we voor **2040 vier cruciale beleidsthema's** naar voor, elk met bijhorende doelstellingen en beleidsprioriteiten.

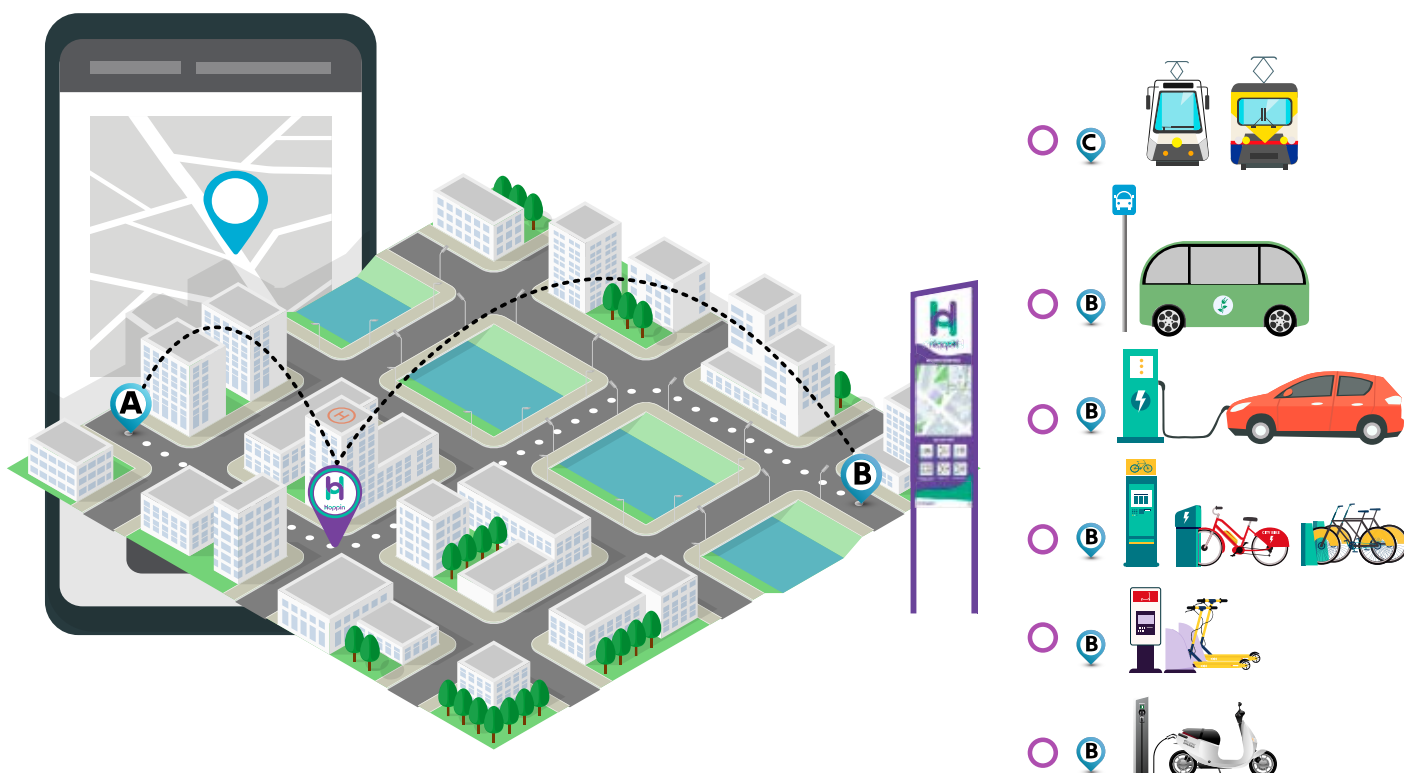


## Knooppunten & netwerken

Als we willen dat meer mensen zich op een duurzame en veilige manier verplaatsen, hebben we een **slim geconnecteerd mobiliteitssysteem** nodig. Dat bestaat uit een **netwerk** van **knooppunten (zogenaamde Hoppinpunten)**: reizigers kunnen er op een vlotte en comfortabele manier op-, af- of overstappen op actieve, gedeelde of collectieve emissievrije vervoermiddelen. Deze knooppunten zijn verbonden **via verschillende infrastructuurnetwerken** en **data- en informatiesystemen**, zodat reizigers goed geïnformeerd zijn over het beschikbare vervoersaanbod.

### Kenmerken van een slim geheel van knooppunten en netwerken:

- **Robuust:** het moet tegen een stootje kunnen (bv. slechte weersomstandigheden) of kunnen omgaan met veranderingen (bv. meer of minder verkeer of andere vervoermiddelen)
- **Toekomstbestendig:** het moet om kunnen met toekomstige ontwikkelingen (bv. zelfrijdende, elektrische wagens)
- **Volledig:** er zijn geen bottlenecks, ontbrekende schakels of onveilige situaties
- **Naadloze aangesloten:** het stimuleert een gevarieerd gebruik van de verschillende modi
- **Verleidelijk:** het is toegankelijk, veilig en nodigt uit tot het gebruik ervan



**HOE GERAKEN WE DAAR?**

1

**Werk maken van een multi-modaal mobiliteitssysteem**

We realiseren de knooppunten en netwerken die belangrijk zijn om ons over een korte, middellange en lange afstand te verplaatsen. We verweven de infrastructuur- en vervoersnetwerken in de knooppunten en zorgen ervoor dat ze veilig ingericht worden. Hierbij is ook de uitbouw van deelsystemen belangrijk, net zoals het koppelen van collectieve vervoersnetwerken en fiets- en voetgangersnetwerken.

2

**Continu verbeteren op basis van data**

De verkeerssituatie op infrastructuur- en vervoersnetwerken (en de omgeving) verandert voortdurend. Daarom wordt er continu data over de toestand en het gebruik van knooppunten en netwerken verzameld. Op basis daarvan worden aanbieders en gebruikers geïnfomeerd en de infrastructuur- en vervoersnetwerken aangepast.

3

**Werk maken van een moeiteloze overstap en een aantrekkelijke omgeving**

Om mensen te overtuigen om minder vaak de auto te gebruiken, is het belangrijk dat reizigers moeiteloos kunnen overstappen tussen verschillende modi. Ook de trajecten tussen de knooppunten en de aantrekkelijkheid van de omgeving spelen hierbij een rol.

**Hefboom:**

Voor een duurzame, veilige, vlotte en betrouwbare personen- en goederenmobiliteit zijn investeringen nodig. Grote mobiliteitsinvesteringen gebeuren vanuit een integrale benadering, gelinkt aan de beoogde Vlaamse economische vernieuwing.

**Hefboom:**

We ontwikkelen nog slimmer door werk te maken van de ruimtelijke transformatie zoals opgenomen in de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

<https://omgeving.vlaanderen.be/beleidsplan-ruimte-vlaanderen>

**Voor meer info over de inrichting van knooppunten, zie**

[www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/hoppinpunten#beleidsvisie-en-implementatiekader](http://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/hoppinpunten#beleidsvisie-en-implementatiekader).

## Datastrategie & digitalisering

Data en digitale technologie zijn essentieel. Om reizigers slim te informeren, maar ook om vervoermiddelen te verbinden, zowel onderling als met de infrastructuur. Digitalisering zorgt ervoor dat informatie veel sneller wordt opgepikt door elektronische apparaten (bv. smartphones, voertuigen, computers, ...). Daarom brengen we op een efficiënte, veilige en doelmatige manier informatie over het verkeer en het vervoer samen, zodat reizigers (met respect voor hun privacy) hun reisroutes en hun vervoermiddelen kunnen kiezen, reserveren, betalen en opvolgen.

### Belangrijkste kenmerken van slimme mobiliteit op basis van data en digitalisering:

- Het blijft **veilig**. Veiligheid, vertrouwen en privacy zijn cruciaal bij data-uitwisseling.
- Niemand wordt **uitgesloten**. Iedereen kan gebundelde (anonieme) data opvragen en gebruiken.
- Naadloze dienstverlening betekent **maximale koppeling** tussen alle aanbieders, beheerders en gebruikers.
- Het vraagt om **samenwerking**. Producten, systemen of organisaties kunnen pas zonder beperkingen onderling samenwerken, over de grenzen heen, als er Europese standaarden en procedures zijn voor data-uitwisseling.



**HOE GERAKEN WE DAAR?**

1

**We delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier**

We delen nu al volop data via onze smartphone. Maar ook voertuigen en infrastructuur verzamelen data. Door al deze data samen te brengen op multimodale en neutrale dataplatformen, kan ze voor verschillende toepassingen gebruikt worden (reizigers informeren, verkeersstromen sturen, ...). Voor een goede besluitvorming is het belangrijk dat deze data betrouwbaar, volledig en actueel zijn. Bij data-uitwisseling zijn veiligheid en vertrouwen dan weer cruciaal.

2

**Systemen moeten met elkaar kunnen praten**

Een slim mobiliteitsstelsel verbindt gebruikers, vervoermiddelen en infrastructuur met elkaar. Daarnaast zorgt het ervoor dat vervoeraanbieders, beheerders van netwerken en gebruikers data met elkaar kunnen uitwisselen. Hiervoor zijn niet alleen datanetwerken nodig, maar ook de inbedding van digitale technologie en samenwerking. Verschillende soorten systemen spreken vaak een andere taal, maar moeten toch kunnen communiceren met elkaar. Alleen dan kunnen ze zonder beperkingen over de regio's en landsgrenzen heen samenwerken. Hiervoor zijn Europese standaarden, protocollen en procedures nodig.

**Hefboom:**

We bouwen een data gedreven Vlaams mobiliteitsbeleid uit. We nemen beslissingen, lanceren nieuwe initiatieven en evalueren die op basis van data en praktijkbewijzen. Hiervoor is niet alleen digitale infrastructuur nodig, maar ook kennis, competentie en samenwerking.

3

**We hebben een performant(e) mobiliteitsdatasysteem en -aansturing**

We wisselen data uit en gebruiken ze voor het nemen van beleidsbeslissingen. Gebundelde datastromen van verkeer en vervoer via publieke infrastructuur beschouwen we als een publiek goed met open toegang. Zo kunnen beleid en kennis over mobiliteit en transport volop verder ontwikkeld worden. Om zoveel mogelijk open data beschikbaar te stellen, gaan we in dialoog met verschillende bedrijfs-, beleids- en kennisspelers. Hierbij zijn vertrouwen, veiligheid, en duidelijke aansprakelijkheidsafspraken belangrijke factoren.



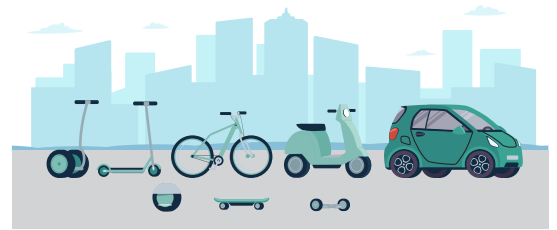
## Aanbodzijde

Ons mobiliteitssysteem is de voorbije 50 jaar sterk veranderd. De komende decennia zal het ook verder blijven evolueren. Verschillende ontwikkelingen bieden perspectieven om het mobiliteitssysteem duurzaam, veilig en slim te maken. We willen vooral een aanbod van emissievrije vervoermiddelen en publieke en private mobiliteitsdiensten die aanzetten tot actief, duurzaam en multimodaal gedrag.

### Kenmerken van een goed functionerende aanbodzijde:

- **Kwaliteitsvolle opties:** mensen kunnen relevante vervoersopties kiezen op basis van betaalbaarheid, betrouwbaarheid, vlotheid, milieu- en klimaatvriendelijkheid, ...
- **Open markt:** geen drempels zodat publieke en private initiatieven voor personenmobiliteit op een veilige en (kosten)efficiënte manier ingezet kunnen worden
- **Gelijk speleveld:** de prijszetting van verschillende vervoersmogelijkheden houdt rekening met de maatschappelijke kosten en baten
- **Duurzame groei:** vergroening van de mobiliteit als voorwaarde voor de groei van de vervoerssector



**HOE GERAKEN WE DAAR?**

1

**We komen tot een kwaliteitsvol, vraag gedreven vervoersaanbod**

Op basis van data over de verkeers- en vervoersstromen komen we samen met de publieke en private vervoersaanbieders tot een vervoersaanbod dat voor iedereen toegankelijk is en ervoor zorgt dat scholen, ziekenhuizen, bedrijventerreinen, winkelcentra, ... voor iedereen op een duurzame manier bereikbaar zijn.

2

**We komen tot een gelijk speelveld tussen de modi**

Hiervoor zijn afspraken nodig over vergroening, veiligheid, data-uitwisseling, toegankelijkheid, ... Daarnaast is het belangrijk dat de verschillende vervoersmogelijkheden een prijs hebben die rekening houdt met de maatschappelijke kosten en baten. Het gecombineerd gebruik van verschillende modi mag ook niet substantieel duurder zijn.

3

**We verduurzamen het vervoersaanbod en de netwerken**

Duurzame mobiliteit betekent ook dat we resoluut inzetten op zero-emissievoermiddelen (en het delen ervan), de uitbouw van oplaad- en tankpunten voor emissievrije voermiddelen en de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. We hebben ook een efficiënt en onderling verbonden multimodaal vervoerssysteem nodig, versterkt door een netwerk van betaalbare hogesnelheidstreinen en schonere en actievere mobiliteit in groenere steden.

**Hefboom:**

Het regelgevend kader moet voldoende innovatie toelaten. Zo kan het innovatie ondersteunen en stimuleren en omgaan met onzekerheid en incidenten. Vlaanderen zal de kennis, expertise en innovatie voor het data gedreven mobiliteitsbeleid mee ontwikkelen en proactief inzetten.

## Vraaggedrag

Verplaatsingsgedrag is gewoontegedrag. Bij het maken van keuzes staan we meestal niet stil bij de impact ervan op andere weggebruikers, de omgeving of het klimaat. Daardoor grijpen we vaak naar de auto, ook al zijn er soms betere alternatieven. Daarom willen we reizigers overtuigen om meer te kiezen voor actieve manieren om zich te verplaatsen, voor combimobiliteit of om de auto te laten staan of te delen. Zo komen we tot een evenwichtiger modale verdeling.

### Kenmerken van een bewuster, duurzaam vraaggedrag:

- **Bewust:** belang en nut van verplaatsingen inschatten
- **Bekend:** kennen en afwegen van verschillende digitale opties en vervoersopties
- **Logisch:** inzien van de maatschappelijke effecten van het gedrag
- **Aangemoedigd:** fiscale stimulansen en fiscale en juridische kaders





**HOE GERAKEN WE DAAR?**

1

**We verhogen de bereidheid om te veranderen**

We overtuigen mensen van het belang en het nut om zich op een duurzame manier te verplaatsen. Ook een betere kennis van alternatieve vervoersoplossingen of digitale oplossingen (bv. telewerken) en relevante informatie over het beschikbare vervoersaanbod dragen hieraan bij. De gebruiker moet de voordelen hiervan duidelijk zien en voelen (bv. gebruiksvriendelijk, comfortabel, ...).

2

**We belonen gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag**

We moedigen (duurzaam) deelfervoer en -diensten aan. Maar ook financiële stimulansen zijn belangrijke drijfveren voor gedragsverandering. Vandaar het belang van een aangepaste prijszetting. Die biedt een betere afspiegeling van de maatschappelijke kosten en baten van elk vervoermiddel.

3

**We sturen op basis van een integrale afweging**

Digitalisering kan het mobiliteitsstelsel beïnvloeden in positieve en negatieve zin. Daarom gaan we samen met verschillende actoren aan de slag om het stelsel vorm te geven. We maken hierbij de afweging tussen veiligheid, milieu, bereikbaarheid en materiaalgebruik.

**Hefboom:**

Een krachtig en vernieuwend mobiliteitsbeleid is samenwerken met gebruikers en betrokkenen om na te denken over de verschillende mobiliteitsuitdagingen, en daarna via participatie oplossingen uit te werken voor die uitdagingen.

## **Colofon**

### **Samenstelling**

Vlaamse overheid - Beleidsdomein  
Mobiliteit en Openbare Werken

### **Verantwoordelijke uitgever**

ir. Filip Boelaert,  
Secretaris-generaal Departement  
Mobiliteit en Openbare Werken,  
Koning Albert II-laan 20, bus 2,  
1000 Brussel

### **Lay-out & druk / realisatie**

RCA, [www.rca.be](http://www.rca.be)

### **Depotnummer**

D/2021/3241/396

### **Uitgave**

December 2021



