

Visuele samenvatting Mobiliteitsvisie 2040

GOEDERENVERVOER



Vlaamse
overheid

BELEIDSDOMEIN
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

1 Waarom deze samenvatting?

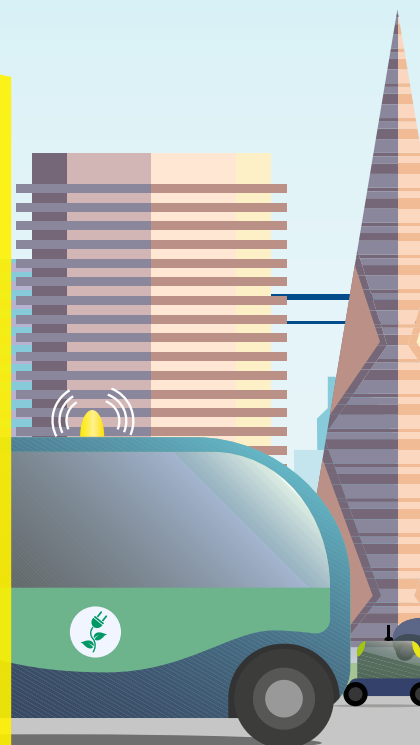
Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 goedgekeurd. Die geeft aan waar we de komende 20 jaar naartoe willen: met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam goederentransport en logistiek.

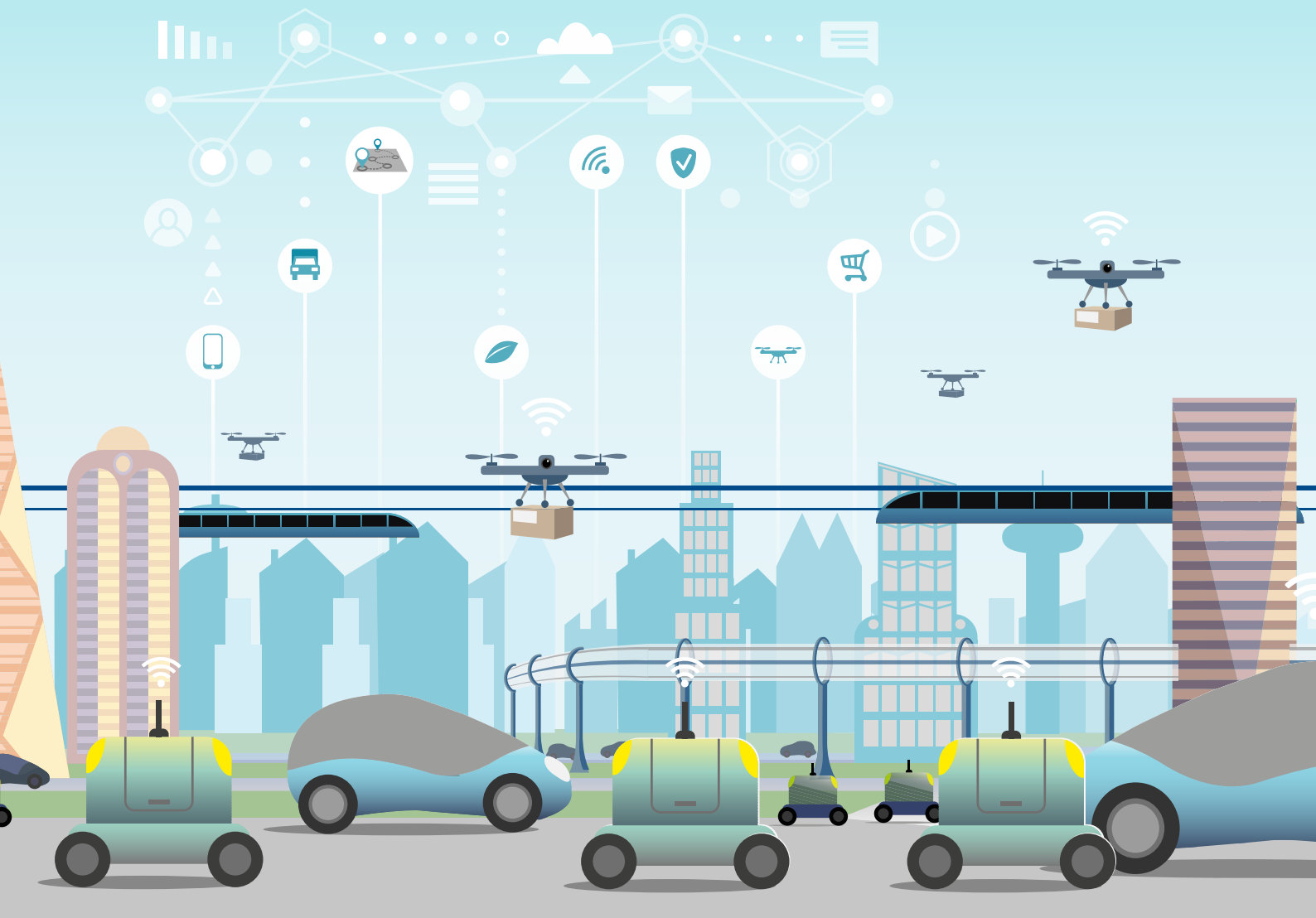
Vlaanderen

- blijft aantrekkelijk als logistieke poort voor Europa,
- is sterk verbonden met andere internationale economische polen
- ontwikkelt nieuwe groeidomeinen in de transitie naar een duurzame industrie en circulaire economie

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 voor **goederenvervoer** 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 op het vlak van goederenvervoer is om samen met bedrijven en vervoerregio's te komen tot **duurzame logistieke oplossingen** waardoor bedrijven in Vlaanderen competitief kunnen blijven en veilig, vlot en betrouwbaar geconnecteerd binnen Vlaanderen en met economische polen in de rest van de wereld. **Datagedreven samenwerking** en aansturing zorgt voor een feilloze organisatie van het goederenvervoer en laat een **competitief en kostenefficiënt** ketenmanagement toe.

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 een beknopt overzicht van de ontwikkelingen die het goederenvervoer zullen beïnvloeden.



Demografische ontwikkelingen:**In 2050:**

- zijn we met meer (bijna 7,3 miljoen Vlamingen) en gemiddeld ouder (24 % van de bevolking ouder dan 67 jaar).

Wetenschappelijke en technologische ontwikkelingen:

- Productinnovaties (bv. autonoom rijden/varen, zero-emissievoermiddelen, ...)
- Procesinnovaties (bv. eenvoudig digitaal boeken en betalen van transport, automatisatie, toepassingen van het Fysieke Internet, ...)
- Diensteninnovaties (bv. logistiek als een dienstverlening met een mix van vervoersopties)

Ruimtelijke en energetische ontwikkelingen en klimatologische veranderingen:

- Klimaatverandering en transitie van het energiesysteem
- Toenemende druk op natuurlijke hulpbronnen en de open ruimte
- Noodzaak om de bestaande ruimte te transformeren en beter te benutten



Economische ontwikkelingen:

- Transitie naar een circulaire economie
- Groei van (digitale) platformmodellen en e-commerce
- Industriële transformatie

Maatschappelijke ontwikkelingen:

- Toenemend milieubewustzijn, aandacht voor een gezonde levensstijl
- Maatschappelijke druk op impact van bedrijven en consumptie
- Meer of minder aandacht voor samenwerking (bv. samen laden)

Hoe deze ontwikkelingen het transportsysteem zullen beïnvloeden, is niet altijd even duidelijk. Sommige ontwikkelingen kunnen leiden tot meer goederenvervoer, andere tot minder. Ze lijken nog veraf, maar evolueren snel. Zo kunnen autonome zero-emissievoermiddelen (bv. autonome scheepvaart, hyperloop, ...), alternatieve modi (waaronder drones, ondergrondse logistieke systemen, ...) en technologieën voor slimme bevoorrading van steden **het transportsysteem grondig hertekenen, duurzamer en veiliger maken**. Samen met de transformatie van de bestaande ruimte kunnen zij ons **minder afhankelijk maken van vrachtwagens of bestelwagens**.



3 Waar willen we naartoe?

Ons transport kan anders en beter. Daarom schuiven we vier kaders naar voren. Die vinden we ook terug in het Europese beleid en in dat 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.



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 en energiezuinige vervoermiddelen, hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. We moeten ook efficiënter gebruik maken van gemotoriseerde vervoermiddelen.



3

Is er een vlotte en naadloze mobiliteit

Tijdverlies en onbetrouwbaar verkeer en vervoer hebben een enorme economische kost. Om tijdverlies te verminderen, is het belangrijk dat we efficiënter gebruik maken van gemotoriseerde vervoermiddelen en de route 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 in logistiek en industrie (bv. binnen circulaire economie) kunnen hierbij van grote meerwaarde zijn.

↓ 60%



4 Hoe maken we onze ambitie concreet?

Om onze ambitie voor een duurzaam, veilig, vlot en betrouwbaar goederenvervoer waar te maken, schuiven we voor **2040 vier cruciale beleidsthema's** naar voren, elk met bijbehorende doelstellingen en beleidsprioriteiten.



Knooppunten & netwerken

Als we goederen op een duurzame en veilige manier willen vervoeren, hebben we een **slim geconnecteerd transportsysteem** nodig. Dat bestaat uit een **netwerk** van **knooppunten**, waar de goederenoverslag op een kostenefficiënte manier plaatsvindt. Deze knooppunten zijn verbonden via **verschillende infrastructuurnetwerken** en **data- en informatiesystemen**, waarbinnen een competitief duurzaam logistiek dienstenaanbod voor goederentransport en -belevering georganiseerd wordt.

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 kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen (bv. zelfrijdende vervoermiddelen, veranderende goederenstromen)
- **Volledig:** er zijn geen bottlenecks, ontbrekende schakels of onveilige situaties
- **Naadloos:** het stimuleert een gevarieerd gebruik van de verschillende modi
- **Verleidelijk:** het is veilig en efficiënt en nodigt uit tot het gebruik ervan



HOE GERAKEN WE DAAR?

1

Werk maken van een multi-modaal transportsysteem

We realiseren de knooppunten en netwerken om tot een betere spreiding en gebruik van de verschillende modi te komen en de beladingsgraad te verhogen. We verweven de infrastructuur- en vervoersnetwerken in de knooppunten en zorgen ervoor dat ze veilig ingericht worden. Dit netwerk van knooppunten, lever- en afhaalpunten, samen met emissievrije vervoermiddelen, staat in voor een duurzame logistiek binnen steden. Via inrichting en organisatie van de publieke ruimte vermijden we onnodige transporten en lokale hinder.

Hefboom:

Voor duurzaam, veilig, vlot en betrouwbaar goederenvervoer 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>

2

Continu verbeteren op basis van data

De verkeerssituatie op infrastructuur- en vervoersnetwerken (en de omgeving) verandert voortdurend. Daarom verzamelen we continu data over de toestand en het gebruik van knooppunten en netwerken. Op basis daarvan informeren we aanbieders en gebruikers en passen we de infrastructuur- en vervoersnetwerken aan.

3

Streven naar een efficiënte overslag van goederen vanuit een integrale benadering

Een efficiënte overslag is cruciaal om de netwerk- en knooppuntbenadering te laten werken. Een integrale benadering veronderstelt een toekomstbestendige basisinfrastructuur (voor vervoer, data en energie) over het gehele traject. Daarom zijn ook de trajecten tussen de knooppunten belangrijk. Naar verkeersveiligheid kan het ook relevant zijn om transportstromen in tijd of ruimte te ontvlechten (bv. voorbehouden tijdstippen voor het goederenvervoer rondom logistieke knooppunten).

Datastrategie & digitalisering

Data en digitale technologie zijn essentieel. Om transporteurs slim te informeren, maar ook om transportmiddelen 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. Zo kunnen bedrijven hun goederenvervoer optimaal (laten) plannen, boeken, betalen, uitvoeren en opvolgen zonder daarbij concurrentiegevoelige informatie vrij te geven.

Belangrijkste kenmerken van slim goederenvervoer 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 zonder beperkingen onderling samenwerken dankzij standaarden, procedures en protocollen 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 en via bedrijfsprocessen (bv. Electronic Data Interchange). Maar ook voertuigen en infrastructures verzamelen data. Door al deze data samen te brengen op multimodale en neutrale dataplatformen, kunnen we ze voor verschillende toepassingen gebruiken (transporteurs informeren, verkeersstromen sturen, ...). Voor een goede besluitvorming is het belangrijk dat deze data betrouwbaar, volledig en actueel zijn.

2

Systemen moeten met elkaar kunnen praten

Een slim transportsysteem 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.

Hefboom:

We bouwen een datagedreven Vlaams transportbeleid 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 realiseren een performant(e) datasysteem 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 transportsysteem is de voorbije 50 jaar sterk veranderd. De komende decennia zal het blijven evolueren. Verschillende ontwikkelingen bieden perspectieven om het transportsysteem duurzaam, veilig en slim te maken. We willen vooral een competitief aanbod van duurzame en emissievrije logistieke oplossingen voor een veilig, vlot en betrouwbaar goederenvervoer.

Kenmerken van een goed functionerende aanbodzijde:

- **Kwaliteitsvolle opties:** transporteurs en consumenten kunnen relevante vervoersopties kiezen op basis van betaalbaarheid, betrouwbaarheid, vlotheid, milieu- en klimaatvriendelijkheid, ...
- **Open markt:** geen drempels zodat initiatieven voor goederenvervoer op een veilige en (kosten)efficiënte manier ingezet kunnen worden
- **Gelijk speleveld:** de prijszetting van verschillende transportmodi houdt rekening met de maatschappelijke kosten en baten
- **Duurzame groei:** vergroening van het transport als voorwaarde voor de groei van de transportsector



HOE GERAKEN WE DAAR?

1

We komen tot een kwaliteitsvol, vraaggedreven vervoersaanbod

Op basis van data over de verkeers- en vervoersstromen komen we tot een synchromodaal vervoerssysteem. De verschillende modi zijn daarbij verbonden in een netwerk onder regie van logistieke dienstverleners. Zo kunnen die de klant een geïntegreerde oplossing voor zijn vervoer aanreiken. We kijken hierbij voornamelijk naar corridors en gebieden met een voldoende ladingsaanbod zodat grote logistieke stromen en alternatieve modi alle kansen krijgen.

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. Daarom is het van belang dat overslagkosten verminderen.

3

We verduurzamen het vervoersaanbod en de netwerken

Duurzaam transport betekent dat we resoluut inzetten op zero-emissie-voermiddelen, de uitbouw van oplaad- en tankpunten voor emissievrije voertuigen en de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. We hebben ook een efficiënt en onderling verbonden multimodaal transportsysteem nodig.

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 datagedreven beleid mee ontwikkelen en proactief inzetten.

Vraaggedrag

Hoe goederen vervoerd worden, is vaak ingegeven door vertrouwdheid, gemak en kostprijs. Bij het maken van keuzes staan we meestal niet stil bij de impact ervan op andere weggebruikers, de omgeving of het klimaat. Daardoor maken we vaak gebruik van de vrachtwagen, ook al zijn er soms alternatieven voorhanden. We willen bedrijven dan ook overtuigen om multi- of synchromodaal vervoer als een volwaardige optie te beschouwen, de beladingsgraad te verhogen en meer te kiezen voor het spoor en de binnenvaart. Zo komen we tot een evenwichtigere modale verdeling.

Kenmerken van een bewuster, duurzaam vraaggedrag:

- **Bewust:** belang en nut van duurzaam vervoer inschatten
- **Bekend:** kennen en afwegen van verschillende 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 bedrijven van het belang om bewuster om te gaan met de vraag naar transport en producten die het aantal leveringen verhogen. Ook een betere kennis van alternatieve vervoersoplossingen en relevante informatie over alternatieve transportmogelijkheden dragen hieraan bij. De transporteur of consument moet de voordelen hiervan duidelijk zien en voelen.

2

We belonen gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag

Voor goederenvervoer over de langere afstand leggen we de focus op synchrodaal vervoer. Vooral internationale en regionale knooppunten en hun multimodale verbindingen zijn hierbij essentieel. We komen tot een efficiënte organisatie van de lokale distributie. Maar ook financiële stimulanzen 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 transportsysteem beïnvloeden in positieve en negatieve zin. Daarom gaan we samen met verschillende actoren aan de slag om het systeem vorm te geven. We maken hierbij de afweging tussen veiligheid, milieu, bereikbaarheid en materiaalgebruik.

**Hefboom:**

Een krachtadig en vernieuwend transportbeleid is samenwerken met gebruikers en betrokkenen. Om na te denken over de verschillende transportuitdagingen en daarna via participatie de juiste oplossingen uit te werken.

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

Depotnummer

D/2021/3241/396

Uitgave

Januari 2022

