

Volgende Vlaamse Regering moet voluit inzetten op de uitrol van toekomstgerichte mobiliteitsoplossingen (ITS)

Zoals elke Vlaamse automobilist ondertussen weet hebben spitsstroken en trajectcontrole een grote positieve impact op doorstroming en verkeersveiligheid. Hoog tijd om - zoals de ons omliggende landen - op een veel grootschaliger manier in te zetten op bewezen technologie die een betere benutting toelaat van de bestaande infrastructuur - ook gekend als Intelligente Transport Systemen (ITS) - en dit over alle vervoerswijzen. De sectororganisatie ITS (www.its.be) pleit er dan ook voor om de volgende drie objectieven prioritair in het volgende Vlaamse regeerakkoord op te nemen:

- 1. Een gewestelijk ITS Actieplan, met gebiedsdekkend state-of-the-art verkeersmanagement op autosnelwegen en secundaire wegen, betere informatie, betalingsmechanismen en doorstroming voor openbaar vervoer, en betere ondersteuning voor gemengd gebruik van privaat en openbaar vervoer*
- 2. Ondersteuning voor stedelijke ITS Actieplannen, met ondermeer aandacht voor verkeerslichtensynchronisatie en prioritisering van openbaar vervoer, bescherming van zwakke weggebruikers, parkeergeleiding, stedelijke distributie en gedeelde- en electromobiliteit*
- 3. De opzet van een jaarlijks programma van innovatief aanbesteden, een noodzakelijk mechanisme om nieuwe technologie en private dienstverlening kansen te geven en gepaste aanbestedingskaders te ontwikkelen.*

(budgetimplicatie: 100 M€ per jaar)

Deze investeringen verdienen zichzelf terug maar kunnen in eerste instantie worden gefinancierd door een deel van de meeropbrengsten van Viapass, het systeem voor intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens dat vanaf 2016 in werking treedt.

Druk, drukker, drukst

Door een aanzwengende economie en een nog steeds **stijgende bevolking** (+5% in de volgende 10 jaar, met pas een kentering in 2040) neemt de verkeersdruk in Vlaanderen in de volgende jaren nog gevoelig toe: zo verwacht men de volgende 10 jaar **14% meer persoonskilometers** en maar liefst **25% meer tonkilometers** op het Vlaamse wegennet. Zoals automobilisten weten zijn veel Vlaamse wegen nu al gesatureerd: Vlaanderen scoort slecht en zakt jaar na jaar verder weg in de filebarometers van bijvoorbeeld TomTom en Touring Mobilis. Nederland, dat in de afgelopen jaren een groot deel van de fileproblematiek wist weg te werken, toont dat het ook anders kan.

Beter benutten door technologie en verbeterde marktwerking

Raar maar waar: wie er vandaag de programma's van politieke partijen op naleest stelt vast dat vaak nog steeds prioritair wordt ingezet op nieuwe infrastructuur en het realiseren van "missing links"; pas op plaats drie of vier komt beter benutten door technologie. Met het bouwen van nieuwe infrastructuur is niets mis, maar wie rekening houdt met realistische uitvoeringstermijnen komt al snel tot de conclusie, zoals in Nederland gebeurde, dat minstens evenveel belang moet worden gegeven aan een beter gebruik van de bestaande capaciteit. Dit kan door het inzetten van technologie voor een efficiënter verkeer, voor een efficiënter openbaar vervoer, en voor een efficiënter gecombineerd gebruik van privaat, openbaar en gedeeld vervoer. **Enkel technologie laat toe om de bestaande capaciteit productiever te maken, door ze op een meer efficiënte manier te gebruiken.** Aanvullend aan de dienstverlening door de overheid (bvb via wegkantsystemen) biedt samenwerking met private dienstverleners (bvb via mobiele applicaties) uitstekende perspectieven om beleidsdoelstellingen te realiseren.

Intelligente Transport Systemen of ITS

Naar de technologische mix die publiek en privaat in alle mobiliteitsdomeinen wordt ingezet voor slimmere mobiliteit wordt internationaal verwezen als Intelligente Transport Systemen of ITS, een markt waarin overheden een cruciale rol spelen en die in Vlaanderen slechts traag op gang komt. Nochtans is de inzet van ITS onvermijdelijk en haar opgang onstuitbaar. Op basis van eerste succesverhalen steeg het budget voor de uitrol van ITS op autosnelwegen in Vlaanderen in de afgelopen legislatuur stap voor stap, en in totaal met 300% (of tot 30 miljoen euro per jaar). Dit is nog altijd maar een fractie van wat de overheid in Nederland in de afgelopen jaren aan ITS besteedde, waar met **20% filevermindering op alle belangrijke corridors tot doel** massaal geïnvesteerd werd in **gericht incidentmanagement (tot 20% reductie in files in de spits), snelheidsharmonisatie en handhaving door trajectcontrole (5-10% toename in capaciteit op bepaalde segmenten), spitsstroken (30-50% toename in capaciteit) en betere verkeersinformatie (een additionele 5% winst in congestie)**. Daarnaast werd maar liefst 170 miljoen euro uitgegeven om private initiatieven te stimuleren, omdat GPS-systemen en mobiele applicaties als bondgenoten van de overheid worden gezien, en als "Trojaanse paarden" die op meer efficiënte wijze kunnen leiden tot effectieve gedragsverandering.

Inzet voor de volgende legislatuur

Op gewestelijk vlak dient de uitrol van **verkeers technologie op het hoofdwegennetwerk** te worden voltooid op basis van een meer ambitieus plan voor dynamisch verkeersmanagement. Een specifiek plan

voor de inzet van **verkeerstechnologie op secundaire wegen** dient te worden ontwikkeld en uitgerold. **Spitsstroken, snelheidsharmonisatie gecombineerd met trajectcontrole, incidentmanagement, filestaartbeveiliging, verkeersinformatie en rerouting-advies, bescherming van wegenwerken, ondersteuning voor vrachtroutenetwerken, parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens langs autosnelwegen en automatische controles op overgewicht van vrachtwagens** zijn enkele van de diensten die hierin minimaal moeten worden opgenomen, en dit over het ganse netwerk. Voor **openbaar vervoer** dient een plan minimaal aandacht te besteden aan **uniforme betalingssystemen en real-time informatie**. Overkoepelend dient een **gewestelijk ITS actieplan** te worden opgesteld waarin bijkomende maatregelen voor multimodaal mobiliteitsmanagement worden opgenomen (**zoals multimodale real-time informatie en koppelvlakken tussen park&ride voorzieningen en openbaar vervoer**).

Een blauwdruk voor **intelligent verkeersmanagement binnen steden** dient te worden opgesteld en de uitrol ervan dient te worden ondersteund, in eerste instantie in de centrumsteden. Hierin zijn **verkeerslichtenregeling en -synchronisatie** (met optionele prioritisering van het openbaar vervoer en ondersteuning van groene golven), **handhaving, bescherming van zwakke weggebruikers op oversteekplaatsen, parkeergeleiding, stedelijke distributie, real-time informatie en ondersteuning van gedeelde mobiliteit en electromobiliteit minimale aandachtspunten**. Overkoepelend dient een **stedelijk ITS actieplan** te worden opgesteld waarin bijkomende maatregelen voor multimodaal mobiliteitsmanagement (zoals **multimodale real-time informatie en koppelvlakken tussen park&ride voorzieningen en openbaar vervoer**) worden opgenomen.

Daarnaast dient ook een programma te worden opgestart van **innovatief aanbesteden**, waarin nieuwe technologieën worden uitgetest in concrete ontplooiingsscenario's en waarmee de transitie naar meer private marktwerking en dienstverlening binnen een door de overheid ontwikkeld wettelijk kader wordt ondersteund, geruggesteund door een permanent test centrum (een "mobiliteitslaboratorium"). Innovatief aanbesteden is noodzakelijk om **nieuwe technologie en private dienstverlening kansen te geven** en aanbestedingskaders te ontwikkelen die interoperabiliteit tussen verschillende marktpelers afdwingen en dus een open marktwerking verzekeren. Een voorbeeld van zo'n nieuwe ontwikkeling is intelligente kilometerheffing voor personenwagens.

Afstemming met de andere gewesten en met de federale overheid inzake ITS is belangrijk.

De totale budgetaire impact hiervan wordt geraamd op 100 M€ per jaar. De budgetverhoging die noodzakelijk is voor de planmatige uitrol van ITS in Vlaanderen kan worden gerealiseerd door een deel van de inkomsten van Viapass, het kilometerheffingssysteem voor vrachtwagens, hiervoor te reserveren.

Europese markt

Het doorgedreven gebruik van ITS in Vlaanderen en de ondersteuning van private dienstverleners als **partners in de realisatie van beleid** is niet alleen noodzakelijk om tot een nieuwe, toekomstgerichte mobiliteitsinfrastructuur te komen in Vlaanderen, maar ook om **Vlaamse bedrijven klaar te stomen en te laten meeliften op de ontluikende Europese ITS groeimarkt**.

ITS.be

Het samenwerkingsverband ITS.be en haar leden zijn klaar om intensief samen te werken met de verschillende overheden om bestaande realisaties te helpen evalueren en om de visie van geïntegreerd verkeers- en mobiliteitsmanagement te realiseren, gebruik makend van state-of-the-art verkeerstechnologie en mobiele oplossingen.

ITS.be is een publiek-privaat samenwerkingsverband dat in België de krachten bundelt van al diegenen die de invoering van multimodaal mobiliteitsmanagement en synchromobiliteit kunnen versnellen. Naast overheden, zoals het Vlaams Gewest, het Brussels Gewest en het Waals Gewest en de federale overheid, zijn heel wat andere publieke en private partijen actief lid van de organisatie: AGES, Agoria, ARC, ATOS Worldline, BAM, Barco, Belgacom, Be-Mobile, Corona Direct, D'Ieteren, EGIS, European Datacomm, Febiac, FLIR, Flow, Go-Mobile, Here, IBM, Icoms Detections, IMA Benelux, Imtech, Infrabel, Kapsch, KU Leuven, Logistics in Wallonia, Macq, Mobistar, Multitel, Namahn, Nimera, NXP, Oktopus, Stad Gent, Parko, PWC, Prodata, Q2C, RAM Mobile Data, SAIT, Sanef, T-Systems (Satellic), Siemens, Spie, Suivo, Technum, Tein Technology, Telenet, Testronic Labs, Thales, TomTom, Touring, Trafineo, Transics, Transport and Mobility Leuven, UBench, Ubidata, Universiteit Antwerpen, Universiteit Gent, Universiteit Hasselt, VAB en Xerox. Meer weten over ITS: surf naar www.its.be.



Agoria, de federatie van de technologische industrie, is partner van ITS.

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