

---

# MOBILITEITSONDERZOEK BELGIE 2010

Rapport in opdracht van:  
**NL EVD International**  
Juliana van Stolberglaan 148  
2595 CL Den Haag  
P.O. Box 20105  
2500 EC Den Haag  
Nederland

28 Februari 2011

---



 **TRANSPORT & MOBILITY  
LEUVEN**

*Your link to integrated analyses !*

**TRANSPORT & MOBILITY LEUVEN**  
DIESTSESTEENWEG 57  
3010 KESSEL-LO (LEUVEN)  
BELGIË  
TEL +32 (16) 31 77 30  
FAX +32 (16) 31 77 39  
<http://www.tmleuven.be/>

*Rapportnummer:*  
10.51

*Auteur:*  
Sven Maerivoet

Auteur: Sven Maerivoet  
Laatste wijziging: 28 Februari 2011

## **Mobiliteitsonderzoek België 2010**

### **Inhoudstafel**

<b>1. Samenvatting .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Inleiding .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Selectie van de marktspelers .....</b>	<b>4</b>
3.1 Overzicht van de verschillende marktspelers .....	4
3.1.1 Overheden en beleidsmakers .....	4
3.1.2 Steden .....	6
3.1.3 Openbare vervoersaanbieders .....	6
3.1.4 Privé bedrijven .....	7
3.2 Opmerkingen naar aanleiding van de interviews .....	7
<b>4. Interviews met marktspelers .....</b>	<b>8</b>
4.1 Interviews met overheden en beleidsmakers .....	8
4.1.1 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer .....	8
4.1.2 Vlaams Departement Financiën en Begroting .....	9
4.1.3 Vlaamse Departementen Mobiliteit en Openbare Werken, en Innovatie .....	10
4.1.4 Verkeerscentrum Vlaanderen .....	11
4.1.5 Waals Ministerie van Uitrusting en Vervoer .....	12
4.1.6 Brussels Ministerie van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer .....	13
4.1.7 Mobiris Verkeerscentrum te Brussel .....	14
4.2 Interviews met steden .....	14
4.2.1 Antwerpen .....	15
4.2.2 Gent .....	16
4.2.3 Luik .....	17
4.3 Interviews met openbare vervoersaanbieders .....	17
4.3.1 De Lijn .....	18
4.3.2 TEC .....	19
4.3.3 MIVB / STIB .....	20
4.3.4 Infrabel / NMBS / B-Cargo .....	21
4.4 Interviews met privé bedrijven .....	22
4.4.1 ITS Belgium .....	22
4.4.2 IBM .....	23
4.4.3 Be-Mobile .....	24
4.4.4 NAVTEQ en TomTom (TeleAtlas) .....	25
<b>5. Conclusies en aanbevelingen .....</b>	<b>26</b>
<b>Referenties .....</b>	<b>28</b>

## 1. Samenvatting

In voorliggend eindverslag komen verschillende invalshoeken omtrent ICT en voornamelijk mobiliteit aan bod, bekeken vanuit overheden en beleidsmakers, grote steden, openbare vervoersaanbieders en privé bedrijven. Het mobiliteitsonderzoek steunt in sterke mate op een marktconsultatie. Het doel hiervan is een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van een specifiek onderwerp door belanghebbenden uit te nodigen om hun ideeën en suggesties hierover mee te delen.

De resultaten van de verschillende interviews indachtig, kunnen we een aantal conclusies en aanbevelingen formuleren die Nederlandse partijen kunnen gebruiken om de Belgische markt te betreden op het vlak van mobiliteit en ICT.

De meest belangrijke manieren om dit doel te bereiken vatten we als volgt samen:

- Men kan best via een Belgische partner gaan, eventueel in een samenwerkingsverband.
- Het is vaak broodnodig om via het strikte systeem van aanbestedingen, offertes en gunningen te gaan.
- Inschrijven op het centraal systeem van Belgische en Europese aanbestedingen (EBP) is een must.
- Het is noodzakelijk om als Nederlands bedrijf zelf proactief de markt te verkennen en contacten te leggen.
- Een aantal thema's zijn op dit moment zeer levendig en bieden de meeste kansen voor Nederlandse bedrijven op de Belgische markt:
  - Onderhoud van het wegennet (dit is weliswaar minder op ICT en mobiliteit gericht).
  - Invoering van een intelligente kilometerheffing.
  - Gebruik van elektrische voertuigen.
  - Dynamische real-time parkeerinformatie.
  - Verkeersbeheersing.
  - Real-time verkeersinformatie.
  - Openbaar vervoer.
  - eCall.

Het resultaat van deze marktstudie is geen concreet actieplan om Nederlandse bedrijven op de Belgische markt te introduceren. Veleer blijken de aanbevelingen zich op een ander vlak te situeren: op korte termijn is het zeer belangrijk om het proces van aanbestedingen op te volgen; op lange termijn dient men te kijken naar de richting en evolutie van bepaalde mobiliteitsplannen die volgen uit een uitgetekend beleid. Contact met de Belgische markt en zichzelf kenbaar maken blijft ons insziens, samen met de aanbestedingen, een rode draad doorheen een succesvolle introductie.

Tot slot duiden we er op dat het voor Nederlandse bedrijven niet evident is om op de Belgische markt een plaats in te nemen. Een groot deel van de oorzaak hier is terug te vinden in het cultuurverschil dat tussen beide landen heerst. In België is het veeleer zo dat contacten leggen zeer belangrijk is om een goede verstandhouding tussen verschillende partijen te hebben. Deze vormt dan de basis voor latere contracten.

*Dr. Sven Maerivoet*

## 2. Inleiding

Op vraag van het Nederlands Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie voerde Transport & Mobility Leuven (TML) een marktonderzoek uit, in opdracht van NL EVD International. TML werd gekozen omwille van zijn expertise, ervaring, kennis en netwerk in België. De bedoeling van het marktonderzoek was om perspectieven en aangrijpingspunten te bieden aan Nederlandse bedrijven, die op middellange en lange termijn zaken willen doen op de Belgische mobiliteitsmarkt/-projecten.

In voorliggend eindverslag komen verschillende invalshoeken omtrent ICT en voornamelijk mobiliteit aan bod, bekeken vanuit overheden en beleidsmakers, grote steden, openbare vervoersaanbieders en privé bedrijven. Centraal hierin staan een reeks gerichte interviews met deze marktspelers. Het verslag eindigt met conclusies en aanbevelingen op basis van de bekomen informatie.

### 3. Selectie van de marktspelers

Gegeven het korte tijdsbestek waarin deze studie werd afgerond, konden we geen uitgebreide steekproef afnemen. We kozen er dan ook voor om interviews met slechts enkele marktspelers te houden, bij voorkeur spelers waar Transport & Mobility Leuven reeds een goede band mee heeft. Daar Transport & Mobility Leuven vrij gekend is in het mobiliteitslandschap, was de stap tot toenadering van de geselecteerde marktspelers niet al te groot.

De marktspelers in kwestie worden uit 4 sectoren genomen:

1. Overheden (federaal en gewestelijk).
2. Steden (Antwerpen, Gent, Luik).
3. Openbaar vervoer (NMBS, De Lijn, MIVB/STIB, TEC).
4. Privé bedrijven.

In wat volgt bespreken we eerst hoe we de marktspelers identificeerden en selecteerden, waarna we beknopt het relaas van de verschillende interviews weergeven. Tot slot volgen enkele randbemerkingen naar aanleiding van het interviewproces.

#### 3.1 Overzicht van de verschillende marktspelers

##### 3.1.1 Overheden en beleidsmakers

De werking van de Belgische federale staat kan naar zij die er niet vertrouwd mee zijn vrij complex overkomen, zeker voor wat betreft de verschillende bevoegdheden. De opsplitsing in verschillende gewesten (Vlaams, Waals en Brussels) maakt het er niet transparanter op. Het is dan ook van primordiaal belang om een goed overzicht van de huidige bestuursstructuur van België te hebben, waarbij we expliciet rekening houden met de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de verschillende gewesten, en de interactie tussen deze gewesten en de federale staat.

België is een federale staat, wat betekent dat een aantal afzonderlijke delen een zeer grote mate van zelfstandigheid kennen, maar waarbij er nog wel een centrale overheid is. Concreet bestaat België uit volgende zelfstandige onderdelen:

- Er is het **federaal** niveau (heel België).
- Er zijn 3 **gewesten**:
  - Het Vlaams Gewest (Nederlandstaligen, geel).
  - Het Waals Gewest (Frans- en Duitstaligen, rood).
  - Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) (Nederlands- en Franstaligen, blauw).
- Er zijn 3 (taal)**gemeenschappen**:
  - De Vlaamse Gemeenschap (geel).
  - De Waalse Gemeenschap (rood).
  - De Duitstalige gemeenschap (blauw).

*(merk op: Brussel is gemengd Vlaams- en Franstalig)*



Daarnaast zijn er nog 10 provincies (in Vlaanderen zijn dit Antwerpen, Limburg, Oost- en West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant, in Wallonië zijn dit Waals-Brabant, Henegouwen, Luik, Luxemburg en Namen) en 589 gemeenten (waarvan 308 in Vlaanderen, 262 in Wallonië en 19 in Brussel).

Op het federaal niveau worden kwesties als buitenlandse zaken, defensie, justitie, financiën, sociale zekerheid, een belangrijk gedeelte van volksgezondheid en binnenlandse zaken besproken. Hierin wordt de wetgevende macht uitgeoefend door het federaal parlement dat bestaat uit 2 kamers: de Kamer van Volksvertegenwoordigers en de Senaat (de Koning heeft een meer ceremoniële functie,

vermits hij ontheven is van elke verantwoordelijkheid en deze doorgedelegeerd wordt naar Zijn ministers).

Op gewestelijk niveau wordt alles beheerd wat de belangen van Vlamingen, Brusselaars en Walen aangaat; dit omvat economie, werkgelegenheid, huisvesting, openbare werken, energie, vervoer, milieu en ruimtelijke ordening. De 3 gewesten hebben elk een eigen parlement en regering.

De (taal)gemeenschappen zijn bevoegd voor alle materies die de Nederlandstaligen, de Franstaligen en de Duitstaligen aanbelangen; voorbeeld en hiervan zijn taal, cultuur, de audiovisuele sector, onderwijs en de zorg aan hulpbehoevenden. Alle 3 de gemeenschappen beschikken elk over een eigen parlement en regering<sup>1</sup>.

- Specifiek naar mobiliteit en ICT toe zijn volgende aspecten belangrijk op het **federaal niveau**:
  - De staatssecretaris voor Mobiliteit (Etienne Schouppe).
  - De Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer.
- Op het niveau van het **Vlaams Gewest** zijn volgende departementen relevant:
  - Financiën en Begroting (minister Philippe Muyters via secretaris-generaal Hedwig Van der Borgh): belangrijk voor aspecten omtrent rekeningrijden.
  - Mobiliteit en Openbare Werken (minister Hilde Crevits): belangrijk voor wegenwerken, ITS, ...
  - Werkgelegenheid (minister Philippe Muyters): belangrijk voor telewerken, ...
  - Leefmilieu (minister Joke Schauvliege): belangrijk voor emissies, voertuigenpark, ...
  - Innovatie (minister Ingrid Lieten): belangrijk voor subsidieverstrekking naar Vlaamse bedrijven en kennisinstellingen via onder andere het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek (IWT<sup>2</sup>).

Merk op dat een belangrijke partner in dit verhaal het Verkeerscentrum Vlaanderen<sup>3</sup> (VKC) is, welke ressorteert onder het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het VKC verzorgt een belangrijke functie naar informatie-inwinning op het Vlaamse autosnelwegennet toe. Daarnaast is er via het VKC ook een koppeling met de Federale politie die instaan bij de verkeerszorg bij bijzondere evenementen, ongevallen met grote impact, ... wat aanleiding tot wegomleidingen kan geven. Het is belangrijk om in te zien dat de nadruk bij veel van de operaties van het VKC op het autosnelwegennet ligt; dit geldt in veel mindere mate voor het onderliggend wegennet (secundaire en lokale wegen) terwijl deze toch wel een vrij aanzienlijk deel van de verkeerscongestie dragen [MY08]. Tot slot is er ook verkeerscentrum te Gent dat dient in te staan voor de verkeersinformatie in bijna heel Oost- en West-Vlaanderen. Er wordt van daaruit ook gekeken naar pilootprojecten zoals trajectcontrole op het E17-viaduct Gent-Brugge.

- Op het niveau van het **Waals Gewest** zijn volgende departementen relevant:
  - Begroting en Financiën, en Openbare Werken (minister Michel Daerden).
  - Vervoer (minister André Antoine).
  - Wetenschappelijk Onderzoek en Nieuwe Technologieën (minister Marie-Dominique Simonet).
  - Tewerkstelling (minister Jean-Claude Marcourt).
  - Leefmilieu (minister Benoit Lutgen).

Analoog aan het Verkeerscentrum Vlaanderen kent Wallonië het Verkeerscentrum PEREX<sup>4</sup>. Ook hier helpt de Federale politie bij de verkeerszorg in Wallonië met betrekking tot bijzondere evenementen, ongevallen, ...

<sup>1</sup> In Vlaanderen zijn de gewest- en gemeenschapsautoriteiten samengevoegd tot één regering en één parlement.

<sup>2</sup> <http://www.iwt.be/>

<sup>3</sup> <http://www.verkeerscentrum.be/>

<sup>4</sup> <http://routes.wallonie.be/listeFiche.do?action=1&origine=1&shortId=1166&axeSec=3>

- Op het niveau van het **Brussels Hoofdstedelijk Gewest** zijn volgende departementen relevant:
  - Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer (minister Brigitte Grouwels via staatssecretaris Bruno De Lille).
  - Financiën en Begroting (minister Jean-Luc Vanraes).
  - Leefmilieu (minister Evelyne Huytebroeck).

Analoog aan beide andere gewestelijke verkeerscentra, heeft ook BHG haar eigen centrum, namelijk Mobiris<sup>5</sup>.

Naar selectie van overheden toe focussen we ons op enerzijds het Federale niveau en anderzijds het Vlaams gewest. De hoofdreden hiervoor is de sterke band die TML met beide reeds opgebouwd heeft, waardoor de contacten gemakkelijk te leggen zijn. Daarnaast heeft TML ook contacten met de overheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Naast dit overzicht van de bestuursstructuur in België inzake de mobiliteitsproblematiek, verschaffen we ook inzicht in de plannen die op strategisch niveau gemaakt worden in België. Dit laat bedrijven toe om hierbij aan te sluiten. De meeste van deze plannen vallen onder wat de overheden enerzijds in hun beleidsverklaringen neerschrijven, en wat zij anderzijds organiseren en stimuleren aan de hand van verschillende opgestarte en bestaande platformen.

Merk op dat in België, het wegverkeer en de binnenwaterwegen zo goed als geregionaliseerd zijn (op gewestelijk niveau). Het spoorverkeer en luchtvaart zijn nog grotendeels federaal.

### 3.1.2 Steden

Op het gebied van parkeren is de markt volop in ontwikkeling. Steden en gemeenten nemen vaak, vaak via hun eigen parkeerbedrijf<sup>6</sup>, initiatieven op het vlak van parkeerbeleid, welke relatief toegankelijk zijn om informatie over te verkrijgen. Meer specifiek zullen we met volgende steden contact onderhouden en via interviews informatie uitwisselen:

- Antwerpen.
- Gent.
- Luik.

Merk op dat de stad Brussel tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) behoort en in de vorige Sectie reeds aan bod kwam.

### 3.1.3 Openbare vervoersaanbieders

Een integraal onderdeel van oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek bestaat uit de aanbieders van openbaar vervoer. We denken hier voornamelijk aan de weg- en spoormodi.

Voor Vlaanderen is dit:

- De Lijn.

Voor Wallonië is dit:

- TEC (Transport En Commun).

Voor Brussel is dit:

- MIVB / STIB (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel / Société des Transports Intercommunaux Bruxellois).

<sup>5</sup> <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/>

<sup>6</sup> Voorbeelden zijn GAPA in Antwerpen, The Loop in Gent, Parko in Kortrijk, ...

Voor België treedt Infrabel op als de beheersmaatschappij van het infrastructuurnetwerk van de spoorwegen. Hierop opereren enerzijds de NMBS / SNCB<sup>7</sup> (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen / Société Nationale des Chemins de fer Belges) voor het passagiersvervoer, en B-Cargo voor het goederenvervoer. Zowel Infrabel, als NMBS, als de koepel NMBS Holding behoren met hun 3 tot de NMBS Groep.

Merk op dat, naar een mogelijke vrijmaking van de openbare vervoersmarkt toe (met betrekking tot bussen) er verschillende mogelijkheden zijn: heeft de overheid, dan wel de klant een vrije keuze? In het eerste geval zou de overheid kunnen kiezen tussen verschillende aanbieders en zo een lagere kost verkrijgen, terwijl er voor de klant niets verandert; subsidiëring is hierbij op zich geen probleem voor de overheid. In het tweede geval kan de klant kiezen met wie deze een rit maakt. Echter, een vrije speler gaat enkel bussen inzetten op die lijnen waar er genoeg verkeer is (tenzij de overheid dit verplicht of zelf die (verlieslatende) lijnen bedient). Al bij al lijkt het vrij onwaarschijnlijk dat de overheid aan echte vrijmaking zal doen. Eenzelfde redenering gaat op voor het internationaal spoorwegverkeer, al is men hier misschien sneller geneigd toe aangezien de Europese Unie nogal voor vrijmaking is.

### 3.1.4 Privé bedrijven

Transport & Mobility Leuven is nauw geassocieerd met de ledenorganisatie van ITS Belgium (TML zetelt in diens Raad van Bestuur) en onderhoudt reeds enkele jaren goede contacten met de diverse leden daarvan. Dit maakt dat wij zeer goed in staat zijn om de relevante marktspelers te identificeren. We maken hierbij een onderscheid naar de verschillende domeinen waarin deze actief zijn, zoals bijvoorbeeld mobiliteitssturing, verkeersinformatie, technologie providers, handhaving en –beleid, verkeersveiligheid, intelligente transportsystemen, openbare vervoersmaatschappijen, onderzoeksinstituten, studie bureaus, non-profit organisaties, overheidsinstellingen (wat aansluit op het vorige punt), lobby organisaties, et cetera.

Gegeven het aanbod aan privé bedrijven, kiezen we er een aantal uit die toonaangevend en representatief voor innovatieve mobiliteitsoplossingen zijn. Daarbij denken we, net zoals bij de steden, ook aan parkeerbedrijven en hun interacties met een stad. Merk op dat het niet altijd evident is om de nodige informatie over private initiatieven te verkrijgen.

In het kader van deze studie kozen we voor volgende bedrijven:

- ITS Belgium (een ledenorganisatie).
- IBM (systeemintegratie en aanbieder van innovatieve oplossingen).
- Be-Mobile (verkeersinformatie).
- NAVTEQ en TomTom (TeleAtlas) (in eerste instantie aanbieder van digitale kaarten).

De keuze is gebaseerd op bedrijven die enerzijds aangesloten zijn bij ITS Belgium, en waar we anderzijds van verwachten dat zij een toonaangevende spelen of zullen spelen op het vlak van mobiliteit en ICT op Vlaams, Waals, Brussels en federaal niveau.

## 3.2 Opmerkingen naar aanleiding van de interviews

Enkele van de aspecten die we tegenkwamen bij de afname van de interviews bij de verschillende betrokken partijen waren:

- De vereiste korte timing van het marktonderzoek liet niet veel extra marge toe; dit maakte dat de interviews op korte tijd afgehandeld en besproken dienden te worden. Sommige interviews konden enkel telefonisch afgenomen worden.
- De mate waarin bepaalde informatie door private bedrijven vrijgegeven wordt, is zeer beperkt. Zelfs voor publieke overheden was dit geen evidentie; sommige informatie werd weliswaar in bepaalde werkgroepen besproken, toch bleef het vertrouwelijke karakter hiervan sterk aanwezig.

<sup>7</sup> Merk op dat de NMBS / SNCB een overheidsbedrijf is op federaal niveau.



## 4. Interviews met marktspelers

In wat volgt geven we ook beknopt het relaas van de interviews weer, wat ons toelaat inzicht te krijgen in de verwachtingen en kansen die in de markt op een dynamische manier spelen.

### 4.1 Interviews met overheden en beleidsmakers

#### 4.1.1 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon:

Albert Ledouble  
 +32 (2) 277.31.68  
[albert.ledouble@mobiliteit.fgov.be](mailto:albert.ledouble@mobiliteit.fgov.be)



Resultaat interview:

De FOD Mobiliteit en Vervoer bestaat uit verschillende diensten, waarbij we in hoofdzaak kijken naar de Dienst Mobiliteit. Hierbij wordt vertrokken van 3 hoofdlijnen, met name (1) analyse van de mobiliteit, (2) voorstel van strategieën op het gebied van mobiliteit en vervoer, en (3) duurzame mobiliteit. Daarnaast wordt ook een ruim aanbod informatie omtrent personen- en goederenvervoer aangereikt, waaronder bv. alle wettelijke voorwaarden om met een voertuig rond te rijden (dienst inschrijvingen voertuigen, DIV).

Voor (1) worden jaarlijks statistieken van het wegverkeer geproduceerd, waarbij TML reeds jaren lang een vaste waarde betekende via haar verkeersindices [Van08], en een grootschalige analyse van de verkeerscongestie in België [MY08]. Deze statistieken zijn in hoofdzaak gebaseerd op de metingen uit het START-SITTER systeem (Systeem Trafiek Autowegen in Reële Tijd / Système Intelligent de Trafic en TEmps Réel des autoroutes); deze gegevens worden door de Gewesten verzameld en vervolgens naar de FOD doorgestuurd [FOD]. Belangrijk om weten is dat het systeem van de enkele lusdetectoren van de Vlaamse Gemeenschap uit dienst werd genomen, waardoor de FOD sinds kort geen telgegevens van de Vlaamse Gemeenschap meer ontvangt. Er wordt werk gemaakt om de informatie van de dubbele lusdetectoren alsnog in het START-SITTER systeem aan te kunnen bieden, waarbij een akkoord tussen het federale en het gewestelijke niveau dient uitgewerkt te worden.

Op het vlak van (2) en (3) worden zowel economische, sociale als ecologische aspecten meegenomen in het opstellen van een mobiliteitsaanpak. Hiervoor worden evenementen rond duurzame mobiliteit georganiseerd (zoals bv. de Week van de Vervoering, studiedagen, conferenties, colloquia, ...).

Op dit moment zijn er geen concreet bruikbare plannen wegens te krap budget. In de nabije toekomst zal dit echter veranderen, waarbij vooral budgetten beschikbaar worden gesteld zodat studies aanbesteed en uitgevoerd kunnen worden. In dat kader wordt dan vooral naar intelligente transportsystemen (ITS) en de ICT gekeken. Het aanspreekpunt op dit vlak is De heer Willem Geeraerts.

#### 4.1.2 Vlaams Departement Financiën en Begroting



##### Contactpersoon:

Hedwig Van der Borgh  
 +32 (2) 553.54.09  
[hedwig.vanderborgh@fb.vlaanderen.be](mailto:hedwig.vanderborgh@fb.vlaanderen.be)

##### Resultaat interview:

Het parcours richting kilometerheffing blijkt vrij hobbelig te zijn. Zoals eerder gezegd, was er lang sprake van invoering samen met Nederland. Ondanks de terugtrekking van deze laatste op 18 maart 2010, werd besloten om er toch verder mee te gaan; Vlaanderen nam hier het voortouw door een kilometerheffing voor vrachtwagens voor te stellen. In een eerdere fase, enkele jaren geleden, werd al onderzocht wat de economische effecten daarvan waren [DCYH09]. Medio 2010 verscheen een officieel bestek dat onderdeel van een tweestapsprocedure uitmaakte. De winnaar van de eerste aanbesteding zou een begeleidende rol spelen bij de volgende (tweede en definitieve) aanbesteding om een systeem technisch en organisatorisch, financieel (tariefstructuren, fiscaliteit, ...) en juridisch uit te rollen, dit onder de naam "*consultancyopdracht voor het opstellen van een bestek voor een kilometerheffings-systeem in Vlaanderen en voor het verschaffen van bijstand gedurende het aanbestedings-proces*". In deze 'tender to tender' procedure werd eerst een selectieronde gehouden van relevante partijen, waarna het de bedoeling was om een onderhandeling op te starten met de resterende kandidaten. Het dossier zelf werd reeds grondig afgetoetst door enkele adviesraden, waaronder de Mobiliteitsraad (MORA) die de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is, en het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) wat zo'n 16.000 bedrijven in Vlaanderen en Brussel groepeerd, welke goed zijn voor 65% van de private werkgelegenheid. Na een kandidaatsstelling werden een aantal finale offertes ingediend; de hele aanbestedingsprocedure werd echter begin februari 2011 officieel afgelast. De hoofdreden hiervoor was een politiek akkoord tussen de 3 Gewesten, waardoor de omvang van het project wijzigde. Het is op dit moment nog onduidelijk op welke manier de procedure wordt verder gezet, of zij opnieuw opgestart wordt, en hoe dit tussen de Gewesten gecoördineerd wordt.

Sinds half januari 2011 hebben de 3 Gewesten Vlaanderen, Wallonië en Brussel dus een principiële akkoord gesloten om vanaf 2013 een wegenbelasting in te voeren. Het gaat hier om een kilometerheffing voor vrachtwagens die het Eurovignet vervangt, en een elektronisch vignet voor personenwagens. De kostprijs die vrachtwagens betalen, wordt dan gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van de wegen. Op dit moment van schrijven heerst er nog onduidelijkheid over de concrete invulling van het elektronisch vignet. Mogelijk moeten Belgische automobilisten niets betalen als een infrastructuurbelasting al in de verkeersbelasting verwerkt is; het vignet zou dan voornamelijk de buitenlandse automobilisten laten betalen [VRT11]. In Wallonië opperde men om dit elektronisch vignet te baseren op een zogeheten groene fiscaliteit (waarbij het type van personenwagen in rekening gebracht wordt) en de duurtijd waarvoor het vignet geldig is. De kilometerheffing voor vrachtwagens is dan een tijds- en afstandsgebaseerd systeem [Wil10]. Over de te gebruiken technologie voor het elektronisch vignet deden de overheden nog geen definitieve uitspraken. De verdeelsleutel zou 10% voor het Brussels Hoofdstedelijk, 38% voor het Waals en 52% voor het Vlaams Gewest zijn. Het is een typisch Belgisch compromis.

### 4.1.3 Vlaamse Departementen Mobiliteit en Openbare Werken, en Innovatie



#### Contactpersonen:

Hilde Crevits  
+32 (2) 552.66.00  
[hilde@hildecrevits.be](mailto:hilde@hildecrevits.be)

Ingrid Lieten  
+32 (2) 552.70.00  
[kabinet.lieten@vlaanderen.be](mailto:kabinet.lieten@vlaanderen.be)

#### Resultaten interviews:

Voor wat betreft het beleidsdomein Mobiliteit worden voornamelijk beslissingen omtrent investeringen genomen, meer bepaald voor infrastructuur op het vlak van zowel privé als openbaar vervoer. Belangrijk hierbij zijn de investeringen voor de weginfrastructuur waarbij we dan voornamelijk aan wegenonderhoud denken. Gegeven de slechte staat van onze autosnelwegen (die zijn gemiddeld zo'n 40 jaar oud) en de soms nog oudere gewestwegen, en het feit dat deze niet ontworpen zijn voor de huidige verkeersvraag, dienen er extra middelen voorzien te worden. Het herstellen van de talrijke putten en kraters in het wegdek is van primordiaal belang, aangezien auto's vaker schade oplopen in navolging van het strenge winterweer. Een van de oorzaken hiervan is dat er in het verleden te weinig geïnvesteerd werd in het onderhoud van het wegennet, waardoor we nu een inhaalbeweging moeten maken. In 2011 worden er minimaal 85 wegenwerken aan het autosnelwegennet uitgevoerd. Ingrijpende voorbeelden zijn de aanleg van een spitsstrook op E313 tussen Ranst en Antwerpen (met intelligente dynamische verkeersborden), een nieuw wegdek op de E313 tussen Ranst en Geel, grondige herstellingen in plaats van oplapwerk aan het wegdek van de E17 tussen Deinze en Zwijnaarde, ... Zo'n 25 werven zullen gegarandeerd voor verkeershinder zorgen; we kiezen er voor om nu in 1 keer door de zure appel te bijten, waarbij het autosnelwegennet tegen 2015 in orde dient te zijn. Via het Departement Financiën en Begroting werd 112 miljoen euro voor deze werken ter beschikking gesteld.

Naast deze herstellingen trachten we ook de resterende gevaarlijke punten weg te werken, en gaat er extra aandacht naar de zwakke weggebruiker. Hiervoor leggen we meer goed uitgeruste fietspaden aan wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Verder gepland zijn investeringen in capaciteitsuitbreiding en het wegwerken van de zogenaamde missing links. Ook is het belangrijk om te kijken naar dynamisch verkeersbeheer en beschouwen we doorstromingsmaatregelen voor het doorgaand verkeer. Merk op dat ook de nodige infrastructuur voor rekeningrijden hieronder valt.

Op het vlak van openbaar vervoer besteden we ook de nodige aandacht aan tramprojecten in alle Vlaamse provincies, en de uitbouw van een snelbusnetwerk. Het achterliggende idee is om meer woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer te laten verlopen. We steunen bij het personenvervoer dan ook op het STOP<sup>8</sup> principe.

Wat Vlaanderen als logistieke draaischijf betreft, moeten we onze regio geschikt maken voor de vestiging en ontwikkeling van ondernemingsactiviteiten. Naast het wegennet kijken we daarom ook naar het waternet, de binnenscheepvaart als vervoersalternatief, de ontsluiting van de zeehavens en hun benodigde capaciteiten, en de regionale luchthavens met inbegrip van de hinder voor de omwonenden.

Merk op dat een uitgebreide beschrijving van alle doelstellingen terug te vinden is in de beleidsvisie van het departement [Cre09].

<sup>8</sup> Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privé vervoer.

Het Departement Innovatie is belangrijk omdat het subsidies verstrekt naar Vlaamse bedrijven en kennisinstellingen via onder andere het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek (IWT); hierbij komt vooral technologische innovatie en popularisering van de wetenschap bij kijken, waarbij een valorisatie noodzakelijk is zodat een meerwaarde voor het Vlaamse bedrijfsleven gecreëerd wordt. Een van de meest in het oog springende investeringen op het vlak van mobiliteit betreft een pilootproject omtrent elektrische voertuigen. Men denkt hierbij aan zowel volledig elektrische voertuigen, als plug-in hybride voertuigen en elektrische voertuigen met een range extender. Inschrijvers zijn consortia van bedrijven en eventueel andere organisaties. Doel is om de mogelijke troeven van Vlaanderen zo goed mogelijk uit te spelen, zijnde een sterk verstedelijkt gebied en een industrieel en kennisnetwerk, met een synergie over de hele waardeketen (autoconstructeurs, vlooteigenaren, energiesector, ICT ontwikkelaars, overheden en onderzoekscentra's). Er zal ruim 15 miljoen euro beschikbaar zijn voor alle goedgekeurde proeftuinen, waarbij men per proeftuin tot 5 miljoen euro kan gaan. De kandidaatsstellingen zijn reeds achter de rug; de weerhouden consortia mogen een voorstel indienen begin mei 2011.

#### 4.1.4 Verkeerscentrum Vlaanderen



##### Contactpersoon:

Jean-Pierre Vijverman  
 +32 (3) 443.63.02  
[jeanpierre.vijverman@mow.vlaanderen.be](mailto:jeanpierre.vijverman@mow.vlaanderen.be)

##### Resultaat interview:

Het Verkeerscentrum Vlaanderen (VKC) geeft ondersteuning aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Het voert studies uit en geeft de Vlaamse overheid advies rond verkeer en mobiliteit. Hiervoor heeft en ontwikkelt het een kenniscentrum met expertise omtrent strategische verkeersmodellering, vergaring van verkeersgerelateerde gegevens en het opstellen van mobiliteitsindicatoren. Daarnaast wordt veel aandacht gespendeerd aan de zorg voor de afwikkeling van het verkeer op het autosnelwegennet, waarbij het als traffic control centre (TCC) optreedt en ook verkeersinformatie bijvoorbeeld via RDS-TMC verspreidt. Op het vlak van dynamische verkeersbeheersing worden regelmatig veldtesten uitgevoerd met innovatieve (telematica)systemen. Het VKC is meestal ook betrokken partij indien studies worden aanbesteed door het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaanderen<sup>9</sup>. Het VKC zelf bestaat uit 3 cellen, waaronder een voor operationeel verkeersbeheer, een voor instrumenten en systeemontwikkeling, en een voor data-analyse en verkeersmodellering. In het kader van dit laatste wordt het hele Vlaamse autosnelwegennet redundant uitgerust met dubbele lusdetectoren die elke minuut de verkeersintensiteiten, gemiddelde snelheden en bezettingsgraden van 4 voertuigklassen meten, dit ter vervanging van de minder accurate enkele lusdetectoren die reeds in de jaren '80 geïnstalleerd werden. Dit systeem werd opgezet met een doorgedreven kwaliteitscontrole in het achterhoofd; deze werd een aantal jaren geleden aanbesteed [MY09,MY09b].

Op de E34/E313 Luik – Antwerpen ter hoogte van de parking in Ranst werd een testsite voor verkeersmeetsystemen voorzien. Hier werd onder andere een proefproject rond “*weigh-in-motion*” (WIM) uitgevoerd, waarbij de aslasten en het totaal gewicht van rijdende voertuigen werd gemeten; hier kwam ook nummerplaatherkenning door camera's aan te pas. Het laat toe om gericht overbeladen vrachtwagens uit de verkeersstroom te halen en naderhand te controleren. Dit is relevant aangezien in 2007 bijvoorbeeld 1123 processen-verbaal werden opgesteld naar aanleiding van controles door wegeninspecteurs. Momenteel zijn er 2 sites in gebruik waar men WIM doet: op de E40 richting Gent ter hoogte van Erpe-Mere, en op de N16 richting Puurs ter hoogte van de Scheldebrug.

<sup>9</sup> <http://www.wegenverkeer.be/>

Er worden ook meer en meer borden met variabele snelheden boven de autosnelwegen ingezet, waarbij de snelheid dynamisch varieert al naargelang de verkeerssituatie. Voorbeelden hiervan zijn de gehele Antwerpse R1 ring, alsmede de aansluitingen erop via andere autosnelwegen (bv. de E19 aan de Craeybeckxtunnel richting Antwerpen).

Ook werden systemen voorzien om tussenafstanden in de voertuigstroom automatisch te controleren, samen met controle op een inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer. Hierbij wordt gewerkt met meetlussen in het wegdek, videocamera's en camera's voor automatische nummerplaattherkenning. De Federale politie doet ten slotte uitspraak over het feit of het al dan niet een overtreding betreft die beboet moet worden.

Tot slot zijn er ook talrijke flitscamera's door het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaanderen voorzien, waarbij we een onderscheid maken tussen roodlichtcamera's en snelheidscamera's (beiden stellen evenwel snelheidsovertredingen vast).

#### 4.1.5 Waals Ministerie van Uitrusting en Vervoer

(*Ministère wallon de l'équipement et des transports, MET*, <http://met.wallonie.be/>)



##### Contactpersoon:

Secretariaat-generaal MET  
+32 (81) 77.20.01

##### Resultaat interview:

In Wallonië staat het MET in voor de bouw en het onderhoud van de wegen in Wallonië. Een belangrijke speler hier is de "*Société Wallonne de Financement Complémentaire des Infrastructures*" (SOFICO<sup>10</sup>), welke instaat voor de afwerking van het Transeuropees netwerk in Wallonië (bv. E429, E25—E40, E420, ...).

Ook de verkeerszorg valt hieronder via Wallonië's eigen Verkeerscentrum Permanence d'Exploitation (PEREX) in Dausoulx nabij Namen. Zeer gelijkaardig aan het Verkeerscentrum Vlaanderen worden in PEREX ook verkeersgegevens verzameld en verwerkt. Het steunt hierbij op informatie komende van dubbele lusedetectoren, camera's, weerstations, mistdetectoren, ... welke verstuurd wordt via een glasvezelnetwerk. De metingen worden verwerkt en gevalideerd waarna ze in het "*Walloon Highway Information System for Traffic*" (WHIST) terecht komen. Hiermee kunnen diverse gebeurtenissen waargenomen worden, waaronder files, ongevallen, wegwerkzaamheden en dergelijke. Vervolgens kunnen dynamische informatiepanelen (voor onder andere variabele snelheidslimieten), verkeerslichten, ... aangestuurd worden. In het verkeerscentrum is ook een volledige verkeersredactie aanwezig, welke instaat voor het uitsturen van verkeersinformatie naar de reizigers via de radio; hiervoor staat de RTBF als radiozender garant. Deze informatie is ook beschikbaar via de portaalsite van Trafiroutes<sup>11</sup>.

In navolging van het intergwestelijk akkoord, sprak men in Wallonië eerst om een elektronisch vignet te baseren op een zogeheten groene fiscaliteit (waarbij het type van personenwagen in rekening gebracht wordt) en de duurtijd waarvoor het vignet geldig is. De kilometerheffing voor vrachtwagens is dan een tijds- en afstandsgebaseerd systeem [Wil10].

Diverse kleinere studies worden ook uitgevoerd door de eigen overheidsdiensten ("*Service public de Wallonie*", SPW), bijvoorbeeld naar de economische, ecologische en verkeerseffecten van een zondagsverbod op zwaar vrachtvervoer in Wallonië [ABM10].

<sup>10</sup> <http://www.sofico.org/>

<sup>11</sup> <http://trafiroutes.wallonie.be/>

#### 4.1.6 Brussels Ministerie van Mobiliteit, Openbare Werken en Vervoer

##### Contactpersoon:

Bruno De Lille  
 +32 (2) 517.12.59  
[info@delille.irisnet.be](mailto:info@delille.irisnet.be)



##### Resultaat interview:

Op het vlak van mobiliteit zijn er een aantal evoluties op korte termijn. Een van de meest in het oog springende is dat we werk maken van een slimme kilometerheffing. Gegeven het intergewestelijk akkoord waarbij sprake is van een elektronisch vignet, blijft een slimme kilometerheffing evenwel het einddoel. In het IRIS2-beleidsplan, pas recentelijk goedgekeurd door de Brusselse overheid, geven we onze ambitieuze doelstelling om de autodruk in het Brussels Gewest met 20% te doen dalen. De enige manier om dit te bereiken is door maatregelen in te voeren die het autogebruik op een efficiënte en effectieve manier rationaliseren. De kilometerheffing voor vrachtwagens wordt evenwel ook vanaf 2013 ingevoerd. Opmerkelijk is dat we ook voorstander zijn om een uniform systeem van kilometerheffing voor personenwagens in de 3 Gewesten in te voeren (zie ook [Mae10, Mae10b] voor informatie omtrent een dergelijk systeem). Analoog aan een studie van het Vlaams Gewest naar de gevolgen van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens [DCYH09], wordt er door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook een aanbesteding gedaan waarin deze effecten op de Brusselse economie en samenleving onderzocht dienen te worden. Dit zal het voortraject vormen voor de effectieve invoering van een kilometerheffing op het gewestelijk grondgebied.

Een heikel punt blijft de geplande uitbreiding van de R0 ring rond Brussel. In se is deze ring een Vlaamse aangelegenheid aangezien hij op diens grondgebied ligt, maar aanpassingen hiervan kunnen verstrekende gevolgen hebben voor Brussel zelf. Belangrijk is dat er een vast pakket aan zogenaamde “*modal-shift maatregelen*” in gedachten wordt gehouden: (1) de invoering van rekeningrijden, (2) beter openbaar vervoer en (3) meer fietsverbindingen, zonder per se een verbreding van de ring. Brussel is hier sterk vragende partij voor meer studiewerk om nog meer mogelijkheden van extra openbaar vervoer en intelligent wegbeheer te verkennen. Ook het Departement Leefmilieu treedt hier op de voorgrond, met name wanneer het over de problematiek van het fijn-stof en de CO<sub>2</sub>-emissies gaat en hoe Vlaanderen omgaat met de gevolgen voor de Brusselse inwoners.

Een andere initiatief is de algemene invoering van een zone 30 in de zogenaamde Brusselse vijfhoek. Nog een voorbeeld is de organisatie Cambio die autodelen stimuleert. Hiervoor gebruikt ze nu kleine wagens die in Brussel rondrijden. De Brusselse overheid ziet hier een enorm potentieel in; het laat ook toe om meerdere spelers op de Brusselse markt een plaats te geven. De overheid steunt het project omdat het een hele resem voordelen biedt, waaronder het feit dat het elektrische voertuigen zijn, ze zijn klein en bijgevolg gemakkelijk te parkeren en dat is ideaal voor gebruik in een stadskern. Momenteel werden 20 gereserveerde parkeerplaatsen voorzien. De bedoeling is om dit systeem uit te breiden, ook naar andere steden en het business model uit te breiden naar het buitenland.

#### 4.1.7 Mobiris Verkeerscentrum te Brussel



##### Contactpersoon:

Alain Broes  
 +32 (2) 204.19.26  
[abroes@mbhg.irisnet.be](mailto:abroes@mbhg.irisnet.be)

##### Resultaat interview:

De doelstelling van het IRIS2-vervoersplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is om de levenskwaliteit in Brussel te garanderen. Iedereen moet zich zonder hinder kunnen verplaatsen, met behulp van een efficiënte en kwalitatieve infrastructuur. Daarbij dient ook meer dan voldoende aandacht aan het aspect van multimodaliteit geschonken te worden.

Het Mobiris Verkeerscentrum vervult hierbij een belangrijke rol. Het centrum staat in voor de verzameling van verkeersgegevens en de verspreiding van verkeersinformatie (bv. rijstrooksignalisatie, dynamische verkeersborden, via RDS-TMC) op het Brussels grondgebied. Multimodaliteit is hierbij van primordiaal belang. Het centrum houdt toezicht op het autoverkeer en beheert daarnaast ook de tunnels en de verkeerslichten. In de verdere toekomst worden de taken van het centrum uitgebreid zodat het ook mogelijk is om het verkeer van en naar Brussel vlotter te laten verlopen.

Er werd recentelijk nog een aanbesteding en gunning gedaan voor de exploitatie van het Mobiris Verkeerscentrum. In navolging daarvan, kwam een nieuwe aanbesteding voor de implementatie van een geïntegreerd systeem voor de exploitatie van het verkeer en de infrastructuur op het gewestelijk wegennet binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gaat hier over de uitbouw van een centraal en uniform bedieningsplatform voor de controle van de verkeerssituaties, de opstart en afhandeling van verkeersplannen, de afhandeling van de technische alarmen, de initialisatie van de onderhoudsprestaties en dies meer.

## 4.2 Interviews met steden

Een belangrijk aspect omtrent de stedelijke mobiliteit zit vervat in het parkeerbeleid dat zij voeren. Daarnaast zijn er ook diverse technologiespelers op de markt die zich als doel stellen om zo goed en zo veel mogelijke dynamische real-time parkeer- en bezettingsinformatie aan een reiziger aan te bieden. Op dit moment zijn partijen als NAVTEQ en TomTom ervan overtuigd dat de technologie voor multimodale navigatie met inbegrip van parkeerinformatie klaar is, en men producten hierrond binnen de volgende 12 maanden verwacht. In het recente verleden werden ook pilootprojecten opgestart, zoals bv. het iPark4U project waarin dynamische parkeerinformatie aan een navigatietoestel gekoppeld werd [Mae10e].

Daarnaast werd in de ledenorganisatie ITS Belgium ook een werkgroep "Parkeren" opgericht, waarin een van de doelstellingen bestaat uit het opstellen van een "Parking position paper". Deze wil een kader geven dat de uitwisseling van gegevens tussen de publieke en private sector mogelijk maakt, waarbij dit voor iedereen oplevert zonder evenwel eenieders belangen uit het oog te verliezen (win-win situatie). De paper biedt een stappenplan om dit te bereiken, waarbij aandacht besteed wordt aan onder andere de licentievoorwaarden en een certificatiemechanisme dat de naleving hiervan verzekert.

#### 4.2.1 Antwerpen



Website:

<http://www.antwerpen.be/>

Algemene informatie:

De Burgemeester van Antwerpen heet Patrick Janssens en behoort tot de Socialistische Partij Anders (sp.a). Op bestuurlijk vlak worden de politieke bevoegdheden op het stadsniveau verdeeld tussen het college van burgemeester en schepenen (waarin 8 schepenen zetelen), en de gemeenteraad (waarin 55 raadsleden zitten). Antwerpen bestaat uit 9 districten, wat aanleiding geeft tot 9 districtscolleges en 9 districtsraden.

Contactpersoon:

Eric Dubois (Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen, GAPA)  
+ 32 (3) 727.16.71  
[eric.dubois@gapa.antwerpen.be](mailto:eric.dubois@gapa.antwerpen.be)

Resultaat interview:

Antwerpen is een zeer levendige stad op het vlak van mobiliteit. Recentelijk werd nog een heel debat en referendum afgewikkeld omtrent de toekomst van de R1 ring rond de stad. De hamvraag, komt er een brug of een tunnel, maakte hier bijna folkloristisch deel van uit. Vanuit die optiek kwamen er ook diverse tegenvoorstellen, zoals bv. het Meccanotracé [YDC10] als alternatief voor het BAM-tracé in de Oosterweelverbinding. Ook op het vlak van verkeersbeheersing valt er veel te beleven: het Verkeerscentrum Vlaanderen heeft bv. modellen lopen die het verkeer op de R1 ring trachten te voorspellen en te sturen: de ring zelf werd uitgedrukt met een legio aan dynamische informatiepanelen waarop variabele snelheidslimieten getoond kunnen worden.

Ook in de Stad wordt autodelen gestimuleerd via de organisaties Cambio (initiatief van De Lijn en Taxistop) en Autopia (particulier initiatief). Bepaalde straten worden autoluw gemaakt doordat men verdwijnpalen installeert die actief zijn tijdens bepaalde uren, en zo een veiligere en aangenamere omgeving voor voetgangers creëren. Op het vlak van openbaar vervoer is de Stad Antwerpen volledig ontsloten door bus, tram, metro en trein.

Los van deze beschouwingen, focust de Stad Antwerpen zich ook op een goed parkeerbeleid. Hiervoor werd in 2001 het Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA) in het leven geroepen, welke in samenwerking met het bedrijf Mobile-For ook SMS-parkeren ondersteunt wat ook in andere steden terug te vinden is [Mae10d]. GAPA biedt een volledig overzicht van de verschillende manieren waarop reizigers zich met hun voertuig in de Stad kunnen parkeren, dit voor zowel auto's als fietsen. Een heel interessante applicatie is de Parkeermakelaar<sup>12</sup>. Deze stemt het aanbod van parkeerplaatsen af op de vraag ernaar. In straten waar bewoners en kortparkeeders moeilijk een parkeerplaats vinden nabij hun woning of bestemming, zoekt hij naar alternatieve parkeermogelijkheden. Zo sluit hij overeenkomsten met bedrijven zodat ze hun parking 's avonds en 's nachts openstellen voor bewoners. Het Parkeerbedrijf neemt in deze samenwerkingsverbanden het technische luik voor haar rekening. Hieronder valt bijvoorbeeld het laten plaatsen van een slagboom zodat alleen bewoners en werknemers van het bedrijf in kwestie de parking kunnen betreden.

<sup>12</sup> <http://www.parkereninantwerpen.be/parkeermakelaar/>



#### 4.2.2 Gent



##### Website:

<http://www.gent.be/>

##### Algemene informatie:

De Burgemeester van Gent heet Daniël Termont en behoort tot de Socialistische Partij Anders (sp.a). Op bestuurlijk vlak worden de politieke bevoegdheden op het stadsniveau verdeeld tussen het college van burgemeester en schepenen (waarin 10 schepenen zetelen), en de gemeenteraad (waarin 51 leden zetelen). Er zijn 6 commissies, waaronder de Commissie “openbare werken, stedenbouw, woonbeleid, stadswoningen, stadsontwikkeling en mobiliteit”.

##### Contactpersoon:

Ward De Bruycker (Parkeerbedrijf Stad Gent)  
+32 (9) 266.28.02  
[ward.debruycker@gent.be](mailto:ward.debruycker@gent.be)

##### Resultaat interview:

Gent heeft een uitgewerkt mobiliteitsplan waarin de krijtlijnen voor de komende jaren vastgelegd werden. Een van de grootste wijzigingen tegenover de vroegere situatie, is dat de Gentse binnenstad autovrij en autoluw gemaakt werd (hier werd wel een parkeerroute aan gekoppeld). Op deze manier stimuleert men het wandelen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer als waardige alternatieven. Daarnaast werden ook nieuwe parkeergarages gebouwd en schafte men de bovengrondse parkeergelegenheden waar mogelijk af, wat tot een volledig ander straatbeeld leidde.

Voornamelijk op het vlak van parkeren werden een aantal belangrijke beslissingen genomen. Zo is er het project Gent Sint-Pieters waarbij men de buurt aan het treinstation omvormde tot een knooppunt waar private en publieke vervoersmodi elegant samenkomen: een ruim aanbod bus- en tramhaltes, uitgebreide fietsenstallingen en parkeergelegenheden voor auto's, en dies meer. Het Parkeerbedrijf Gent voorziet in zowel de parkeerfaciliteiten als de parkeergeleiding.

Concreet heeft men ook verkeersleefbaarheidsplannen opgesteld voor 19 woongebieden, welke de verkeersproblematiek in een wijk in kaart brengen, mogelijke oplossingen voorstellen en een begeleidend actieplan om deze ook daadwerkelijk in te voeren.

De Stad Gent nam ook deel aan het CIVITAS (“*City VITALity Sustainability*”) project van de Europese Commissie waarbij ontwikkelingen van duurzame en milieuvriendelijke mobiliteitsoplossingen gesubsidieerd worden. Voorbeelden hiervan zijn een intelligente afbakening van P+R parkings, het parkeergeleidingssysteem dat omgevormd wordt tot een verkeersgeleidingssysteem, en de controle op naleving van toegang tot het voetgangersgebied.

Daarnaast loopt er ook een pilotproject van het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen omtrent trajectcontrole op het E17-viaduct Gent-Brugge.

### 4.2.3 Luik

Website:

<http://www.liege.be/>



Algemene informatie:

De burgemeester van Luik heet Willy Demeyer en behoort tot de Parti Socialiste (PS); hij blijft aangesteld tot 2012. Op bestuurlijk vlak bestaat er ook een gemeentelijk college waarin een tiental afgevaardigden zetelen. Er is ook een gemeenteraad waar, naast de leden van het gemeentelijk college, 49 andere raadsleden inzitten. Deze raad heeft een publiek karakter, en organiseert ook 10 permanente commissies. Er bestaan ook een aantal consulterende commissies waaronder de “*Commission communale consultative d’Aménagement du Territoire et de Mobilité*” (gemeentelijke consulterende commissie voor aanpassingen aan grondgebied en mobiliteit, afgekort als CCATM).

Contactpersoon:

+32 (4) 221.80.00

Resultaat interview:

Zoals elke grote stad biedt ook de Stad Luik een volledig vervoersaanbod, gaande van openbaar vervoer met de bus, tram of trein, tot autocars en taxi's. Daarnaast heeft men ook oog voor de voetgangers en fietsers in het straatbeeld. Voor deze laatste zijn er bv. straten en wegen waar een beduidend lagere verkeersdruk aan auto's is, wat het fietsen zowel veiliger als aangenamer maakt. De Stad Luik heeft voor haar fietsers ook een heel beleidsplan opgesteld, dat tot 2015 geldig is.

Op het vlak van openbaar vervoer worden er op dit moment forse investeringen gedaan met de uitbouw van een tramnet. Vanuit de Waalse overheid werd er 500 miljoen euro vrijgemaakt om dit te bewerkstelligen. Tot nader order kan men zich nog steeds met de bus in de stad verplaatsen.

Naar ontsluiting van de stad toe heeft Luik het geluk in een ster te liggen van autosnelwegen, met name de E25 Noord en Zuid, de E40 Oost en West, de E42 West en de E313. Er worden daarnaast ook diverse randparkings voorzien om op het openbaar vervoer over te stappen. De verkeersinformatie wordt bedield via de Federale politie en het Waals Gewest zelf.

## 4.3 Interviews met openbare vervoersaanbieders

Vooraleer we ingaan op de verschillende openbare vervoersaanbieders, is het belangrijk om weer te geven welke vorderingen zij gemeenschappelijk maken. In de werkgroep “Openbaar Vervoer” van de ledenorganisatie ITS Belgium worden zij allen vertegenwoordigd, met als doel de privé sector toegang tot de reizigersinformatie te geven. Cruciaal hiervoor zijn de verschillende licentiemodellen die elke aanbieder op dit moment hanteert, welke niet altijd even compatibel met elkaar zijn op het vlak van operationeel gebruik, contractuele inhoud en technische aspecten. In se staat de reiziger centraal, en heeft deze er alle baat bij dat hij op een correcte manier geïnformeerd wordt, ongeacht via welke aanbieder hij zich wenst te verplaatsen: hier schuilt een grote opportuniteit in.

Een niet te verwaarlozen punt is het feit dat, indien brondata ter beschikking wordt gesteld en hier een afgeleid product mee wordt gecreëerd, de eventuele klachten omtrent dit product uiteindelijk terug bij de aanbieder van de brondata komen, wat vaak niet gewenst is. Een goed certificatieproces lijkt hierbij onontbeerlijk.

Op het vlak van Europa werden in de Europese Commissie 2 richtlijnen goedgekeurd: de INSPIRE<sup>13</sup> richtlijn welke als doel heeft om gebiedsdekkende geografische informatie vlotter ter beschikking te stellen, en de Re-Use<sup>14</sup> richtlijn welke handelt over het hergebruik van informatie uit de publieke sector. Beide hebben gevolgen voor de informatieverspreiding door aanbieders van openbaar vervoer.

Aansluitend hierbij is er wel een gedeelde bezorgdheid van de openbare vervoersaanbieders, wanneer het aankomt op het verspreiden van de reizigersinformatie. Men heeft met name nog moeilijk controle over de finaliteit van de gebruikte gegevens. Tenzij deze informatie in een ander eindproduct versleuteld wordt (als dienst of hardware, ...) zodat de brondata niet meer beschikbaar is. In het geval van kaartenbouwers wiens business model geënt is op het verspreiden van kaarten, zou enkel de ruwe openbare vervoersinformatie mogen gegeven worden zonder de digitale kaarten. Op dit moment heeft men te weinig praktijkervaring hiermee, welke moet groeien.

#### 4.3.1 De Lijn



##### Website:

<http://www.delijn.be/>

##### Bedrijfsinformatie:

De Lijn is een decentraal organisatie, waarbij in elke Vlaamse provincie een provinciale dienst of entiteit voor de dagelijkse dienstverlening en het contact met de reizigers zorgt. De hoofdzetel bevindt zich in Mechelen (Centrale Diensten) en deze coördineert en ondersteunt de werking van de entiteiten en stippelt het globale beleid uit. In de Algemene Vergadering zetelen het Vlaams Gewest (via de voogdijminister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits), de provincies, de gemeentes en enkele particulieren.

##### Contactpersoon:

Tom Geerts  
+32 (15) 40.89.40  
[tom.geerts@delijn.be](mailto:tom.geerts@delijn.be)

##### Resultaat interview:

In het verleden werden reeds diverse plannen uitgevoerd, met namen zoals het Spartacusplan (bevordering van het vervoer in Limburg via samenwerking tussen De Lijn en NMBS), het Neptunusplan (toekomstplan voor De Lijn in de provincie West-Vlaanderen) en het START-initiatief ("*STrategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio*").

Momenteel sluit De Lijn zo'n 30 licentieovereenkomsten per jaar af, zonder onderscheid naar commercieel of niet-commercieel gebruik. Indien het commercieel gebruik betreft, dienen de licentienemers wel NAVTEQ te contacteren (aangezien diens digitale kaarten gebruikt worden). In de toekomst wordt er naar gestreefd om deze informatie kaart-onafhankelijk aan te bieden (bv. op basis van de OpenLR of Agora-C standaard). De reizigersinformatie wordt in Google's GTFS-formaat aangeboden. Daarnaast wordt een iPhone applicatie ontwikkeld, gebaseerd op eerdere multimodale diensten voor de 9292 dienst in Nederland. Belangrijk om in te zien is dat het aandeel reizigers dat het openbaar vervoer gebruikt toeneemt indien zij meer beschikking over reisinformatie krijgen.

<sup>13</sup> "INfrastructure for SPatial InfoRmation in Europe" (<http://inspire.jrc.ec.europa.eu/>).

<sup>14</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0098:EN:HTML>

#### 4.3.2 TEC



Website:

<http://www.infotec.be/>

Bedrijfsinformatie:

“*Transport En Commun*” (TEC) is de Waalse openbare vervoersmaatschappij, welke bestaat uit 5 maatschappijen, met name TEC Brabant Wallon, TEC Charleroi, TEC Hainaut, TEC Liège-Verviers en TEC Namur-Luxembourg. Zij worden overkoepeld door een moedermaatschappij, de Waalse Regionale Vervoersmaatschappij (“*Société Régionale Wallonne du Transport*”, SRWT), die instaat voor het strategisch en commercieel beheer. De SRWT ressorteert onder de regering van het Waals Gewest en de Service public de Wallonie (SPW).

Contactpersoon:

SRWT  
+32 (81) 32.27.11

Resultaat interview:

De TEC groep hield zich de laatste jaren vooral bezig met het gebruiken van innovatieve technologieën om haar dienstverlening nog beter en comfortabeler te laten verlopen. Dit gaat in eerste instantie over software om routes en dienstverleningen te zoeken en te optimaliseren. Een belangrijke meerwaarde van hun platform is dat zij ook informatie van alle andere openbare vervoersmaatschappijen (De Lijn, MIVB/STIB, NMBS) mee in beschouwing nemen.

Op technologisch vlak zijn de bussen van TEC uitgerust met onder andere GPS-tracking, videobewakingscamera's, een systeem om SMS naar de dispatching te sturen (Ordibus), ... De bedoeling is om tegen medio 2011 het volledige wagenpark uit te rusten zodat vanaf 2013 een nieuwe ticketingsysteem met chipkaart kan ingevoerd worden.

Naar betrouwbaarheid van de dienstregelingen toe werd een SMS dienst voorzien die storingen meldt op de lijn die een reiziger volgt. Op het vlak van abonnementen is men innovatief doordat men ook de combinatie met het fietsvervoer aanbiedt voor woon-werk verplaatsingen. Hetzelfde geldt ook voor combinaties van bussen en treinen. Aansluitend bij het Cambio-systeem van autodelen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, geeft TEC haar reizigers ook de mogelijkheid om hun nummerplaat in te wisselen voor een gratis busabonnement van 3 jaar en een Cambio-deelauto aan een goedkopere prijs.

Zeer recentelijk heeft TEC een aanbesteding gedaan met oproep tot kandidaatsstelling om een uniforme manier van teleticketing op te stellen voor de 5 TEC-maatschappijen, op basis van de Calypso (RFID) norm zodat interoperabiliteit met andere openbare vervoersaanbieders in België mogelijk is.

### 4.3.3 MIVB / STIB

Website:

<http://www.mivb.be/> en <http://www.stib.be/>



Bedrijfsinformatie:

De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB, “*Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles*”, STIB) is de eerste Belgische onderneming voor stedelijk openbaar vervoer. Ze bedient de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 11 randgemeenten. Het MIVB-net telt 4 metrolijnen, 19 tramlijnen, 50 buslijnen en 11 nachtbuslijnen. Deze strekken zich uit over een afstand van zo'n 700 kilometer. De metro alleen neemt zowat 46% van de MIVB-reizigers voor rekening. Het tramnet vervoert 26% klanten, tegen 28% voor het busnet. Er zijn meer dan 2.200 haltes verspreid over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rand. Sinds april 2007 baat de MIVB op vrijdag en zaterdag het Noctis- nachtnet uit voor de bussen: ze vertrekken vanuit hartje Brussel en verbinden de uiteinden van de het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Contactpersoon:

Benoit Laurent  
[laurentb@stib.irisnet.be](mailto:laurentb@stib.irisnet.be)

Resultaat interview:

De MIVB erkent dat real-time reis- en incidentinformatie gedurende de laatste jaren zowat de nummer 1 prioriteit voor de klant is geworden; hiertoe zullen zij kortelings de “MIVB Mobile” dienst lanceren.

Voor wat betreft de gegevensuitwisseling hebben zij een contract template beschikbaar. Hierbij dient nog wel gekeken te worden naar certificatie (in samenwerking met AFNOR, om te garanderen dat licentiehouders zich houden aan de afspraken omtrent kleurcodering van de lijnen, tijdige updates, ...), meer specifiek voor dynamische en real-time informatie. De gegevens worden op basis van dit licentiemodel in Google's GTFS-formaat beschikbaar gesteld. Verwacht wordt dat ze klanten die gegevens via hun FTP-server laten opvragen. Een belangrijke stap is de ontwikkeling van een plugin zodat hun rittenplanner door andere (externe) diensten kan gebruikt worden. Qua real-time gegevens heeft de MIVB beschikking over een webservice die wachttijden aan haltes weergeeft; deze worden momenteel enkel nog intern gebruikt.

#### 4.3.4 Infrabel / NMBS / B-Cargo

Website:

<http://www.infrabel.be/>  
<http://www.nmbs.be/>  
<http://www.bcargo.be/>



Bedrijfsinformatie:

Voor België treedt Infrabel op als de beheersmaatschappij van het infrastructuurnetwerk van de spoorwegen. Hierop opereren enerzijds de NMBS / SNCB (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen / Société Nationale des Chemins de fer Belges) voor het passagiersvervoer, en B-Cargo voor het goederenvervoer. De NMBS is een belangrijke en interessante partij daar deze zowel aanbieder van diensten is, als ontwikkelaar van systemen. Zowel Infrabel, als NMBS, als de koepel NMBS Holding behoren met hun 3 tot de NMBS Groep.

Contactpersonen:

Infrabel:

Marleen Verheyen ([marleen.verheyen@infrabel.be](mailto:marleen.verheyen@infrabel.be))

NMBS:

Emmanuelle Biebuyck (+32 (2) 528.33.78, [emmanuelle.biebuyck@b-holding.be](mailto:emmanuelle.biebuyck@b-holding.be))

Resultaten interviews:

Met betrekking tot de uitwisseling van gegevens, heeft Infrabel 2 types contracten: een voor testdoeleinden, en een ander voor operationeel gebruik. De contracten volgen typisch 2 stappen: het opstellen van een projectfiche en een licentiemodel. Infrabel kiest ook voor Google's GTFS-formaat, en zij bieden enkel statische informatie aan omtrent personenvervoer (zij vallen niet onder de INSPIRE en Re-Use richtlijnen van de Europese Commissie).

Vanuit de NMBS komt de boodschap dat de spooroperatoren onderling reeds een standaardformaat voor uitwisseling van gegevens afgesproken hebben (het BLTAC-formaat). Niet alle operatoren zijn hier klaar mee maar men verwacht dat dit in orde is tegen April 2011. Ook zij hebben een licentiemodel, waarbij ze een onderscheid naar 2 types klanten maken: enerzijds de grotere bedrijven, en anderzijds de kleinere bedrijven en studenten-gemeenschappen. Zij hebben ook hun eigen iPhone applicatie (Hacon).

Recentelijk zijn er een aantal negatieve berichtgevingen in het nieuws gekomen omtrent de operaties op het spoorwegennet. Enerzijds worden er rode lichten genegeerd wat in sommige situaties recentelijk tot desastreuze ongevallen leidde (ramp in Buizingen van 2010); de veiligheid van het spoor bleek na een rapport van de kamercommissie begin Februari 2011 ontoereikend. Anderzijds scoort de NMBS slecht met betrekking tot stiptheid van haar treinritten.

## 4.4 Interviews met privé bedrijven

### 4.4.1 ITS Belgium



Website:

<http://www.itsbelgium.be/>

Bedrijfsinformatie:

ITS Belgium is als publiek-private samenwerking een ledenorganisatie die ICT- en Internetgebaseerde vernieuwing en samenwerking stimuleert, dit op de domeinen van transport & mobiliteit. De nadruk ligt op enerzijds mobiele oplossingen, met onder andere locatie-gebaseerde diensten en navigatie, vracht- en vlootbeheer, track-'n-trace systemen, de automotive sector (OEM, verzekeringen, lenen en leasen, pechverhelping), de industrie en de publieke sector (bv. via rekeningrijden, eCall, ...). Anderzijds ligt de nadruk op verkeerstechnologie, waaronder oplossingen voor het beheer van en informatie over verkeer en mobiliteit, dit voor zowel lokale autoriteiten, politiezones, openbaar vervoersaanbieders, gewestelijke en federale autoriteiten en parkeerbeheerders. Het idee is om nieuwe markten te creëren, waarbij het gebruik van ICT- en Internetgebaseerde oplossingen in het openbare domein in de hand gewerkt worden, en waarbij er publiek-private samenwerkingsverbanden gestimuleerd worden. Naast de industriële partners zijn ook de drie gewesten en de federale overheid actieve leden van ITS Belgium.

Contactpersoon:

Peter Van der Perre  
+32 (2) 706.81.40  
[pv@its.be](mailto:pv@its.be)

Resultaat interview:

ITS Belgium brengt zowel de publieke als de private sector samen rond de tafel, om de sterktes van beiden met elkaar te combineren. Het resultaat is een platform waarin allerhande kennis met elkaar uitgewisseld wordt, met het oog op multimodaliteit en geïntegreerd mobiliteitsbeheer. De nadruk voor innovatieve oplossingen ligt in het samenspel tussen enerzijds aanbieders van inhoud (*content providers and aggregators*) en anderzijds de aanbieders van services (*service providers and aggregators*). Ondersteuning hierbij komt vooral uit de beheerders van telefonienetwerken (zowel de vaste toestellen als de mobiele communicatie), aanbieders van diverse op maat gemaakte technologieën en academische kennisinstellingen. Merk op dat ITS Belgium ook beschikking over een jurist heeft op het vlak van ITS kennis.

Om deze kennisoverdracht succesvol te laten verlopen, werden diverse werkgroepen opgericht die onderwerpen aansnijden als openbaar vervoer, verkeersinformatie en -beheer, rekeningrijden, eCall, parkeren, ... In deze werkgroepen zitten verschillende stakeholders vertegenwoordigd, waarbij ook de federale en gewestelijke regeringen uitgenodigd worden.

De beste manier om Nederlandse bedrijven erbij te betrekken is door hen in eerste instantie lid te laten worden van de ledenorganisatie ITS Belgium. Belangrijk om in te zien is dat er een cultuurverschil is (met name op het vlak van omgang met aanbestedingen en offerte-verzoeken), en dat men dit niet zomaar uit het oog mag verliezen. Men dient de tijd te nemen om zich in te werken in de markt, en dit kan tot jaren duren vooraleer het effectief vruchten afwerpt.

#### 4.4.2 IBM



Website:

<http://www.ibm.com/>

Bedrijfsinformatie:

IBM is een wereldspeler in het leveren van ICT oplossingen aan haar klanten. De huidige strategie en visie van IBM is geconcentreerd rond het “*Smarter Planet*” initiatief. Een van de belangrijkste initiatieven hierin is “*Smart Mobility*” met als onderdeel Intelligente Transport Systemen (ITS). Uitgaande van een veelheid aan beschikbare gegevens is het zaak om ingewikkelde patronen te ontdekken en te begrijpen. De interconnectiviteit van alles helpt hier in sterke mate om meer informatie beschikbaar te hebben.

Contactpersoon:

Friedl Maertens  
+32 (2) 225.22.29  
[friedl.maertens@be.ibm.com](mailto:friedl.maertens@be.ibm.com)

Resultaat interview:

In de ITS beoogt men innovatie en optimalisatie van verkeer en transport-infrastructuur, met als doel een aantal prangende problemen in onze maatschappij op te lossen. De nieuwe technologische ontwikkelingen zoals enerzijds Smart Cards, SOA, open standaarden, RFID, et cetera, en anderzijds de behoefte aan integratie van heel verschillende systemen dwingt ons tot een geïntegreerde aanpak van deze problematiek. We gaan hierbij uit van een geïntegreerd raamwerk dat de overheid toelaat haar transportnetwerken beter te beheren, waarin maximaal gebruik gemaakt wordt van open en gemeenschappelijk bruikbare standaarden. Het raamwerk moet ook de interoperabiliteit en integratie met toekomstige transportsystemen simplificeren en hergebruik van bestaande componenten vergemakkelijken.

Concreet denken we hierbij aan 3 functionele domeinen, zijnde (1) “*road user charging*” (RUC, meten van het exacte gebruik van infrastructuur op basis van on-board units in voertuigen, welke de basis vormt voor de berekening van een prijs die aan de gebruiker gefactureerd wordt), (2) “*integrated fare management*” (IFM, het geïntegreerd en uniform betalen voor end-to-end reizen over verschillende vervoersmodes heen), en (3) “*transport information management*” (TIM, de combinatie en exploitatie van informatie over hoe het transportnetwerk gebruikt wordt).

IBM zelf ziet een grote marktwaarde in de ontwikkeling van een slimme kilometerheffing voor België. Hiertoe is het actief betrokken in een aantal pilootprojecten, onder andere in samenwerking met de Stad Leuven [Mae10,Mae10b]. Ook bij de oproep voor de proeftuinen voor elektrische voertuigen ziet IBM een belangrijke meerwaarde. Daarnaast is het ook een actief lid van de ledenorganisatie ITS Belgium en stuurt het op die manier mee in welke mate het beleid van de overheid bepaald kan worden.



#### 4.4.3 Be-Mobile

Website:

<http://www.be-mobile.be/>



Bedrijfsinformatie:

Be-Mobile werd eind 2006 opgericht via het bedrijf TC-Matix. De missie was om een leidende commerciële aanbieder van verkeers- en mobiliteitsinformatie en diensten te zijn. De start van het bedrijf was gebaseerd op een succesvol pilootproject waarbij verkeersinformatie verzameld werd op basis van mobiele telefoons [LM06]. Belangrijke spelers hierin waren de ledenorganisatie ITS Belgium, het Verkeerscentrum Vlaanderen en de GSM operator Proximus. Via subsidies van de Vlaamse overheid (IWT) en het Instituut voor Breedband Technologie (IBBT) kon Be-Mobile diverse onderzoeks-projecten uitvoeren. Al vrij snel werd Touring meebetrokken om te investeren in het bedrijf. Touring doet aan reisbijstand, pechverzekering, verkeersinformatie, et cetera. Wegens diens laatste netwerk van internationale zusterbedrijven, kon Be-Mobile zich snel uitbreiden om internationale dekking te bereiken. Het bijstandscentrum Touring Mobilis werd geïntegreerd in Be-Mobile, waardoor de samenwerking met de radiostations van de VRT (Vlaanderen) en de RTBF (Wallonië) een grote sprong vooruit maakte. In 2010 trad de NBMS Holding nog als aandeelhouder toe, waardoor Be-Mobile een stap dichterbij kwam om haar visie waar te maken als aanbieder van multimodale mobiliteitsoplossingen. Uit deze 2 bedrijven kwam een joint-venture met de naam Go-Mobile, die zich bezig houdt met de ontwikkeling en commercialisering van dergelijke oplossingen. Naast Be-Mobile bestaat er ook het zusterbedrijf FLOW dat zich specialiseert in dynamische verkeersdiensten en het meten, verzamelen, verwerken en analyseren van verkeersinformatie.

Contactpersonen:

Mario Vanlommel (+32 (9) 330.51.80, [mario.vanlommel@be-mobile.be](mailto:mario.vanlommel@be-mobile.be))  
 Steven Logghe (+32 (9) 330.51.84, [steven.logghe@be-mobile.be](mailto:steven.logghe@be-mobile.be))

Resultaat interview:

Met Be-Mobile voorzien we hoog-kwalitatieve reisinformatie voor navigatiesystemen via RDS-TMC. Hierbij wordt ook rekening gehouden met verkeersincidenten en herroutering via alternatieve routes. We leveren hierbij ook informatie omtrent verkeersstromen, TMC gebeurtenissen, real-time parkeerinformatie en brandstofprijzen. Daarnaast ontwikkelen we ook software voor mobiele telefoons, welke gedetailleerde verkeersinformatie verschaft, live reistijden van belangrijke wegen en persoonlijke routes. Naar de media (radio en televisie) toe verschaffen we real-time verkeersbulletins waarbij we ook een voorspelling van de filedrukke meegeven. Bedrijven en klanten kunnen ook via een website verkeersinformatie op kaart krijgen, zodat hun werknemers altijd up-to-date zijn voor hun woon-werk gerelateerde ritten of ritten in dienstverband. Ook voorzien we gepersonaliseerde intelligente routeplanning, gebaseerd op gepersonaliseerde reistijden en verkeersinformatie op de eigen routes. Naar overheden toe voorzien we een grote hoeveelheid verkeersgegevens welke gebruikt kunnen worden om bv. indicatoren op te stellen, of aan specifiek verkeersbeheer te doen.

#### 4.4.4 NAVTEQ en TomTom (TeleAtlas)



Websites:

<http://www.navteq.com/> en <http://www.teleatlas.com/>

Bedrijfsinformatie:

NAVTEQ is een van origine Amerikaanse onderneming. Zij verzamelt geografische gegevens en legt deze vast in databanken. Dit laat haar toe om digitale (wegen)kaarten te maken, welke in diverse toepassingen gebruikt worden, onder andere in geografische informatiesystemen (GIS), navigatiesystemen, software, webdiensten en webapplicaties.

TomTom is een Nederlandse fabrikant van navigatiesystemen. Eind 2007 nam het TeleAtlas over, wat toen de grootste concurrent van NAVTEQ was op het vlak van digitale wegenkaarten.

Contactpersonen:

NAVTEQ:

Rob Lavreysen ([rob.lavreysen@navteq.com](mailto:rob.lavreysen@navteq.com))

Frank Geujen ([frank.geujen@navteq.com](mailto:frank.geujen@navteq.com))

TomTom:

Edwin Bastiaensen ([edwin.bastiaensen@tomtom.com](mailto:edwin.bastiaensen@tomtom.com))

Linde Vande Velde ([linde.vandeVelde@tomtom.com](mailto:linde.vandeVelde@tomtom.com))

Resultaten interviews:

Zowel NAVTEQ als TomTom zien grote opportuniteiten in samenwerking met de sector van het openbaar vervoer. Multimodaliteit wordt vandaag de dag meer en meer belangrijk, waarbij de eindgebruiker een zo comfortabele mogelijke dienst aangeboden kan worden. NAVTEQ ontwikkelt bijvoorbeeld een wereldwijde voetgangerskaart, met integratie van openbaar vervoer. Ook de opname van real-time dynamische parkeerinformatie is een must, waarbij de reiziger zijn of haar autogebruik nog beter kan afstemmen op de beschikbare informatie.

Beiden merken evenwel op dat er een spanningsveld tussen de openbare vervoersaanbieders en kaartenbouwers heerst. Een van de bezorgdheden hierin is hoe naar locaties te refereren over verschillende specifieke kaarten heen. Mogelijke oplossingen hiervoor zijn het gebruik van "open location referencing" (OpenLR), waarbij op basis van generieke karakteristieken naar locaties en straten kan gerefereerd worden (wat algemener is dan de gekende TMC secties). Dergelijke oplossingen zijn nodig om een mouw te passen aan eventuele sublicenties die door openbare vervoersaanbieders verstrekt zouden worden bij het doorgeven van hun reizigersinformatie, zonder dat aan het business model van de kaartenbouwers geraakt wordt (zij willen namelijk niet dat derden zo maar via de sublicenties aan hun kaarten kunnen).

## 5. Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van de verschillende interviews indachtig, kunnen we een aantal conclusies en aanbevelingen formuleren die Nederlandse partijen kunnen gebruiken om de Belgische markt te betreden op het vlak van mobiliteit en ICT.

In eerste instantie merken we op dat het niet evident is om dit te bewerkstelligen. De ervaring leert ons ook dat het het beste is om **via een Belgische partner** te gaan, eventueel in een **samenwerkingsverband**. De Belgische markt is op zich ook complexer, omwille van de Gewestelijke bevoegdheden in Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Net daarom dient, afhankelijk van de doelmarkt, ook best een partij uit een van die regio's onder de arm genomen te worden.

In België geldt een vrij strikt af te leggen parcours van aanbestedingen, offertes en gunningen. Het is een standaard traject waar iedereen door moet en waar geen bochten kunnen afgesneden worden. Hierbij wordt door de diverse overheden ook veel aandacht besteed aan de **vormvereisten**; het zou niet de eerste keer zijn dat de offerte van een partij afgekeurd wordt omwille van een vergeten handtekening of een ontbrekend document, ook al is de inhoud in orde. In België zijn er **aanbestedingen en verzoeken tot offerte**. Soms gaat dit gepaard met een kandidaatsstelling en soms zijn het onderhandse offerteverzoeken. Hoedanook is het broodnodig dat een Nederlandse partij, zo zij zich wil positioneren op de Belgische markt, aan dit systeem deelneemt. De beste manier hiervoor is om zich in te schrijven op het **EBP<sup>15</sup> abonnement**. Dit systeem centraliseert alle overheidsopdrachten zodat men altijd op de hoogte kan zijn van de aanbestedingen in het eigen vakgebied. Zowel Belgische als Europese aanbestedingen worden hierin opgenomen. Ook zit er potentieel om deel te nemen aan studies en projecten in België via samenwerkingsverbanden in consortia van **Europese projecten**.

Buiten dit systeem, blijkt uit de praktijk dat het voor Nederlandse bedrijven cruciaal is om zelf **proactief de markt te verkennen**, contacten te leggen en de aanbestedingen goed op te volgen. Men dient zichzelf aan potentiële klanten **kenbaar te maken**, en de tijd te geven opdat deze laatste dit intern ook kunnen verkopen (deze tijdsperiode dient niet lichtzinnig opgevat te worden: het kan soms maanden werk en geduld vereisen). Een van de gevolgen hiervan is dat de klant het Nederlandse bedrijf kan aanschrijven om, al dan niet via een kandidaatsstelling, een offerte in te laten dienen. Een andere optie is om een ontbrekend stuk in de keten door een Nederlands bedrijf te laten invullen, zonder dat daarvoor alle vertrouwelijke informatie omtrent plannen dient vrijgegeven te worden.

Dergelijke acties leiden tot verschillende vormen van **beïnvloeding**. Gaande van informerend (iedereen doet maar op, heel algemeen), over adviserend (meer persoonlijk en op maat gemaakt) tot zelfs sturend (dit vereist sterke interactie en proactieve actie om iemands doelen te laten bereiken).

Wat betreft **concrete thema's**, onthouden we dat de volgende op dit moment vrij hard leven op de verschillende niveaus, steden en bedrijven in België, en waar Nederlandse bedrijven een streepje voor hebben en hun kennis in kunnen delen:

- Onderhoud van het wegennet (dit is weliswaar minder op ICT en mobiliteit gericht).
- Invoering van een intelligente kilometerheffing, hervorming van de autofiscaliteit, impact op het milieu naar aanleiding van externe kosten, en gedragsbeïnvloeding van de autogebruikers.
- Gebruik van elektrische voertuigen in het mobiliteitsbeeld.
- Verzamelen, aggregeren en verrijken van dynamische real-time parkeerinformatie.
- Verkeersbeheersing met aandacht voor vrije busbanen, congestiebeheersing, verkeerslichtenregelingen en groene golven.

<sup>15</sup> <http://www.ebp.be/>

- Verspreiding van real-time verkeersinformatie komende van de verkeerscentra.
- Uitbouw openbaar vervoer, delen van real-time reizigersinformatie, mobile ticketing (bv. 9292 service in Nederland onderhoren via workshops), betrouwbaarheid en veiligheid van het spoorwegennet en de dienstverlening daarop.
- eCall als middel om het aantal fatale ongevallen terug te dringen.

Tot slot duiden we er op dat het voor Nederlandse bedrijven niet evident is om op de Belgische markt een plaats in te nemen. Een groot deel van de oorzaak hier is terug te vinden in het **cultuurverschil** dat tussen beide landen heerst. In België is het veeleer zo dat contacten leggen zeer belangrijk is om een goede verstandhouding tussen verschillende partijen te hebben. Deze vormt dan de basis voor latere contracten.

## Referenties

- [ABM10] L. Akkermans, T. Breemers en S. Maerivoet, **Etude des impacts économiques, environnementaux et sur le trafic en Région wallonne d'une interdiction de circulation des poids lourds le dimanche**, Rapport in opdracht van de Service public de Wallonie (SPW), September 2010.
- [Bae10] J. Van Baelen, **De grote mobiliteitsenquête**, Knack, blz. 46 — 54, 8 September 2010.
- [Cre09] Hilde Crevits, **Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009 — 2014**, 2009.
- [DCYH09] G. De Ceuster, Isaak Yperman, C. Heyndrickx et al., **Effecten van een kilometerheffing voor vrachtwagens**, Rapport in opdracht van het Steunpunt Fiscaliteit & Begroting, Vlaamse overheid, Februari 2009.
- [DDCM10] E. Delhay, G. De Ceuster en S. Maerivoet, **Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen**, Rapport in opdracht van MIRA, Milieurapport Vlaanderen, December 2010.
- [DDCV09] E. Delhay, G. De Ceuster, K. Vanherle et al., **Social cost-benefit analysis Iron Rhine**, Rapport in opdracht van Infrabel, Februari 2009.
- [FOD] **START-SITTER (Systeem Trafiek Autowegen in Reële Tijd / Système Intelligent de Trafic en Temps Réel des autoroutes)**, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Directie Mobiliteit.
- [LDCC06] S. Logghe, G. De Ceuster, K. Carlier et al., **Economische effecten en afwegingskader van de maatregel “80 km/u voor vrachtwagens”**, Rapport in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Mobiliteitscel, Mei 2006.
- [LM06] S. Logghe en S. Maerivoet, **Validation of Travel Times based on Cellular Floating Vehicle Data**, Rapport (vertrouwelijk) in opdracht van TC-Matix, December 2006.
- [Mae10] S. Maerivoet, **Ondersteuning bij slimme mobiliteit: Een technologisch innovatieve oplossing voor rekeningrijden, eCall en andere diensten**, Persmap voor ITS Belgium Congress, Oktober 2010.
- [Mae10b] S. Maerivoet, **Bepaling Tarieven Showcase Rekeningrijden+eCall Leuven**, Technische nota, April 2010.
- [Mae10c] S. Maerivoet, **Schatting verliestijden op trajecten**, December 2010.
- [Mae10d] S. Maerivoet, **Statistische analyse van SMS en contante betalingstransacties van parkeerautomaten in de Stad Leuven**, Rapport (vertrouwelijk), Maart 2010.
- [Mae10e] S. Maerivoet, **iPark4U – Online Parking Navigation and Payment Made Easy**, Rapport voor het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), Mei 2010.
- [MSDC09] S. Maerivoet, Sven, K. Spitaels, G. De Ceuster et al., **SUSTAPARK: Optimising Price and Location of Parking in Cities under a Sustainability Constraint**, Rapport voor het Federaal Wetenschapsbeleid, April 2009.
- [MY08] S. Maerivoet en I. Yperman, **Analyse van de congestie in België**, Rapport in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Oktober 2008.
- [MY09] S. Maerivoet en I. Yperman, **Ondersteuning Expertsysteem voor Verkeersgegevens**, Rapport (vertrouwelijk) in opdracht van het Verkeerscentrum Vlaanderen, Juli 2009.
- [MY09b] S. Maerivoet en I. Yperman, **Expertsysteem voor Verkeersgegevens: Clusteranalyse in MATLAB**, Rapport (vertrouwelijk) in opdracht van het Verkeerscentrum Vlaanderen, Juni 2009.
- [Van08] F. Vanhove, **Analyse van de mobiliteit op de Belgische autosnelwegen – Verkeersindices 2002-2005**, Eindrapport voor de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Directie Mobiliteit, Juni 2008.
- [VRT11] VRT Nieuws, **Akkoord gewesten over wegenbelasting**, 19 Januari 2011.
- [Wil10] E. Willame, **Walloon Road Charging Project**, Presentatie op het 10e ITS Belgium congres, 21 Oktober 2010.
- [YDC10] I. Yperman en G. De Ceuster, **Meccanoverbinding Antwerpen: Verkeerskundige analyse en MKBA van een nieuwe Scheldekruising in Antwerpen**, Rapport in opdracht van Forum 2020, September 2010.