

Volgende Vlaamse lokale overheden moeten voluit inzetten op de uitrol van toekomstgerichte mobiliteitsoplossingen (ITS)

Inleiding

Duurzame mobiliteit wordt dé inzet van de volgende verkiezingen. De verbetering van onze luchtkwaliteit en veiligheid voor iedereen lijken soms haaks te staan op het handhaven van efficiëntie en onze welvaart. Toch is het mogelijk om met de juiste beleidsbeslissingen in de volgende legislatuur bepalende stappen te zetten in de ombuiging naar duurzame mobiliteit.

Het is hoog tijd om - zoals in de ons omliggende landen - op een veel grootschaliger manier in te zetten op bewezen technologie om in een slimme gemeente en stad tot duurzame multimodaliteit te komen en alle mobiliteitsnoden efficiënt in te vullen. De nieuwe bestuursakkoorden bieden een unieke kans om mee te liften op de mogelijkheden die vandaag bestaan voor multimodaal mobiliteitsmanagement, en dit op een manier die maximale kansen biedt aan alle dienstverleners en bouwers van mobiele applicaties. Een dynamische markt voor multimodale dienstverlening is immers nodig om te komen tot een doeltreffend en efficiënt vervoersysteem, ook op lokaal niveau.

De sectororganisatie ITS¹ (www.its.be) pleit er dan ook voor om de volgende objectieven prioritair mee te nemen in de volgende bestuursakkoorden:

1. Een plan voor multimodaal mobiliteitsmanagement, gaande van prioritisering, opdeling en inrichting van het (boven)lokale wegennet in functie van het aantal en type weggebruikers, over slimme fiets- en autodeelsystemen tot parkeer-, verkeers- en mobiliteitsgeleiding en ondersteuning voor lage emissiezones.
2. Een plan voor de stimulering van marktwerking rond multimodale en duurzame mobiliteit, waarin ruimte wordt gecreëerd voor alle initiatieven voor mobiliteitsverduurzaming die op een aftoetsbare manier publieke beleidsdoelen helpen realiseren.

Beide plannen zijn een aanvulling op het mobiliteitsplan maar laten toe om de belangrijkste projecten voor slimme mobiliteit in hun samenhang uit te werken in een data- en 'dashboard'-gedreven benadering.

Daarbij moet voldoende aandacht gaan naar mensen en middelen: er is nood aan één aanspreekpunt - de mobiliteitsmanager - en een competent team (binnen de administratie of

¹ Intelligente Transport Systemen

met externe ondersteuning). Ook moeten al bij aanvang van de legislatuur de gepaste budgetten worden voorzien: een extra ‘transitiebudget’ voor slimme mobiliteit van minstens 100 euro per inwoner. Dit kan worden gerealiseerd door de parkeerinkomsten van de stad of gemeente te oormerken voor mobiliteit en door alle mobiliteitsexpertise samen te brengen in een parkeer- of mobiliteitsagentschap. Ook moet maximaal worden ingezet op samenwerking tussen administraties onderling en tussen de publieke en private sector.

Ongeacht de grootte van de stad of gemeente is een projectmatige aanpak een belangrijke succesfactor, waaraan de volgende principes en stappen toe bijdragen:

1. **Probleemstelling.** Definieer en prioriteer de knelpunten, niet alleen binnen maar ook rondom je stad of gemeente en formuleer **heldere doelstellingen** waarvan je kan **meten** of je ze haalt. Bepaal met andere woorden welke **data** je nodig hebt om problemen op een ‘dashboard’ in kaart te brengen en om de impact van oplossingen te meten.
2. **Schaalgrootte.** Toets je problemen en oplossingsvoorstellen af met naburige steden en gemeenten, zoek samenwerking en partnerschap naar een bovenlokale dienstverlening.
3. **Monitoring.** Bepaal de **prioritaire diensten** waarmee je de doelstellingen kan behalen en definieer de juiste **performantie-indicatoren** en randvoorwaarden. Rol deze diensten uit.
4. **Draagvlak.** Sta open voor **publiek-private dialoog** en de oplossingen die anderen aanbrenen. Bouw hiervoor indien mogelijk een (lokaal of bovenlokaal) ecosysteem uit.
5. **Transparantie.** Creëer een **cultuur van openheid**, waarin alle mobiliteitsspelers ertoe worden aangezet om data met garanties op beveiliging en privacybescherming ervan, te delen en toegang te bieden tot ticketing en betalingssystemen. Alleen zo behoud je het overzicht en kom je tot open marktwerking.

Enkele voorbeelden van succesvolle ITS-diensten:

	Grootte van stad of gemeente		
	1) Klein	2) Middelgroot + 1)	3) Groot + 1) & 2)
Verkeers-leefbaarheid	Betere doorstroming door conflictvrije kruispunten en verkeerslichten met slimme camera's en groentijden	Prioriteit voor openbaar vervoer aan verkeerslichten	Rijstroken voor openbaar vervoer, taxis, voertuigen met hoge bezetting
Verkeers-veiligheid	Bescherming van de schoolomgeving	Bescherming van oversteekplaatsen	Bescherming van gebieden voor autonome voertuigen ('shuttles')
Parkeren	Parkeerhandhaving, Shop&Go	Parkeer-, verkeers- en mobiliteitsgeleiding, ondersteuning van Park & Rides	Integratie van parkeer-aanbod in private apps
Milieu	Prioritisering van voetgangers en fietsers	Lage Emissie Zones	Multimodale routeplanners

Kwetsbare doelgroepen	Bescherming van voetgangers en fietsers	Maatregelen voor vrachtwagens (bvb vrachtwagensluizen)	Bescherming van wegenwerken door co-operatieve systemen
-----------------------	---	--	---



Bewezen resultaten

Wat ITS.be voorstelt is niet nieuw, maar wordt vandaag op enkele uitzonderingen na onvoldoende of op een te kleine schaal aangepakt. Talloze voorbeelden in binnen- en buitenland wijzen nochtans de weg. Het “gebiedsgericht benutten” programma in Nederland bijvoorbeeld, waarbij publieke en private initiatieven worden gefaciliteerd die een betere benutting van de multimodale infrastructuur toelaten in een gebied met gemeenschappelijke mobiliteitsproblemen, loopt ondertussen meer dan 10 jaar. Het wordt aangevuld door andere programma’s met belangrijke budgetten om de transitie naar meer duurzame en gedeelde mobiliteit te ondersteunen, zoals het “Beter Benutten” programma en het meer recente programma voor grootschalige multimodale pilootprojecten (budget 1 miljard euro). Het uitwerken van het Vlaamse programma voor basisbereikbaarheid binnen 15 vervoersregio’s in de volgende gewestelijke legislatuur is belangrijk; ondertussen doen steden en gemeenten er best alles aan om alvast lokaal van start te gaan. De rode draad doorheen dit alles: **impulsen om te komen tot open, flexibele en collaboratieve markten voor multimodale dienstverleners en aanbieders van alle vormen van (vaak gedeelde) mobiliteit op lokaal (en bovenlokaal) niveau.**

Multimodaal mobiliteitsmanagement

Prioritering, opdeling en inrichting van het (boven)lokale wegennet in functie van het aantal en type weggebruikers; geconnecteerde fiets- en autodeelsystemen; performante Park&Rides; verkeerslichtensynchronisatie, -afstemming en -prioritering in functie van type en volume van aankomende weggebruikers, met het oog op optimalisatie op netwerkniveau; mobiele handhaving; mobiel betalen voor parkeren, deelsystemen, openbaar vervoer en lage en zero emissie mobiliteit; derde betaler-systemen voor het gecombineerd gebruik van randparkings, deelsystemen en openbaar vervoer; slimme parkeer- en multimodale mobiliteitsgeleiding; diensten voor speciale doelgroepen zoals jongeren en sociaal kwetsbare groepen; lage emissiezones ... het zijn bouwblokken voor de verduurzaming van mobiliteit. In de volgende jaren zullen al deze systemen en de dienstverlening errond vorm geven aan de slimme stad en gemeente.



Zo realiseerden enkele steden al slim parkeer- en mobiliteitsmanagement - met dynamische parkeergeleiding in functie van de verkeersdruk, aanduiding van 'real-time' reistijden naar parkings en openbaar vervoersaansluitingen nabij parkings -, monitoring van individuele parkeerplaatsen zoals bij Shop & go parkings, mobiele parkeerhandhaving die gebruik maakt van nummerplaatherkenning (in sommige gevallen al met 'scancars' of 'scanscooters') en het gebruik van een parkeerrechtendatabank die het mogelijk maakt om via apps te betalen voor parkeren, lage en zero emissie mobiliteit en lage emissiezones.

Een plan voor multimodaal mobiliteitsmanagement laat toe om de specifieke prioritaire projecten en diensten voor de stad of gemeente in een vroeg stadium vorm te geven, het gepaste ambitieniveau te bepalen en synergie-effecten in kaart te brengen. Zo maken verschillende diensten gebruik van dezelfde sensoren en infrastructuur.

Stimulering van marktwerking

Steeds meer organisaties bieden oplossingen aan voor fiets-, scooter- of autodelen, lage en zero emissie mobiliteit in de stad. **Ook steeds meer bedrijven bieden diensten aan waarbij het plannen, het boeken, en de elektronische ticketing en betaling voor verplaatsingen worden geïntegreerd, en dit over alle vervoersmodi, collectief of individueel, publiek of privaat - ook gekend als 'MaaS' ('Mobility as a Service') of MoDi - Mobiliteit als een Dienst.** Deze toepassingen zijn een uitstekende manier om bewoners en bezoekers te ondersteunen in het vinden en kiezen van de optimale modale mix en het maken van meer multimodale verplaatsingen.



Naast slimme fiets- en autodeelsystemen realiseerden enkele steden al derde betaler-systemen die bewoners incentiveren om gebruik te maken van openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit, intermodale routeplanners die gebruikers optimale en duurzame combinaties aanleveren van vervoersmodi (in lijn met het beleid), en succesvolle marktplaatsen voor mobiliteit. Dergelijke “marktplaatsen voor mobiliteit” ondersteunen private initiatieven voor mobiliteitsverduurzaming die op een aftoetsbare manier publieke beleidsdoeleinden helpen realiseren.

Nieuwe technologie en open marktwerking bieden ook unieke mogelijkheden om de belangen van specifieke doelgroepen te behartigen zoals ouderen of andersvaliden, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van specifieke, gebruiksvriendelijke apps.

Samenwerking, mensen en middelen

In steeds meer steden en gemeenten worden mobiliteitsambtenaren of mobiliteitsmanagers aangesteld en mobiliteitsdiensten of mobiliteitsbedrijven opgericht, vaak gefinancierd met de parkeerinkomsten van de stad of gemeente. Bij ambitieuze programma's worden steeds meer departementen betrokken, zoals ruimtelijke ordening, de milieudienst of de communicatiedienst. Bestekken worden steeds meer gedeeld en componenten - zoals voor het publiceren van kwaliteitsvolle open data - worden hergebruikt. Steden en gemeenten werken samen in aankoopcentrales of bundelen hun krachten op het niveau van de vervoersregio of de provincie.

In de volgende legislatuur zal meer transparantie moeten ontstaan inzake budgetlijnen voor slimme mobiliteit. Ook zal de ontlukende samenwerking tussen steden en gemeenten onderling, en met de

private sector, moeten geformaliseerd worden, bijvoorbeeld om tot een gepast beheer en een gepaste kwaliteitsborging te komen voor open data. Zoals in andere landen zal moeten toegewerkt worden naar een 'best practice' (en uiteindelijk wetgevend kader) waarin alle mobiliteitsspelers die actief zijn op het grondgebied van de stad of gemeente, toegang geven tot de belangrijkste mobiliteitsdata als open data en tot hun ticketing infrastructuur (met aandacht voor beveiliging en bescherming van privacy), zodat multimodale samenwerking en apps worden gefaciliteerd. Enkel door een dergelijke samenwerking mét ondersteuning van de lokale ITS-industrie, en door de creatie van een gemeenschappelijk competentiecentrum, kan Vlaanderen uitgroeien tot een Europese "region of excellence" voor ITS en slimme mobiliteit.



Besluit

Voor grote delen van de bevolking, en dus niet enkel werkgevers en werknemers maar ook jongeren, ouderen, andersvaliden en sociaal kwetsbare groepen, is mobiliteit al sinds een hele tijd uitgegroeid tot uitdaging nummer 1. De nood tot gedragsverandering maakt al onderdeel uit van het collectieve bewustzijn en moet in de volgende legislatuur pro-actief worden opgepakt door het beleid. Dat begint met het voorzien van voldoende mensen en middelen in een open en inclusief proces.

[ITS.be](http://www.its.be)

ITS.be en haar leden zijn klaar om intensief samen te werken met de verschillende overheden om tot ambitieuze en slagkrachtige plannen en projecten te komen, en om waar nodig samenwerking tussen de publieke sector onderling en tussen de publieke en private sector te ondersteunen. <http://www.its.be/nl/catalogus> biedt een uitgebreid overzicht van innovatieve oplossingen en diensten die een veelheid van spelers op de mobiliteitsmarkt aanbieden.

Naast ondersteuning in het uitwerken van plannen heeft ITS.be Vlaamse steden en gemeenten concreet bijgestaan in het uitwerken van bestekken en het aanleveren van bestek- en licentiecomponenten voor het omgaan met open data, en met toegang tot ticketing en betaling.

Vzw ITS.be is een publiek-privaat samenwerkingsverband dat in België de krachten bundelt van al diegenen die de invoering van multimodaal mobiliteitsmanagement en MaaS kunnen versnellen:

Agendum, AGES International, Agoria, Allianz Global Assistance, Anyways, ARCADIS, Athlon, Axa Assistance, Barco, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, Be-Mobile, Bosch, Corona Direct, Departement MOW, D'leteren, Dynniq, Espaces-Mobilités, Eurofins, Europcar, Febiac, FLIR Intelligent Transportation Systems, FOD Mobiliteit en Vervoer / SPF Mobilité et Transports, GEO Solutions / Fleetology NV (Suivo), HERE, Icoms Detections, IMA Benelux, Informatie Vlaanderen, Infrasoft, Ingestic, Kapsch, Katholieke Universiteit Leuven (KUL), Krautli, Logistics in Wallonia, Localyse, MaaS Global, Macq, Mobiliteitsbedrijf Gent, Modalizy, Multitel, Namahn, NEDAP, Nimera Mobile ICT, NMBS/SNCB, NRB, NXP, Oktopus, Olympus, Orange, PriceWaterhouseCoopers (PWC), Proximus, PTV group, Pulsar Consulting, Q2C, Rauwers Controle, Région de Bruxelles-Capitale / Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Satellic nv, Securitas, Service Public de Wallonie (SPW), Siemens, SOFICO, Spie, Stad Antwerpen, Stad Hasselt, Tein Technology, The New Drive, TomTom, Touring, Tractebel, Trafineo, Transport & Mobility Leuven (TML), Traxio, Uber, Universiteit Antwerpen, Universiteit Hasselt, Universiteit Gent, VAB, Ville de Namur, VUB, Worldline, XXIImo.



Meer weten over ITS.be: surf naar www.its.be

Contactpersoon

Peter Van der Perre

Directeur ITS.be

A. Reyers 80 - B-1030 Brussel

T: 32 2 706 81 40, M: 32 476 690 271

pv@its.be

