

Mobiliteitsverslag

2018



MOBILITY AS A SERVICE

HET HINTERLANDVERVOER EN DE BEREIKBAARHEID
VAN DE ECONOMISCHE POORTEN

1 INHOUD

Voorwoord	4
Deel 1 Kerncijfers	6
1 Personenmobiliteit	6
2 Goederenmobiliteit	8
3 Effecten	9
4 Verkeersveiligheid	10
5 Omgeving	10
Deel 2 Mobility as a service	11
1 Inleiding	11
2 Algemene beschouwingen.	12
2.1 Mobility as a Service	12
2.2 MaaS business ecosysteem	13
3 MaaS in de praktijk: binnen- en buitenlandse voorbeelden	15
3.1 MaaS in België	15
3.2 MaaS in het buitenland	18
4 Maatschappelijke effecten van MaaS.	19
5 Maatschappelijke kansen en bedreigingen.	20
5.1 Kansen	20
5.2 Bedreigingen.	22
6 Maatschappelijke visie.	24
7 Aanbevelingen	24
7.1 MaaS opnemen in mobiliteitsplanning.	24
7.2 Faciliteer onderzoek en samenwerking	25
7.3 Zet in op fiscale en financiële stimuli	25
7.4 Ontwerp duidelijke regelgeving rond data	26
7.5 Zet in op monitoring & kwaliteitsbewaking	27
7.6 Richt een MaaS-regulator op.	28
8 Dankwoord	28
Deel 3 Het hinterlandvervoer en de bereikbaarheid van de economische poorten	29
1 Inleiding	29
2 Urgentie en belang van de problematiek.	30
2.1 Toenemende congestie van het wegennet	30
2.2 Kostprijs van de toename van het wegverkeer.	32
2.3 Poorten als motor van maatschappelijke en economische welvaart.	33
2.4 Weinig vooruitgang in modal shift naar alternatieve modi spoor en binnenvaart.	33
2.5 Impact van verkeer en vervoer op het milieu	34
2.6 Belangrijke missing links nog niet gerealiseerd	34

3	Beleid van de overheid.	35
3.1	Beleidsplannen	35
3.2	Investeren en faciliteren	37
4	Wat doen de poorten en de logistieke sector	40
5	Knelpunten en aandachtspunten	43
6	Aanbevelingen	46
6.1	Strategische visie op logistiek ontwikkelen.	46
6.2	Stimuleren van bundeling en consolidatie	47
6.3	Attractiviteit van het spoorvervoer in de havens verhogen	47
6.4	Streven naar een neutraal en open dataplatform voor de ganse logistieke keten	48
6.5	Spreiding van logistieke activiteiten in de tijd stimuleren	49
6.6	Toename van het laadvermogen	49
6.7	Pro-actief de brexit voorbereiden	50
6.8	Modal shift voor het woon-werkverkeer in de economische poorten stimuleren.	50
6.9	Betere data en blijvende wetenschappelijke ondersteuning	51

Voorwoord

Beste lezer

Zoals voorzien in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 september 2009 maakt de Mobiliteitsraad een jaarlijks mobiliteitsverslag op. Het Mobiliteitsverslag 2018 vangt aan met een algemene situering van de mobiliteit in de voorbije verslagperiode aan de hand van kerncijfers.

Zoals verwacht en voorspeld geven de indicatoren van zowel goederen- als personenvervoer een toenemende mobiliteit aan. De negatieve effecten in de cijfers van de filezwaarte konden dan ook niet uitblijven. Het is erg positief dat de indicatoren m.b.t. de verkeersveiligheid een structurele verbetering en een consolidatie van de dalende trend aangeven.

Het mobiliteitsverslag is voor de MORA een gelegenheid om op een proactieve wijze een concrete bijdrage te leveren aan de beleidsvorming. Dit jaar worden twee thema's naar voor geschoven die nauw aansluiten bij de actuele beleidsagenda.

In een eerste thema gaan we dieper in op een meer recente ontwikkeling in de mobiliteitswereld: Mobility as a Service of 'MaaS'. Dit thema wordt niet zelden vanuit een technologische invalshoek bekeken, vaak wordt MaaS ook als containerbegrip aangebracht met weinig toegevoegde waarde. De MORA wil echter dat ook het maatschappelijk debat over MaaS wordt gevoerd en dat MaaS-platformen hun rol opnemen in de transitie naar een multimodaal geïntegreerd mobiliteitsstelsel en de verduurzaming van het mobiliteitsgedrag.

Door het opzetten van publiek-private proefprojecten zoals in Nederland, kan de Vlaamse Regering nagaan hoe MaaS -platformen die vandaag actief zijn in Vlaamse steden kunnen opgeschaald worden naar de vervoerregio's.

Het beleid kan op verschillende wijzen ingaan op de gestelde uitdagingen door het inzetten op tarieven, fiscaliteit of servicelevels. Eén van de belangrijkste sturingsmechanismen in handen van de overheid is het regelen van de integratie en het aanbod van data. De MORA stelt dan ook vast dat een Vlaamse MaaS-regulator zich opdringt.



In een tweede thema ondersteunt de MORA de ambitie om Vlaanderen blijvend uit te bouwen als duurzame logistieke topregio. Eén van de belangrijkste bekommernissen hierbij is de bereikbaarheid van de economische poorten. Zonder afbreuk te doen aan het belang van voldoende en goede infrastructuurcapaciteit, een vraag die in onze vorige adviezen en verslagen voldoende werd onderlijnd, leggen we in dit mobiliteitsverslag vooral de nadruk op elementen van governance, organisatie en management.

Vanuit de logistieke sector worden nu al inspanningen geleverd om de logistieke processen voor de afhandeling en het hinterlandvervoer te optimaliseren en zo de bereikbaarheid van de poorten te verbeteren. Belangrijke knelpunten blijven de ruimtelijke versnippering, het intermodale terminallandschap en het beheer van het spoorwet in de Vlaamse havens.

In het verslag wordt aangetoond dat er nog veel potentieel is voor consolidatie en bundeling van trafiek en activiteiten. Er moet ook ingezet worden op dynamisch beheer zoals een beter flowmanagement, modernisering van signalisatie, efficiënte tracking-and-tracing, automatisering van de seinen en de ondersteuning bij de Integratie van data en data-sharing via neutrale platformen.

Ik ben er van overtuigd dat dit naslagwerk een nuttige basis kan vormen ter ondersteuning van maatschappelijk debat over de aangereikte thema's en wens u dan ook veel leesgenot.

Daan Schalck
voorzitter Mobiliteitsraad van Vlaanderen



Deel 1 Kerncijfers

1 PERSONENMOBILITEIT

Personenmobiliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Auto								

De MORA publiceert de Vlaamse cijfers van voertuigkilometer en reizigerskilometer van de FOD Mobiliteit en Vervoer. In 2013 werd de methodologie veranderd, de Vlaamse cijfers werden overgenomen van het propagatiemodel Promovia 2014. Hierdoor ontstaat een trendbreuk in de cijfers tussen 2011 en 2012.

Miljard voertuigkm	44,5	45,2	45,8	43,9	44,6	45,3	45,9
Miljard reizigerskm	61,9	62,8	63,6	58,9	61,5	60,4	59,2

Trein miljoen reizigerskm

Het beheerscontract 2008-2012 afgesloten tussen de federale regering en de NMBS voorziet niet in de publicatie van regionale data. Sinds 2010 zijn geen regionale data meer beschikbaar. De NMBS stelt dat er tot en met 2009 regionale cijfers werden gepubliceerd maar dat de methodologie om nationale vervoerscijfers te verdelen over de regio's na evaluatie niet voldoende betrouwbaar bleken. Tot op heden werd nog geen betrouwbare methode ontwikkeld om accurate regionale cijfers te bekomen.

De Lijn miljoen reizigersritten

Antwerpen	210,2	210,1	206,8	202,3	198	198,6	194	N/A
Oost-Vlaanderen	114,8	113,3	111,6	112	111,2	109,7	108,5	N/A
Vlaams-Brabant	103,3	104,8	108	109,7	108,7	108,6	107,4	N/A
Limburg	50,9	50,2	48,7	47,6	47,9	47	46	N/A
West-Vlaanderen	72	70,7	68,9	67,7	66,4	65,9	62,8	N/A
Vlaams Gewest	551,2	549,1	544	539,5	532,2	529,8	518,8	N/A

Overige modi

Luchtvaart (miljoen passagiers)	17,62	19,17	19,41	19,58	22,37	23,68	22,6	25,4
---------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	------



Personenmobiliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Modal split								
Modal split % (gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofvervoerswijze)	OVG4.2	OVG4.3	OVG4.4	OVG4.5			OVG5.1	OVG 5.2
Autobestuurder	49,52	50	52,05	51,89	N/A	N/A	53	48,64
Autopassagier	17,18	17,89	15,7	16,9	N/A	N/A	16,4	16,23
Te voet	12,49	12,28	11,98	10,84	N/A	N/A	11,38	12,47
Fiets	13,15	11,91	12,64	12,78	N/A	N/A	11,3	14,34
Bus/tram/metro	3,14	3,42	3,68	3,48	N/A	N/A	2,78	3,13
Trein	2,15	1,78	2,02	1,74	N/A	N/A	1,68	1,77
Brom/snor/motorfiets	0,95	1,02	0,51	1,08	N/A	N/A	0,43	0,52
Andere/onbepaald	1,41	1,67	1,43	1,28	N/A	N/A	2,24	1,8
Modal split % (gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag volgens hoofvervoerswijze)	OVG4.2	OVG4.3	OVG4.4	OVG4.5			OVG5.1	OVG 5.2
Autobestuurder	51,16	46,34	46,04	57,29	N/A	N/A	47,46	47,87
Autopassagier	24,09	20,25	18,55	23,29	N/A	N/A	20,11	19,73
Te voet	1,34	0,99	1,46	1,07	N/A	N/A	1,19	1,65
Fiets	4,46	3,48	3,19	3,8	N/A	N/A	2,7	3,82
Elektrische fiets	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,38	0,3
Bus/tram/metro	2,96	2,43	2,56	2,42	N/A	N/A	2,16	3,32
Trein	7,51	6,58	7,3	6,01	N/A	N/A	4,16	10,69
Brom/snor/motorfiets	0,82	0,74	0,69	2,04	N/A	N/A	0,21	0,55
Andere/onbepaald	7,67	19,18	20,2	4,08	N/A	N/A	21,63	12,05
Voertuigen								
Voertuigpark personenwagens	3 149 996	3 200 256	3 223 989	3 254 170	3 296 689	3 347 610	3 405 291	3 455 865
Voertuigenmarkt nieuwe personenwagens	284 142	305 639	269 237	267 860	263 110	281 517	310 346	320 235
Markt tweedehands ingeschreven voertuigen VL	363 180	355 212	356 272	365 748	362 998	376 151	353 205	361 524



2 GOEDERENMOBILITEIT

Goederenmobiliteit	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
--------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

Voor het spoorvervoer neemt de MORA cijfers over van de Studiedienst van de Vlaamse Regering. Voor de periode 2007-2009 zijn dit cijfers van NMBS Logistics. NMBS Logistics publiceert sinds 2010 om concurrentieredenen geen statistieken meer. Het cijfer voor 2010 is een schatting gebaseerd op Eurostatgegevens waarbij het aandeel NMBS Logistics en het Vlaamse aandeel worden ingeschat. Doorheen de tijd zullen deze cijfers meer en meer onbetrouwbaar worden.

Weg (tonkm-miljard)*	39,12	36,82	37,67	47,31				
Binnenvaart (tonkm-miljard)	4,42	4,5	4,17	3,98	3,89	3,89	4,08	4,35
Spoor (tonkm-miljard)	3,72	3,81	3,67	3,69	3,7			
Pijpleiding (tonkm)								
Luchtvracht (1.000 ton)**	476	475	459	430	454	489	495	535
Maritieme ladingen en lossingen zeehavens (1.000 ton)	259 961	265 040	257 174	261 578	268 881	274 394	282 558	294 603

* Sinds 2012 worden voor deze datareeks de cijfers van het Promovia-model gebruikt. Tussen 2012 en 2013 is de dataverzameling gewijzigd. Het cijfer van 2013 is daardoor niet vergelijkbaar met de vorige gegevens.

** Deze cijfers bevatten enkel de vrachtgegevens van de nationale luchthaven. De cijfers van de regionale luchthavens zijn niet opgenomen.

Voertuigkilometer (miljoen)

Bestelwagens	5 857,5	6 027,7	6 283,4	5 989,9	6 239,8	6 423,2	6 678,5
Vrachtwagens (uit 1 stuk)	1 522,9	1 510,6	1 512,5	1 639,1	1 670,1	1 673,2	1 715,5
Trekker met oplegger	2 992,6	2 995,0	2 975,2	3 106,5	3 217,5	3 306,1	3 377,7
Vrachtwagens met aanhangwagen	575,6	575,9	572,6	601,4	623,0	640,4	652,9

Voertuigen

Voertuigpark vrachtwagens (> 3,5 ton) + trekkers	99 141	98 684	97 269	95 955	95 167	94 982	94 406	95 697
Voertuigpark lichte vrachtwagens (± 3,5 ton)	366 762	377 949	389 659	399 982	401 800	414 801	433 100	450 047
Markttotaal nieuwe zware vrachtwagens (> 3,5 ton) + trekkers	5 300	6 883	6 120	5 389	5 589	6 387	7 101	7 330
Voertuigenmarkt nieuwe lichte vrachtwagens (± 3,5 ton)	31 872	36 734	32 265	31 581	30 569	36 600	41 587	46 461



3 EFFECTEN

Effecten	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Filezwaarte kilometeruren per 24h (voortschrijdend jaargemiddelde in december) Vlaams Verkeerscentrum								
Vlaanderen	386	424	512	604	627	643	732	779
Regio Brussel	175	178	251	286	287	297	300	314
Regio Antwerpen	161	179	213	253	271	276	327	379
Stiptheid NMBS								
Stiptheid trein België	85,7	87	87,2	85,6	88,2	90,9	89,2	88,3
<i>% stipte treinen of met een vertraging van minder dan 6 minuten</i>								
Stiptheid De Lijn								
Stiptheid bussen & trams De Lijn	51,40%	51,08%	50,74%	49,63%	53,12%	55%	47,30%	
<i>% op tijd aan de eindhalte. Criterium 'op tijd'= aankomen tussen [-2/+5] minuten t.o.v. de geplande aankomsttijd</i>								
Emissies transportsector								
NOx (ton)	70 003	66 649	63 705	63 818	60 975	56 383		
PM10 (ton)	4 665	4 348	4 152	4 035	3 879	-		
PM2,5 (ton)	3 516	3 191	2 290	2 854	2 673	2 480		
CO ₂ personen weg (kton)	7 105							
CO ₂ goederen weg (kton)	7 105	13 021	13 069	13 361	13 475	14 184		



4 VERKEERSVEILIGHEID

Effecten	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Verkeersveiligheid								
Verkeersdoden 30 dagen*	437***	433	384	384	393	378	318	290****
Zwaar gewonden (niet-gewogen cijfers)**	3 453	3 702	3 130	2 951				
Zwaargewonden (gewogen cijfers)	3 879	4 185	3 632	3 442	3 161	2 880	2 871	2 601

* Alle slachtoffers die om het leven kwamen bij een ongeval of in de 30 dagen daarna.

** De structuur en de aard van de ongevalgegevens is in 2014 gewijzigd ten opzichte van 2013. Zo zijn nu ook ongevallen inbegrepen die ten burele werden aangegeven. Dit was vroeger niet het geval. Er bestaan sinds 2014 geen niet-gewogen cijfers meer, waardoor de rij niet aangevuld kan worden. Ook gewogen cijfers bestaan niet meer onder dezelfde vorm als voor 2014.

De MORA wijst er op dat het BIVV werkt aan een nieuwe classificatie van gewonde verkeersslachtoffers op basis van de MAIS-schaal, deze benadering zal de cijfers effectiever maken voor beleidsondersteuning.

*** Doelstelling Verkeersveiligheidsplan 2008 = max. 250 verkeersdoden in 2010. Doelstelling Mobiliteitsplan 2001 = max. 375 in 2010.

**** schatting op basis van de Verkeersveiligheidsbarometer

5 OMGEVING

Omgeving	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bevolkingsaantal	6 251 983	6 306 638	6 350 765	6 381 859	6 410 705	6 444 127	6 477 804	6 516 011
Bevolkingsgroei	43 106	54 655	44 127	31 094	28 846	33 422	33 677	38 207

Bruto Regionaal product (NBB - regionale rekeningen)

Bbp tegen lopende prijzen (miljoen euro)	209 668	219 051	225 893	229 770	233 432	240 627,2	248 751	
Totale Bruto toegevoegde waarde Vlaanderen tegen basisprijzen tegen lopende prijzen (miljoen euro)	187 578,60	196 219,80	202 081,30	205 695,70	208 824,8	215 856,5	222 048,7	

Algemene loontrekkende tewerkstelling (3de kwartaal) - tewerkgestelde werknemers RSZ

Tewerkgestelde werknemers Vlaanderen	2 097 624	2 110 373	2 101 640	2 102 243	2 113 163	2 127 874	2 154 194	2 359 109
Tewerkgestelde werknemers Brussel	263 160	269 930	268 484	268 669	271 345	276 138	280 846	316 442
Tewerkgestelde werknemers Wallonië	956 933	968 905	958 973	953 943	954 660	962 097	971 824	1 119 958

Tewerkstelling Vervoer en opslag (3de kwartaal)

Tewerkgestelde werknemers Vlaanderen	139 315	138 744	135 902	134 357	134 353	134 398	135 697	139 506
Tewerkgestelde werknemers Brussel	14 047	14 451	14 388	14 359	14 845	15 312	15 769	16 439
Tewerkgestelde werknemers Wallonië	62 645	62 216	60 481	59 264	58 835	59 038	58 983	59 706



Deel 2

Mobility as a service

1 INLEIDING

‘Mobility as a Service’ of ‘MaaS’ is een recente ontwikkeling in de mobiliteitswereld die aansluit bij de bredere maatschappelijke trend waarbij consumenten producten niet noodzakelijk meer zelf moeten bezitten om er gebruik van te maken.

Vandaag zien we dat er zich een markt begint te ontwikkelen van serviceproviders die reizigers geïntegreerde mobiliteitsdiensten aanbieden als alternatief of aanvulling voor de eigen wagen. Deze nieuwe spelers brengen multimodale, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten op de markt waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bv. mobiele app) met real-time informatie worden aangeboden aan klanten, inclusief betaling en afhandeling van transacties.

De ontwikkeling van MaaS-platformen wordt vandaag vooral aangestuurd uit technologische hoek. De MORA wil dat ook het maatschappelijk debat wordt gevoerd over ‘Mobility as a Service’. In dit Mobiliteitsverslag reiken we hiervoor de bouwstenen aan.

De MORA beschouwt MaaS als een positieve ontwikkeling en een essentiële stap in de creatie van het mobiliteitssysteem van de toekomst. Voor de MORA is MaaS nu maatschappelijk relevant omdat het effecten zal genereren op zowel de positie van de reiziger, de rol van de openbaar vervoersoperatoren, de organisatie van het mobiliteitssysteem en de taken van de overheid. MaaS is een opportuniteit omdat het mee een rol kan spelen bij de concretisering van basisbereikbaarheid.

Met dit Mobiliteitsverslag wil de MORA benadrukken dat er nu een beleidskader moet ontwikkeld worden om MaaS in de juiste richting te sturen. In dit Mobiliteitsverslag bekijken we meer specifiek hoe MaaS een meerwaarde kan bieden voor het openbaar vervoer in Vlaanderen.

In een eerste hoofdstuk maken we enkele algemene beschouwingen. We verduidelijken Mobility as a Service en geven een inkijk in het MaaS Business Ecosysteem.

In een tweede hoofdstuk geven we een reeks binnen- en buitenlandse praktijkvoorbeelden van MaaS. We duiden welke MaaS-platformen vandaag al actief zijn in Vlaanderen, geven aan hoe De Lijn, de NMBS, de taxisector en actoren van gedeelde mobiliteit samenwerken met MaaS-platformen en zoomen in op de aanpak van ‘Slim naar Antwerpen’. Daarnaast onderzoeken we de sterktes en beperkingen van voorbeelden uit Finland, Oostenrijk en Nederland.



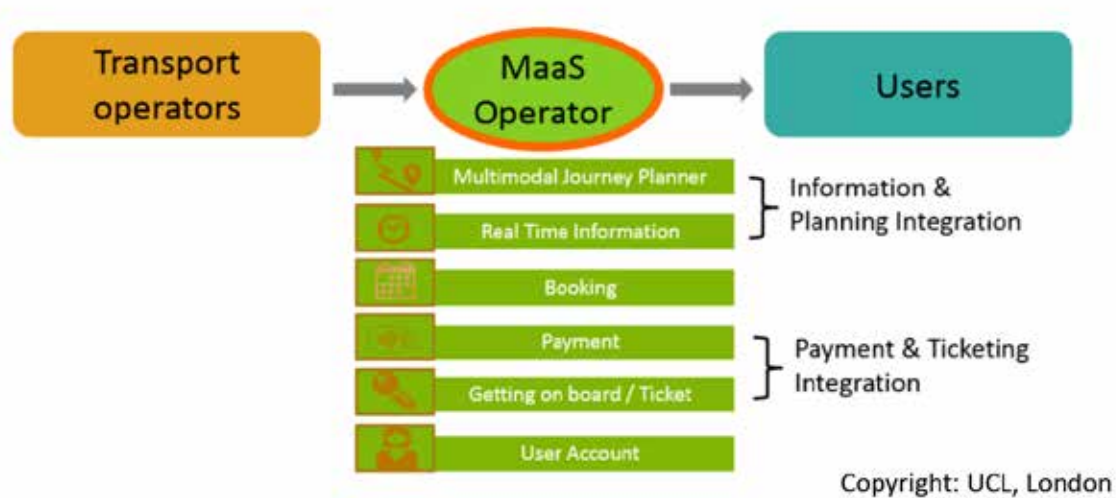
De MORA is ervan overtuigd dat MaaS een aantal maatschappelijke effecten zal genereren. Deze effecten worden geduid in hoofdstuk drie. In hoofdstuk vier identificeren we de maatschappelijke kansen en bedreigingen.

In hoofdstuk vijf formuleert de MORA zijn maatschappelijke visie op MaaS. Op basis van die visie worden in hoofdstuk zes een aantal beleidsaanbevelingen geformuleerd.

2 ALGEMENE BESCHOUWINGEN

In dit hoofdstuk duiden we het begrip ‘Mobility as a service’ (MaaS) en het MaaS ecosysteem.

2.1 MOBILITY AS A SERVICE

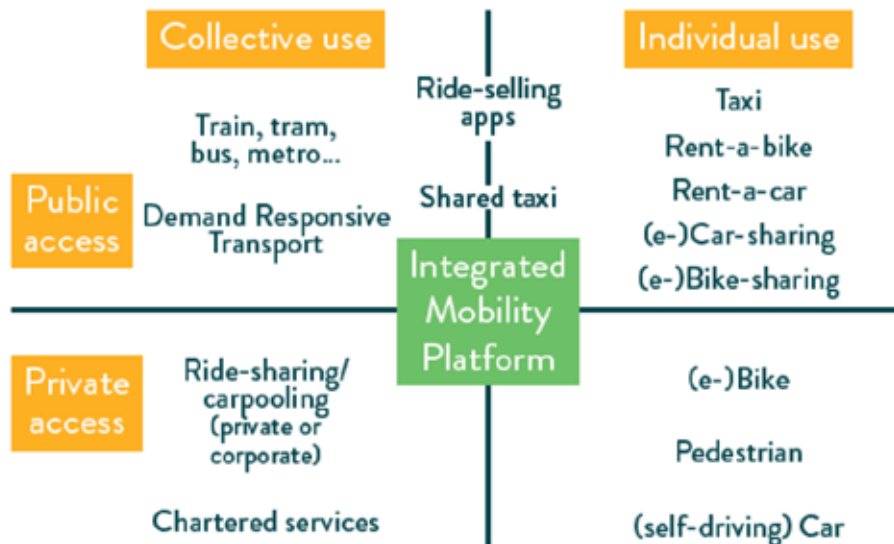


Bron: UITP - Report 'Mobility as a Service: How to make an integrated mobility solution succesful'

‘Mobility as a service’ of ‘MaaS’ is de integratie en toegang tot verschillende publieke en private vervoersmodi in één digitaal mobiliteitsaanbod. Op basis van real-time informatie en persoonlijke voorkeuren biedt MaaS de reiziger een aanbod op maat van multimodale en vraaggestuurde mobiliteitsdiensten via een digitaal platform (bv. een mobiele app), inclusief betaling en afhandeling van transacties.

Mobility as a Service (MaaS) staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoop, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering waaraan MaaS bijdraagt, is het denken in service levels. Nieuwe diensten zullen een combinatie vormen tussen onder andere het klassieke openbaar vervoer, vraaggestuurd vervoer en privévoertuigen. Hierdoor vervagen de onderlinge grenzen tussen vervoermiddelen en ontstaat een meer integraal systeem.

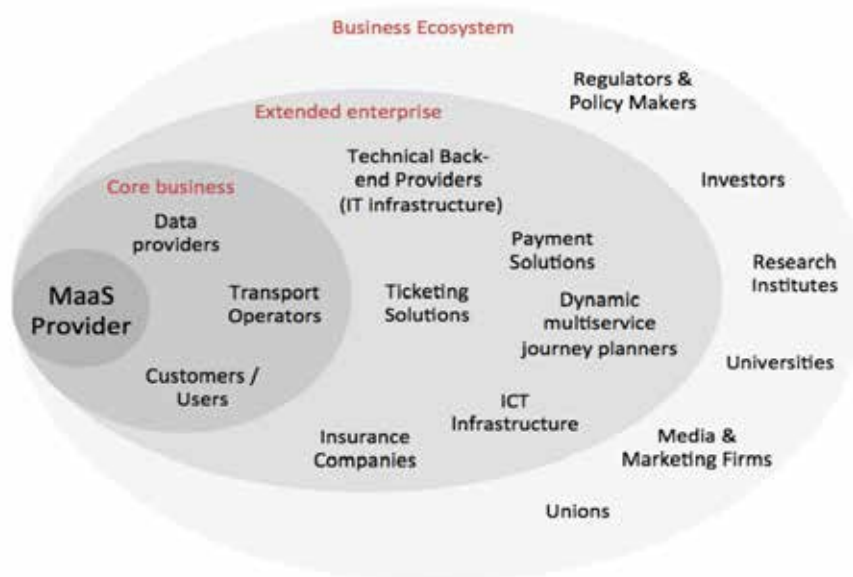




Bron: UITP - Report 'Mobility as a Service: How to make an integrated mobility solution succesful'

2.2 MAAS BUSINESS ECOSYSTEEM

Een groot aantal private en publieke spelers zijn vandaag betrokken bij de uitrol van Mobility as a Service. MaaS heeft nood aan een business ecosysteem waar verschillende publieke en private spelers samenwerken. Bij het overstijgen van deze traditionele grenzen moet ook de eindgebruiker in co-creatie betrokken worden.



Bron: UITP - Report 'Mobility as a Service: How to make an integrated mobility solution succesful'



ITS.be¹ onderscheidt in zijn 'MaaS position paper'² een aantal stakeholders die een rol spelen in een MaaS business ecosysteem:

- MaaS providers: nieuwe spelers zoals Whim of bestaande spelers zoals leasebedrijven of assistance bedrijven die evolueren naar aanbieders van Mobility as a Service.
- Mobiliteitsoperatoren: openbaar vervoersmaatschappijen, taxibedrijven, aanbieders van auto- en fietsdeelsystemen, autoverhuurbedrijven, parkingbedrijven, enz.
- Data providers: bedrijven die data aanbieden die relevant zijn in een multimodale context.
- Overheden: de federale, regionale en lokale overheden.
- Technologie en connectivity providers: telecomoperatoren en platform providers.
- Onderzoeksinstituten: publieke en private kennisinstellingen.
- Eindgebruikers: zowel individuen als mobiliteitssorganisaties en bedrijven. MaaS bestaat als 'business to business' model en als 'business to consumer' model.

Tijdens de MORA-commissies in aanloop naar dit Mobiliteitsverslag kwam het MaaS ecosysteem meermaals ter sprake. Uit de besprekingen bleek dat stakeholders verschillende verwachtingen en doelstellingen hebben en dat het voor de MORA-leden belangrijk is om ook de maatschappelijke kant van het verhaal te bekijken, niet enkel de technologische. Een belangrijk gegeven is de link tussen verschillende maatschappelijke groepen en de manier waarop hun leefwereld kan beïnvloed worden door MaaS-systemen, zowel voor gebruikers als niet-gebruikers.

Daarom focust de Mobiliteitsraad op een aantal stakeholders en koppelt hij deze groepen aan de impact die MaaS voor hen kan teweegbrengen:

- De gebruiker: hij verwacht een dienstverlening met een gelijkaardig comfort als zijn eigen wagen. Elk MaaS-platform moet dus user-centered zijn.
- Ondernemingen: zij hebben als werkgever een belangrijke invloed op de verplaatsingswijze van zijn werknemers. Het gros van de woon-werkverplaatsingen gebeurt nog steeds met de (bedrijfs)wagen, en MaaS kan hier een belangrijke aanvulling zijn.
- Mobility Service Providers: openbaar vervoersmaatschappijen en actoren van gedeelde mobiliteit moeten in meer of mindere mate hun huidige dienstverlening omvormen.
- De wegbeheerder: hij moet deelnemen om mobiliteit actief te sturen. De voornaamste overheden zijn hier de steden en gemeenten.
- Bedrijven (waaronder technologiebedrijven): zij brengen innovatieve concepten op de markt en verleggen de grenzen van de technologische mogelijkheden.

Omdat de gebruiker centraal moet staan, is het nuttig om na te gaan op welke gebruikers MaaS-systemen zich specifiek moeten richten. In het rapport 'Mobility as a Service: How to make an integrated mobility solution succesful'³, omschrijft UITP⁴ drie primaire doelgroepen voor MaaS: autobezitters, jonge mensen en bedrijven.

1 ITS.be is een publiek-private vzw met als doelstelling het faciliteren van de transitie richting duurzame mobiliteit in België. ITS.be heeft verschillende private en publiek lidorganisaties zoals overheden, dienstverleners, mapmakers, telecomoperatoren, industriële spelers, academici en onderzoeksinstituten

2 ITS.be, 'MaaS Platform position paper v0.5', 6 februari 2018.

3 UITP, 'Report – Mobility as a Service: How to make an integrated mobility solution successful', 18 oktober 2017.

4 UITP, de International Association of Public Transport, vertegenwoordigt 1500 leden uit 96 landen. Zowel bedrijven, vervoersoperatoren als overheden kunnen lid worden van UITP.



Onder de primaire groep ‘autobezitters’ worden stedelijke huishoudens verstaan met één of meerdere wagens die eenvoudig beroep kunnen doen op alternatieve vervoersmodi. ‘Jonge mensen’ zijn een primaire doelgroep omdat ze minder geïnteresseerd zijn in autobezit en gekenmerkt worden door een hoge graad van smartphonebezit. Bedrijven zijn een primare doelgroep omdat MaaS mogelijkheden biedt om dure autovloten te verkleinen maar ook om vervoersonkosten te verminderen.

3 MAAS IN DE PRAKTIJK: BINNEN- EN BUITENLANDSE VOORBEELDEN

In dit hoofdstuk halen we voorbeelden aan uit België die een duidelijke link hebben met het openbaar vervoer. Daarnaast brengen we enkele voorbeelden aan uit Finland, Oostenrijk en Nederland en onderzoeken we hun sterktes en beperkingen.

3.1 MAAS IN BELGIË

MAAS-PLATFORMEN

Geen van de bestaande platformen in België biedt momenteel een volwaardige vorm van Mobility as a Service zoals eerder in dit verslag werd gedefinieerd. Binnen de beschikbare ‘MaaS-achtige’ platformen in België richten sommigen zich op individuele reizigers, andere spelers richten zich vooral op bedrijven. Gezien de snelheid waarmee de markt zich ontwikkelt, geven we hier een niet-limitatief overzicht.

OLYMPUS MOBILITY⁵

Olympus Mobility is in 2012 ontstaan uit de NMBS-groep en was aanvankelijk een proeftuin voor elektrische voertuigen. Samen met startende partners Cambio, Taxistop en VAB werd na afloop van de proeftuin in 2015 Olympus Mobility opgericht om het platform uit de proeftuin open te stellen voor dienstverleners die commerciële en maatschappelijke projecten rond multimodale mobiliteit willen lanceren.

Olympus Mobility werkt volgens een business to business model en is sterk gericht op ticketing en

afhandeling van verschillende, vooraf bepaalde modi waaruit werknemers kunnen kiezen. Gezien de voorgeschiedenis was het platform de eerste om rechtstreeks tickets van De Lijn en de NMBS aan te bieden. De gemaakte reisopties worden op het einde van de maand rechtstreeks gefactureerd aan de werkgever.

Ondertussen zijn de belangrijkste leasemaatschappijen (ALD, Belfius Lease, D’Ieteren Lease, Westlease, KBC Autolease enzoverder) met Olympus Mobility aan de slag om bij bedrijven multimodale verplaatsingen te introduceren. Verder koos Slim naar Antwerpen voor zijn platform Olympus Mobility als partner en heeft Olympus Mobility samen met VAB en Taxistop een eerste pilotproject gerealiseerd met 500 particuliere gebruikers.

TOURING⁶

Het proefproject MaaS, een samenwerking tussen Touring, de stad Gent en de Universiteit Gent, liep in het voorjaar van 2017 in Gent. Ongeveer honderd testpersonen werden opgedeeld in drie groepen en konden een verschillend maandelijks mobiliteitsbudget spenderen via een app.

5 Olympus Mobility, <https://www.olympus-mobility.com/nl/home-1.htm>. Geraadpleegd op 2 mei 2018.

6 Touring, ‘Proefproject* MaaS verloopt beloftevol’, 29 mei 2017, <https://www.touring.be/nl/pers/proefproject-maas-verloopt-beloftevol>. Geraadpleegd op 2 mei 2018.

Philip De Paepe, ‘Mobility as a Service (MaaS) in Gent: de auto verzoenen met alternatieven’, 9 november 2017, <https://www.fleet.be/mobility-as-a-service-maas-in-gent-de-auto-verzoenen-met-alternatieven/>. Geraadpleegd op 14 mei 2018.



De gebruikers gingen actief op zoek naar alternatieven voor het gebruik van de eigen auto. Wanneer ze hun eigen wagen gebruikten moesten ze dit eveneens ingeven in de app.

De onderzoekers namen een tendens tot gedragsverandering waar: voor kortere verplaatsingen deden deelnemers sneller een beroep op deelauto's, deelfietsen en het openbaar vervoer. Het waargenomen verschil was groter op korte verplaatsingen, wat doet vermoeden dat MaaS-systemen in de beginfase makkelijker ingang zullen vinden in een stedelijke context.

MODALIZY VAN OCTA⁷

Modalizy, een filiaal van de groep Octa+, werkt net als Olympus Mobility volgens een business to business model. Ze bieden een systeem aan waarmee ondernemingen de mobiliteitsbehoeften van hun werknemers en het beheer van de verplaatsingskosten kunnen regelen.

In het Modalizy-systeem beheert de werkgever de betaalkaart voor multimodaal vervoer en de tankkaart van zijn werknemers zelf via een online platform. De werkgever kan op elk moment het gebruik van de kaarten raadplegen, ze activeren of blokkeren.

DE LIJN EN NMBS: SAMENWERKING MET MAAS-PLATFORMEN

DE LIJN

De visie van De Lijn op MaaS-systemen is nog volop in ontwikkeling. Ze dragen bij aan de uitrol van verschillende systemen door open, real-time data, en Application Programming Interfaces (API)⁸ gericht op open ticketing aan te bieden.

M-tickets

Momenteel maken vier bedrijven gebruik van de open ticketing API om mobiele 'm-tickets' van De Lijn aan te bieden. De m-tickets zijn een variant op de SMS-tickets die De Lijn al meerdere jaren aanbiedt.

Het SMS-ticketing verhaal stond sinds de start onder aanzienlijke druk om het open te stellen voor alle telecomoperatoren. De Lijn tracht een level playing field creëren onder de MaaS-operatoren die de m-tickets in hun aanbod willen opnemen. Bij de m-tickets is van in het begin gekozen om deze MaaS-conform te maken door te werken met toetredingsovereenkomsten voor spelers die digitale vervoerbewijzen willen verkopen.

De Lijn werkt voor de m-tickets met een vast business model waarbij het platform dat de tickets aanbiedt per afgehandelde transactie een vaste vergoeding krijgt. Per verwerkt ticket krijgt een platform 6 eurocent van De Lijn.

Voor de platformen die m-tickets aanbieden werkt De Lijn met key performance indicators (KPI) die betrekking hebben op performantie en technische betrouwbaarheid, wil De Lijn de dienstverlening naar de gebruikers garanderen.

Meewerken aan MaaS-piloten

De Lijn werkt actief mee aan MaaS-piloten die door private MaaS-operatoren worden opgezet. Een recent voorbeeld is de samenwerking met MaaS Global voor een eventuele uitrol van de app Whim in Antwerpen. Als tegenprestatie wordt steeds meer de nadruk gelegd op het beschikbaar stellen van resultaten en het delen van geaggregeerde data over verplaatsingen met De Lijn.

NMBS

Tot op vandaag kunnen particulieren enkel een treinticket kopen via de app van de NMBS, die zowel een routeplanner als een ticketsysteem omvat. Daarnaast verkoopt Olympus vandaag als enige mobiele treintickets binnen een business to business MaaS-systeem.

In het verleden werden systemen die op het spoorstelsel aansluiten, steeds binnen de NMBS zelf ontwikkeld. Zowel ticketing als de routeplanner voor de Belgische spoorwegen zijn in beheer van de

7 Modalizy, <https://www.modalizy.be/nl/hoe-werkt-het>. Geraadpleegd op 3 mei 2018.

8 API, of een application programming interface, is een verzameling definities op basis waarvan een computerprogramma kan communiceren met een ander programma of onderdeel. Open data worden doorgaans via een API ter beschikking gesteld.



NMBS. Ook de Blue Bikes, het deelfietsensysteem dat bij veel treinstations te vinden is, is ontstaan vanuit de NMBS.

De NMBS stelt dat ze in de toekomst intelligente, gepersonaliseerde mobiliteitsoplossingen wil aanbieden die beantwoorden aan de behoeften van reizigers. Het bedrijf wil een geprivilegieerde partner inzake multimodale mobiliteit zijn, met de eigen diensten als kernaanbod. Op middellange/lange termijn wordt gestreefd naar een digitale verschuiving richting meer gepersonaliseerde diensten.

De NMBS wil multimodaliteit bevorderen door bestaande en nieuwe technologieën aan te wenden. Belangrijke doelstellingen zijn het uitwerken van innovatieve tarieven en het bevorderen van de afstemming met de tarieven van andere operatoren. Ook delen ze plandata en real time routegegevens aan derde partijen zoals app-ontwikkelaars, lokale besturen, enz.

Vandaag ervaren MaaS-operatoren het als problematisch dat de NMBS niet al zijn producten ter beschikking stelt zodat zij slechts een beperkt aantal alternatieven voor de auto kunnen aanbieden.

De NMBS geeft aan dat zij, naar analogie met buitenlandse operatoren, een deel van hun producten ter beschikking te stellen aan MaaS-providers. Hiervoor hebben ze een standaardovereenkomst en API ontwikkeld en in maart 2018 in de markt gezet. Een eerste samenwerking met een MaaS-initiatief wordt binnenkort onthuld, en gesprekken met andere platformen lopen.

MAAS EN GEDEELDE MOBILITEIT

Gedeelde mobiliteit kan een belangrijk onderdeel van MaaS-platformen vormen: fietsdelen en auto-delen zijn gemakkelijk te integreren in een ketenverplaatsing. Zo is Cambio, als leider in het autodelen in België, al te boeken bij Olympus Mobility. Veel auto- en fietsdeelplatformen werken bovendien al met een app of website. Deze variëren nog sterk op vlak van functies: bij sommige websites kan je alleen beschikbaarheid controleren, terwijl andere ook

de mogelijkheid bieden om reservaties maken, te betalen, te melden waar er problemen zijn met de fietsen of auto's, ...

De moderne deelsystemen kunnen op informatie-technisch vlak gemakkelijk ingepast worden in MaaS-platformen. Volgens de sector zijn er wel nog een aantal hindernissen om gedeelde mobiliteit een volwaardig onderdeel te maken van MaaS en mobiliteit in het algemeen. Voorbeelden zijn interoperabiliteit van open data en systemen, een goed businessmodel waarmee ook kleinere deelsystemen aan de slag kunnen en een gelijke fiscale behandeling van deelsystemen, openbaar vervoer en taxivervoer.

MAAS EN DE TAXISECTOR

Ook de taxisector ziet mogelijkheden in de verdere uitbouw van MaaS-systemen als versterking van combimobiliteit. In MaaS staat het combineren van modi centraal en de taxi kan daarin een rol spelen als verbindende schakel, zeker op lokaal vlak.

De sector zelf stelt dat er voor taxibedrijven geen speciale hindernissen bestaan om deel te nemen aan MaaS-platformen. In de Vlaamse centrumsteden zijn de belangrijkste taxibedrijven dikwijls al aangesloten op een app of beschikken ze over een moderne taxicentrale. De stap naar de verbinding met een MaaS-platform is dus relatief eenvoudig. Verschillende stedelijke projecten betrekken de taxisector nauw bij de uitbouw van MaaS-platformen. Zo wordt de sector in Antwerpen betrokken bij Slim naar Antwerpen, en meer specifiek bij de MaaS-applicatie die momenteel wordt uitgebouwd.

SLIM NAAR ANTWERPEN

Lokale besturen hebben een belangrijke rol te spelen in de uitrol van MaaS-platformen op hun grondgebied. Zeker in stedelijke omgevingen, waar er een groot aanbod aan verschillende modi is, kunnen MaaS-systemen vertrekken van een vruchtbare bodem.

Een voorbeeld van een lokaal bestuur in Vlaanderen dat stapsgewijs richting MaaS evolueert, is de



stad Antwerpen. Naar aanleiding van de ingrijpende werken aan de leien, en met de nog grotere infrastructuurwerken aan de Antwerpse ring in het vooruitzicht, is gekozen om het programma 'Slim naar Antwerpen' te lanceren.

Aanvankelijk lag de focus op een unimodale routeplanner van en naar Antwerpen. De routeplanner is vervolgens omgevormd tot een multimodale routeplanner. De volgende stap is nog dit jaar gepland, namelijk een app die ook ticketing en realtime data over het openbaar vervoer bevat.

In de nabije toekomst wil Slim naar Antwerpen verder investeren in het uitbreiden van de business to

business formule voor Antwerpse werkgevers, het begeleiden en ondersteunen van MaaS-projecten in de 'Marktplaats voor mobiliteit' en de lancering en monitoring van business to consumer MaaS-formules.

Slim naar Antwerpen werkt met een specifieke visie op data in een MaaS-context. Ze hechten belang aan het digitaliseren van beleid, waaronder aanbestedingen, en open, gecureerde data. Gecureerde data zijn data die op voorhand behandeld worden in lijn met bijvoorbeeld wegenhiërarchisering, het verplicht vermijden van school- en andere straten op bepaalde momenten van de dag, enz.

3.2 MAAS IN HET BUITENLAND

In dit deel halen we enkele voorbeelden aan uit Finland, Oostenrijk en Nederland en onderzoeken we hun sterktes en beperkingen.

FINLAND

Finland wordt om een aantal redenen vaak aangehaald als interessante case voor MaaS. Een eerste element dat vaak wordt vermeld is de geïntegreerde benadering van mobiliteit en digitalisering. Een tweede element dat hieruit voortkomt, is de Finse 'Act on Transport Services'. Dit beleidsdocument, waarvan het eerste grote onderdeel in werking treedt op 1 juli 2018, bepaalt dat elke mobiliteitsprovider verplicht is om data en ticketstructuur open te stellen via een API. Het doel is om vraag en aanbod van mobiliteitsdiensten te monitoren en de ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsdiensten beter te coördineren.⁹

Deze wetgeving biedt volgens sommigen geen perfecte oplossing doordat het één soort datamanagement oplegt die vooral grote MaaS-spelers bevoordeelt, zoals MaaS Global. Dit Finse bedrijf is een belangrijke speler in het Finse MaaS-ecosysteem. Hun MaaS-app Whim werd in de herfst van 2017 gelanceerd in Finland en kent vandaag naar schatting 30.000 gebruikers.

Critici stellen dat het Finse systeem een spanningsveld creëert tussen openbaar vervoer en private MaaS-aanbieders. Door tickets aan een lagere prijs te verkopen dan de openbaar vervoersoperatoren zelf, drukken MaaS-platformen sterk op de prijs. Op deze manier kan een situatie ontstaan waarbij inkomsten van het openbaar vervoer deels naar de privésector gaan, terwijl investeren in het openbaar vervoersnetwerk een taak van de overheid blijft.

OOSTENRIJK

In Wenen heeft de (lokale) overheid gekozen om het openbaar vervoer tot ruggengraat van een MaaS-systeem te maken. Het resultaat is de app WienMobil.

Wiener Linien, de operator van het Weense openbaar vervoer, heeft gekozen om een dochtermaatschappij op te richten die zich focust op multimodale vervoersdiensten, 'Upstream next level mobility'. Het was een bewuste keuze om een nieuwe orga-

⁹ Liikennevirasto – Finnish Transport Agency, 'The Act on Transport Services enables flexible travel chains', 8 december 2017, <https://www.liikennevirasto.fi/web/en/transport-system/the-act-on-transport-services#.WzCsYqczY-W>. Geraadpleegd op 24 mei 2018.



nisatie op te richten. Upstream kan zich op deze manier op één taak focussen, en wordt beschouwd als een betrouwbare en neutrale speler.

WienMobil, het multimodale platform van Upstream, verenigt publiek toegankelijk vervoer (en indien mogelijk bedrijfsvloten) in op maat gemaakte diensten. Hierbij houdt de app maximaal rekening met de wensen van de gebruiker, bijvoorbeeld rond actieve en duurzame mobiliteit. Het platform funktioneert tevens als gecentraliseerde digitale toegang tot stedelijke mobiliteit in Wenen.¹⁰

NEDERLAND

In Nederland staan zowel de markt als het beleid al verder op vlak van MaaS dan Vlaanderen. Zo werden ideeën over MaaS opgenomen in de beleidsplannen van de nieuwe Nederlandse regering. Provincies en

vervoerregio's krijgen ook de ruimte om te experimenteren met Mobility as a Service.¹¹

Ook de markt is er al iets groter. Apps als Tranzier, Whim, ... zijn al gelanceerd of staan op het punt gelanceerd te worden. Alle initiatieven zijn echter op stedelijke schaal en dekken niet het volledige grondgebied.

Ook zijn er grotere budgetten beschikbaar, onder andere via het programma Beter Benutten. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de decentrale overheden hebben in dit kader samengewerkt aan de aanbesteding van regionale MaaS-pilots met verschillende onderzoeksdoelstellingen. Zo onderzoekt het ene pilootproject bijvoorbeeld hoe MaaS over de grenzen van vervoerregio's en landen kan werken, en onderzoekt een ander de duurzame en multimodale ontsluiting van de luchthaven Rotterdam-Den Haag.

4 MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN VAN MAAS

Voor de MORA is MaaS vandaag maatschappelijk relevant omdat het een aantal maatschappelijke effecten zal genereren op zowel de positie van de reiziger, de rol van de openbaar vervoersoperatoren, de organisatie van het mobiliteitssysteem en de taken van de overheid:

DE REIZIGER

De reiziger krijgt meer keuzevrijheid over hoe hij zich verplaatst. Hij koopt een mobiliteitspakket aan via een vast maandelijks bedrag of per individuele trip (pay-as-you go). De gebruiker is niet meer gebonden aan de vervoersoperatoren waarvan hij een abonnement heeft. De reiziger zal de mobiliteitsdiensten kiezen die hem op een snelle, comfortabele en betaalbare manier op zijn bestemming brengen.

VERVOERSOPERATOREN

Openbaar vervoersoperatoren en andere mobiliteitsaanbieders zullen opereren in een sterk concurrentiële markt waar de reiziger minder gebonden is aan hun aanbod en merk.

Dit betekent dat zij zich meer op de gebruikers moeten richten. Door de beschikbaarheid van nieuwe data kunnen ze hun aanbod beter afstemmen op de vragen van de gebruiker. Daarnaast zullen ze op zoek moeten gaan naar synergiën binnen MaaS-platformen. Dit zal een impact hebben op hun aanbod, hun tarievenbeleid, hun verkoopkanalen en hun interne organisatie.

10 Wiener Linien, 'WienMobil App – The city at your fingertips with a single app', 2017, <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66533/channelId/-3600061>. Geraadpleegd op 6 juni 2018.

11 MomaPortal, 'Waar wordt Mobility as a Service al toegepast?', 2017, <https://moma.shapingsociety.nl/nl/toekomst/mobility-as-a-service/waar-wordt-mobility-as-a-service-al-toegepast-/>. Geraadpleegd op 6 juni 2018.



ORGANISATIE MOBILITEITSSYSTEEM

Vandaag beslissen overheden en hun uitvoerende agentschappen waar en wanneer er mobiliteitsdiensten worden aangeboden voor de gebruiker. Voor het klassieke openbaar vervoer resulteert dit in vaste halteplaatsen en frequenties. Ook bij de concretisering van basisbereikbaarheid zijn het overheden en vervoerregio's die bepalen wat als basis zal gelden.

Wanneer MaaS-platformen een groot aantal gebruikers hebben, zullen vervoersoperatoren op basis van real-time informatie kunnen bepalen waar en wanneer er een aanbod aan mobiliteitsdiensten moet zijn volgens de wensen van de reiziger. MaaS

kan zo een facilitator zijn voor een echt vraaggestuurd mobiliteitssysteem en mee de basis in basisbereikbaarheid bepalen en helpen concretiseren.

TAKEN OVERHEID

Openbaar vervoersoperatoren zullen meer gebruik kunnen maken van private kanalen inzake informatievoorziening en ticketing. Dit zal voor een grotere publiek-private samenwerking zorgen in het openbaar vervoer. Dit biedt een opportuniteit voor de overheid om de vrijgekomen middelen aan te wenden voor andere taken zoals de uitbouw van een performant vervoerssysteem in meer landelijke gebieden.

5 MAATSCHAPPELIJKE KANSEN EN BEDREIGINGEN

Mobility as a Service heeft het potentieel om het mobiliteitssysteem grondig te veranderen. In dit hoofdstuk duiden we maatschappelijke kansen en bedreigingen van MaaS.

5.1 KANSEN

MEER DUURZAME MOBILITEIT EN MULTIMODALITEIT

Door de integratie van transportsystemen en –diensten, betere en snellere toegang tot gepersonaliseerde vervoersdiensten, en real-time informatie over beschikbare modi, kan MaaS bijdragen aan het verminderen van autogebruik en –bezit.

Als voor een bepaald traject toegang tot mobiliteit makkelijker wordt, in combinatie met het minder aantrekkelijk maken van autobezit en –gebruik, zijn mensen sneller geneigd om andere modi te gebruiken. Of gebruikers daadwerkelijk hun autogebruik verminderen hangt grotendeels af van de toegankelijkheid, het comfort en de kostprijs van alternatieve modi.

DE EFFICIËNTIE VAN BESTAANDE VERVOERSDIENSTEN EN PUBLIEKE MIDDELEN VERGROTEN

Mobility as a Service kan leiden tot een beter gebruik van bestaande vervoersdiensten en de werkmiddelen die ervoor nodig zijn. In stedelijke gebieden worden bussen, trams, taxi's en deelsystemen veel gebruikt, zeker op piekmomenten. In meer voorstedelijke en rurale gebieden, en tijdens vroege of late momenten, is dit minder het geval. In situaties van lage en verspreide vraag naar publieke vervoerdiensten, loopt de kostprijs op. Het aanbieden van vraaggestuurde alternatieven voor klassiek openbaar vervoer is een kostenefficiëntere optie. De samenwerking tussen klassieke vervoersdiensten en meer vraaggestuurde diensten binnen een MaaS-systeem kan leiden tot een versterking van beiden. Ook kan de kostenefficiëntie



voor alle modi verbeteren en de nood aan publieke middelen verminderen.

De kosten voor de overheid kunnen ook nog beheerst worden door een deel van de taken die de overheid momenteel uitvoert, over te laten aan MaaS-platformen. Samen met de winsten door digitalisering kan de efficiëntie van bijvoorbeeld ticketing toenemen. Voor de MORA is en blijft het aanbieden en controleren van kwaliteitsvolle informatie, tickets, enz. een verantwoordelijkheid van de overheid, maar hoeft ze deze taken niet zelf uit te voeren.



EEN INCLUSIEF TRANSPORTSISTEEM DOOR EEN MEER GEPERSONALISEERDE AANPAK

De bereikbaarheid van uiteenlopende functies is belangrijk voor alle lagen van de bevolking. De gepersonaliseerde aanpak van MaaS kan hierop inspelen en een inspiratie bieden voor het ontwikkelen van duurzame vervoersopties voor alle gebruikers, ook voor mensen die minder gemakkelijk gebruik kunnen maken van klassiek openbaar vervoer. Gepersonaliseerde vervoersopties kunnen ertoe bijdragen dat mensen de plaatsen en functies kunnen bereiken die ze willen, en zo langer actief blijven.

HET BIEDEN VAN KEUZES AAN GEBRUIKERS

Veel steden en regio's bieden nu al een soort van geïntegreerde reisinformatie, al dan niet gekoppeld aan reservatie- en betalingsmogelijkheden. Het is echter zeldzaam dat deze systemen alle beschikbare mobiliteitsdiensten bevatten, van verschillende vervoersmodi tot het reserveren van parkeerplaatsen. Mobility as a Service kan potentieel de toegang tot deze diensten verbeteren, of het nu via een privaat of een publiek platform is.

Door de mogelijkheid om alle soorten vervoer te bevatten, zowel publiek als privaat, heeft MaaS het potentieel om makkelijkere toegang te bieden tot een breed scala aan diensten. Zo kan de gebruiker telkens kiezen voor de dienst die hem het best uitkomt op een specifiek moment: sneller of trager, duurder of goedkoper, actief of minder actief, ...

EFFICIËNTER RUIMTEGEBRUIK

Als MaaS een volwaardig alternatief biedt voor autobezit, komen een groot aantal publieke parkeerplaatsen vrij. Deze trend kan doorgetrokken worden als bijvoorbeeld ook projectontwikkelaars mobiliteitsdiensten aanbieden in plaats van parkeerplaatsen.

Het efficiënter en nuttiger gebruiken van ruimte omhelst ook het opzetten van echte multimodale knooppunten waar gebruikers de keuze hebben tussen een hele reeks mobiliteitsopties. Dergelijke knooppunten kunnen functioneren als een fysieke verlenging van de keuzemogelijkheden in MaaS-apps. De manier waarop deze knooppunten worden ingericht is cruciaal voor het optimaal aaneenschakelen van verschillende modi.

Een bijkomende maatschappelijke kans is de uitbreiding van multimodale knooppunten met extra functies zoals winkels, bankkantoren, ... Op deze manier kunnen de in een knooppunt aanwezige vervoersmodi een hefboom zijn voor functioneel ruimtelijk beleid.



5.2 BEDREIGINGEN

VERVOERSONGELIJKHEID

Het risico bestaat dat niet alle personen toegang hebben tot voldoende vervoersmogelijkheden. Een te sterke focus op stedelijke gebieden waar zowel de vraag naar mobiliteit als het aanbod aan modi reeds uitgebreid is, kan voor ongelijkheid tussen verschillende gebieden zorgen. Ook de focus op één MaaS-model in plaats van maatwerk voor bepaalde gebieden, regio's, landen, kan een bedreiging vormen voor de optimale toegankelijkheid van vervoersdiensten.

Daarnaast zijn situaties waarbij MaaS enkel toegankelijk is voor meer vermogende personen, een sterke tweedeling tussen 'high-end' en 'low-end' mobiliteitsdiensten in bepaalde gebieden, of het volledig over het hoofd zien van de noden van sommige gebieden, eveneens bedreigingen.

MONOPOLIEVORMING

Bepaalde maatregelen kunnen bijdragen tot het ontstaan van een te gesloten markt voor MaaS-systemen. Zo kan het schrijven van regelgeving op maat van één of meerdere grote en kapitaalkrachtige spelers aanzienlijke gevolgen hebben voor kleinere en meer lokale MaaS-projecten. In het slechtste geval kan dit tot een oligopolie of een monopolie leiden.

Een te sterk regulerend kader kan eveneens nefaste gevolgen met zich meebrengen. Indien in een vroeg stadium te veel wordt gereguleerd, bestaat het risico dat innovatie op het vlak van platformontwikkeling en vervoersdiensten gefnuikt wordt.

GEEN AFSPRAKEN OVER DATA

Data, gaande van real time informatie over modi en betalingen, tot gegevens over reizigersbewegingen, zijn een essentieel onderdeel van elk MaaS-model, voor elke speler.

Eén van de grootste bedreigingen voor de noodzakelijke publiek-private samenwerking is een gebrek aan interoperabiliteit van data: alle spelers binnen een samenwerkingsverband moeten in dezelfde digitale taal kunnen schrijven en lezen. Deze interoperabiliteit is nodig bij het aanleveren van data voor MaaS-platformen, maar bijvoorbeeld ook voor het verwerken van transacties.

Ook het gebrek aan wederkerigheid van data is een bedreiging. Wederkerigheid waarbij publieke actoren beroep kunnen doen op private data en vice versa, kan een goede samenwerkingsbasis vormen tussen verschillende MaaS-spelers. Private spelers kunnen aan de slag met publieke data waaronder ticketing-API's, route-informatie van het openbaar vervoer, enz. In ruil kunnen publieke actoren gebruik maken van geaggregeerde en geanonimiseerde data die private spelers verzamelen van MaaS-gebruikers om hun beleid te funderen, onderzoek te voeren en een meer vraaggericht vervoersaanbod te voorzien. Bij het ontbreken van zulke afspraken staat een MaaS-systeem en de noodzakelijke publiek-private samenwerking onder druk.

TE WEINIG AANDACHT VOOR PRIVACY

Wanneer men praat over data moet ook privacy gegarandeerd worden. Indien gebruikers het gevoel krijgen dat hun persoonsgegevens, financiële gegevens, locatiegegevens, enz. misbruikt worden, zullen ze onvermijdelijk het vertrouwen verliezen in de MaaS-platformen en –spelers die hiervoor verantwoordelijk zijn.

EEN GEBREK AAN PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING

Voor 'echte' MaaS is er nood aan een optimale samenwerking tussen verschillende privéspelers en de overheid. Onder meer op vlak van data-uitwisseling en financiële transacties moet het vertrouwen tussen partners absoluut zijn. De keuze voor een



open source-beleid biedt kansen voor kleinschalige en grootschalige MaaS-initiatieven om onafhankelijk van de welwillendheid van operatoren en andere partijen over de noodzakelijke data te kunnen beschikken.

ONEIGENLIJK GEBRUIK VAN NIET-DUURZAME MODI

Zonder richtinggevend beleid bestaat het gevaar dat MaaS stuurt naar autogebruik en er een ongewenste modale verschuiving plaatsvindt. Er zijn Europese voorbeelden waarbij reizigers toegang hebben tot een betaald mobiliteitsaanbod. Als een gebruiker geen gebruik maakt van zijn aandeel/budget dat gereserveerd is voor taxi of autodeelsystemen wordt het resterend budget overgezet naar een volgende maand. Het risico bestaat dat een gebruiker die volgende maand dan enkel taxi's of deelwagens zal gebruiken.

EEN ONEVENWICHTIG VERDIENMODEL

In het overzicht van binnenlandse en buitenlandse voorbeelden van MaaS kwamen al een aantal mogelijke verdienmodellen aan bod. Elke keuze voor een specifiek verdienmodel gaat gepaard met positieve en negatieve effecten, en dus met bijhorende bedreigingen voor MaaS-systemen.

Indien de overheid niet nadenkt over welk verdienmodel de beste evenwichten oplevert voor platformen, operatoren, gebruikers en de maatschappij, kunnen er problemen ontstaan.

Als de keuze voor een verdienmodel volledig wordt overgelaten aan de private markt, bestaat het gevaar dat grote MaaS-actoren de markt inpalmen.

De kans op monopolievorming is groter, de druk op prijzen en dienstverlening van het openbaar vervoer wordt groter en er zijn mogelijk onvoldoende incentives om gebruikers te sturen naar duurzame modi. Bij een te sterk gereguleerd verdienmodel bestaat het risico dat vervoersoperatoren, zowel publiek als privaat, een te grote, beslissende rol krijgen binnen het MaaS-systeem. In beide extreme gevallen is het uiteindelijk de gebruiker die benadeeld wordt.

Een ander belangrijk element van een verdienmodel is hoe omzet wordt gegenereerd. Een eerste mogelijkheid is het financieel valoriseren van gegenereerde data door MaaS-platformen. Het is echter niet eenvoudig te bepalen wat dan het sturend mechanisme moet zijn, en welke partijen in het ecosysteem kunnen meestappen in dit businessmodel. Niet alle partijen in het ecosysteem zijn immers aan dezelfde regels gebonden. Bovendien kan dit model vragen oproepen over de privacy van gebruikers.

Een ander businessmodel is het werken met commissies, al dan niet als toevoeging bovenop de prijzen die vervoersaanbieders vragen voor hun diensten. Dit model veronderstelt de bereidheid van MaaS-platformen om een extra kost aan te rekenen voor geleverde diensten aan gebruikers, genoeg te nemen met een vergoeding voor geleverde diensten, of een combinatie van beiden. Indien MaaS-actoren de commissies te klein vinden, kan er in het slechtste geval druk ontstaan op vervoersaanbieders, kunnen ticketprijzen stijgen of eisen platformen een groter deel van de prijs die de gebruiker betaalt. Een ander mogelijk gevolg is dat er geen volwaardig MaaS-platform op de markt komt dat alle beschikbare modi integreert.



6 MAATSCHAPPELIJKE VISIE

MaaS-platformen bieden de reiziger via één enkel digitaal mobiliteitsaanbod toegang tot verschillende publieke en private vervoersmodi. De MORA beschouwt MaaS als een positieve ontwikkeling omdat het mee de afhankelijkheid van een eigen wagen verlaagt en past in een transitie naar een duurzamer en meer multimodaal mobiliteitssysteem.

MaaS is een recente ontwikkeling in de mobiliteitswereld die vandaag vooral wordt aangestuurd door een aantal nieuwe en bestaande private spelers die nog volop op zoek zijn naar een businessmodel en verdienmodel. De spontaniteit en dynamiek rond de marktontwikkeling van MaaS moet maximaal kunnen werken. Toch vindt de MORA overheidsop treden noodzakelijk zodat er een maatschappelijk gewenst MaaS businessmodel ontstaat dat positieve

maatschappelijke effecten genereert. De MORA benadrukt dat het nu het moment is om een beleidskader rond MaaS te ontwikkelen.

Voor de MORA is het mobiliteitssysteem een verantwoordelijkheid van de overheid. De concretisering van basisbereikbaarheid is voor de MORA een openbare dienstverplichting die moet vertrekken van de noden van de gebruiker aan de bereikbaarheid van basisfuncties.

Het is de taak van de overheid om te garanderen dat MaaS bijdraagt aan een toegankelijk, inclusief en betaalbaar mobiliteitssysteem. MaaS-platformen kunnen een facilitator zijn voor een echt vraaggestuurd mobiliteitssysteem en mee de basis in basisbereikbaarheid helpen concretiseren.

7 AANBEVELINGEN

Voor de MORA is overheidsop treden noodzakelijk zodat er een maatschappelijk gewenst MaaS businessmodel ontstaat dat positieve maatschappelijke effecten genereert. De MORA formuleert volgende aanbevelingen.

7.1 MAAS OPNEMEN IN MOBILITEITSPLANNING

MaaS-platformen moeten mee een rol spelen in de transitie naar een multimodaal geïntegreerd mobiliteitssysteem. De Vlaamse overheid moet de marktontwikkeling van MaaS maximaal faciliteren. Het is noodzakelijk dat er snel een Vlaams beleidsplan over MaaS wordt opgesteld dat mogelijks negatieve maatschappelijke effecten van een doorgedreven vermarkting helpt vermijden en langetermijnperspectieven biedt voor de gewenste MaaS-platformen.

Het is de taak van de overheden om in mobiliteitsplannen en beheerscontracten duidelijk aan te geven welke rol MaaS-platformen moeten spelen. De MORA vraagt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen duidelijk de beleidsdoelstellingen met betrekking tot MaaS definieert en dat in het beheerscontract van De Lijn wordt opgenomen hoe zal worden samengewerkt met MaaS-platformen. Ook in de mobiliteitsplannen van de vervoerregio's moet worden aangegeven hoe MaaS-platformen zullen worden ingeschakeld voor de concretisering van basisbereikbaarheid.



7.2 FACILITEER ONDERZOEK EN SAMENWERKING

De ontwikkeling van MaaS bevindt zich vandaag nog in een pilootfase. Vooral voor de ‘business to consumer’ markt zijn MaaS-platformen nog volop op zoek naar een verdienmodel. De eerste MaaS-platformen richten zich vooral op de grote steden in Vlaanderen.

Zoals reeds aan bod kwam in het hoofdstuk over het MaaS business ecosysteem, moeten traditionele en nieuwe spelers de bestaande grenzen overschrijden en samenwerken om tot een werkbaar MaaS-ecosysteem te komen. Het overeenkomstige verdienmodel moet voordeel opleveren voor de overheid, de private spelers en de eindgebruiker. Een scheidsrechter die de samenwerking coördineert en door alle partijen als neutraal wordt aanzien, kan deze samenwerking vooruithelpen en de mogelijke bedreiging counteren.

De pilootprojecten die momenteel al bestaan in Vlaanderen hebben een eerder technologische insteek. Met dit Mobiliteitsverslag geeft de MORA

een aanzet voor een onderzoeksagenda over MaaS. De Mobiliteitsraad vraagt aan de Vlaamse overheid om deze kansen en bedreigingen te onderzoeken, en deze vervolgens te onderwerpen aan een maatschappelijk debat.

Naast het duidelijk onderzoeken van de geïdentificeerde kansen en bedreigingen, vraagt de Mobiliteitsraad specifiek aan de Vlaamse overheid om te onderzoeken:

- hoe MaaS -platformen die vandaag actief zijn in Vlaamse steden kunnen opgeschaald worden naar de vervoerregio's;
- of publiek-private proefprojecten zoals in Nederland wenselijk zijn in Vlaanderen, en welke budgetten hiervoor nodig zijn;
- hoe het gebruik van MaaS-platformen kan bijdragen aan een duurzame mobiliteitsgedragsverandering;
- welke wetgeving moet worden aangepast of gecreëerd.

7.3 ZET IN OP FISCALE EN FINANCIËLE STIMULI

De federale overheid moet duurzame modi fiscaal gunstig behandelen zodat de gebruiker sneller kiest voor deze modi. Het voordeliger zijn van salariswagens in vergelijking met andere modi vormt hierbij een belemmering. De MORA wil dat de federale regering snel werk maakt van een mobiliteitsbudget dat stuurt naar meer duurzame en multimodale dienst- en woon-werkverplaatsingen. Het wettelijk kader van het mobiliteitsbudget waar al enige tijd aan gewerkt wordt, moet alle duurzame modi uit het MaaS-ecosysteem incorporeren. De MORA dringt erop aan dat de invoering van het mobiliteitsbudget gepaard gaat met antimisbruikmaatregelen, zoals die werden geformuleerd in het CRB-advies van 7 april 2017. Om maximale duurzame mobiliteitseffecten te genereren, is het zinvol in de toekomst ook een mobiliteitsbudget ter beschikking te stellen voor werknemers die vandaag geen recht hebben op een salariswagen.

Ook de openbaar vervoersoperatoren De Lijn en de NMBS zullen zich moeten aanpassen aan de nieuwe omgeving die MaaS met zich meebrengt. De overheid heeft hier een belangrijke rol te spelen, onder meer door in overleg met de publieke vervoersoperatoren en de private spelers te komen tot een evenwichtig tariefbeleid. De overheid en openbaar vervoersoperatoren moeten ook flexibelere en aantrekkelijkere tariefstructuren aanbieden die meer aansluiten bij de multimodale verplaatsingen van gebruikers.

Het is de taak van de overheid om te garanderen dat MaaS bijdraagt aan een betaalbaar mobiliteitsstelsel. MaaS-systemen, en de maatschappelijke baten die ze met zich meebrengen, zullen slechts breed aanvaard worden wanneer gebruikers het gevoel hebben dat ze een correcte en concurrentieel prijs betalen voor de diensten die ze aankopen. Anderzijds zullen MaaS-platformen en vervoersaan-



bieders slechts bijdragen aan de ontwikkeling van de MaaS-markt wanneer ze menen een eerlijke prijs te krijgen voor de geleverde diensten. De overheid

moet het precair evenwicht tussen beide standpunten trachten te bewaren.

7.4 ONTWERP DUIDELIJKE REGELGEVING ROND DATA

De transitie naar MaaS-systemen moet gepaard gaan met een gericht databeleid dat private en publieke spelers, grote en kleine aanbieders en platformen, in staat stelt om via samenwerking gezamenlijke doelstellingen te bereiken en een functioneel businessmodel uit te werken. Het MaaS-dataverhaal moet vertrekken van interoperabiliteit, wederkerigheid en samenwerking, zodat noch private, noch publieke spelers het alleenrecht over systeemdata en reizigersdata bezitten.

OPEN DATA IN BEHEERSCONTRACTEN

Bij elke nieuw mobiliteitsplan of beheersovereenkomst heeft de overheid de mogelijkheid om te bepalen welke data van openbaar vervoersoperatoren een open karakter moeten hebben. De overheid moet hier een duidelijke keuze maken zodat MaaS-ontwikkelaars hiermee aan de slag kunnen. Bepalingen met betrekking tot het openstellen van reisinformatie, ticketing en betalingen moeten worden opgenomen in de beheersovereenkomsten van De Lijn en NMBS.

Beheerscontracten tussen overheid en openbaar vervoersoperatoren, en overeenkomsten tussen publieke en private spelers, moeten eveneens duidelijke afspraken rond wederkerigheid van data bevatten. Het is de taak van de overheid om aan te geven welke publieke data mogen gebruikt worden door private spelers. De overheid moet eveneens overeenkomen welke geaggregeerde en geanonimiseerde gebruikersdata zij wil krijgen van private actoren om beleidsrelevant onderzoek te voeren, hun beleid te funderen en een meer vraaggericht vervoersaanbod te voorzien.

INTEROPERABILITEIT VAN DATA

De overheid moet erover waken dat alle spelers in een MaaS business ecosysteem dezelfde digitale

taal spreken. De data die publieke en private actoren gebruiken in een MaaS-context moet dus interoperabel zijn. Deze interoperabiliteit is nodig bij het aanleveren van data voor MaaS-platformen, maar ook voor het verwerken van transacties. Ook bijvoorbeeld voor het ondersteunen van beleidskeuzes met geaggregeerde reizigersdata, is het belangrijk dat zowel overheid als andere publieke en private actoren dezelfde datastandaarden hanteren.

GESECUREERDE DATA

Overheden hebben een belangrijke rol te spelen in de soort data die vervoersaanbieders en platformen hanteren in MaaS-systemen. Eén van de sturingsmechanismen in handen van de overheden is het ter beschikking stellen van open gecureerde data. De Vlaamse overheid, maar ook lokale overheden kunnen met behulp van gecureerde data richting geven aan de routeplanners die verwerkt worden in MaaS-platformen. Gecureerde data kunnen rekening houden met verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door aan te sturen op het vermijden van schoolomgevingen tijdens bepaalde momenten van de dag. Gecureerde data moeten ook de gangbare lokale en regionale wegcategorisering omvatten, en kunnen zo sturen naar alternatieve modi en routes bij (structurele) opstoppingen.

VOORWAARDEN VOOR OPEN DATA

Naast het aanbieden van gecureerde data kunnen publieke spelers eveneens voorwaarden stellen aan MaaS-platformen die aan de slag gaan met hun data. De overheid moet duidelijke voorwaarden stellen voor het gebruik van publieke data voor private initiatieven:

- Private spelers moeten hun data beschikbaar maken voor verkeerscentra, gemeentelijke mobiliteitsbedrijven, onderzoeksinstituten, enz.



- Data worden enkel aangeboden aan platformen die geïntegreerd en in een gelijk speelveld alle multimodale opties geven die op een gegeven plaats, op een gegeven moment beschikbaar zijn.
- Reisopties moeten neutraal worden aangeboden en bijvoorbeeld niet sturen langs een winkel die betaalt om routes langs de winkel te laten passeren.

BEWAKEN VAN PRIVACY

Wanneer men praat over data moet ook de privacy van gebruikers gegarandeerd worden. Indien gebruikers het gevoel krijgen dat hun persoonsgegevens, financiële gegevens, locatiegegevens, enz. misbruikt worden, zullen ze onvermijdelijk het vertrouwen verliezen in de MaaS-platformen en –spelers die hiervoor verantwoordelijk zijn.

Privacy is een belangrijke kwestie waarbij de overheid een belangrijke rol te spelen heeft, in overeenstemming met het gangbare Europese kader. Het is de taak van de overheid om aan gebruikers te garanderen dat hun data niet misbruikt worden voor commerciële en oneigenlijke doeleinden.

7.5 ZET IN OP MONITORING & KWALITEITSBEWAKING

Momenteel oefenen de overheid en de openbaar vervoersoperatoren een aantal taken uit die in de toekomst steeds minder door hen zullen uitgeoefend worden, zoals bijvoorbeeld ticketing. De garantie op goede dienstverlening van fysieke en digitale verkoopskanalen, op kwaliteitsvolle real-time data over beschikbare modi, enz. blijven echter tot de verantwoordelijkheid van de overheid behoren.

Om de monitoring en kwaliteitsbewaking efficiënt te laten verlopen, is het belangrijk dat de overheid een aantal ‘key performance indicators’ en service levels bepaalt. Op deze manier zet de overheid in op kwaliteitsbewaking maar legt ze de verantwoordelijkheid in belangrijke mate bij privéspelers die de KPI’s en service levels moeten halen.

Met betrekking tot KPI’s en service levels moeten overheden een aantal keuzes maken:

- De overheid moet meer dan nu denken en organiseren in termen van service levels. Dit impliceert ook dat service levels en KPI’s deel moe-

ten worden van de beheersovereenkomsten van openbaar vervoersaanbieders zoals De Lijn.

- Bij het uitwerken van MaaS-systemen moet de keuze van de gebruiker steeds meegenomen worden. Het is een taak van de overheid om te vermijden dat MaaS enkel toegankelijk is voor meer vermogende personen. Ook het ontstaan van een te sterke tweedeling tussen ‘high-end’ en ‘low-end’ mobiliteitsdiensten in bepaalde gebieden, of het volledig over het hoofd zien van de noden van sommige gebieden, is een bedreiging.
- Bij het opstellen van KPI’s moet dus ook rekening gehouden worden met gelijke toegang tot kwaliteitsvol vervoer in alle gebieden, voor gelijke prijzen.
- De gebruiker moet te allen tijde centraal staan in een MaaS-omgeving. Daarom moeten MaaS-platformen voorzien in een vlotte klachtenafhandeling. Deze kan dienen als aanvulling op de ratings die gebruikers zelf kunnen geven aan diensten.



7.6 RICHT EEN MAAS-REGULATOR OP

Voor de Mobiliteitsraad moeten een aantal belangrijke kwesties met betrekking tot de verdere ontwikkeling van MaaS-systemen in Vlaanderen op een gecentraliseerde plaats behandeld worden. Een Vlaamse MaaS-regulator kan hierin een belangrijke rol spelen, onder meer door te vertrekken van de maatschappelijke kansen en bedreigingen die dit Mobiliteitsverslag identificeert. De regulator moet in samenwerking met het (mobiliteits)middenveld en andere relevante stakeholders zoals MaaS-platformen, technologiebedrijven, telecomoperatoren, enz. de spelregels voor een Vlaams MaaS-ecosysteem bepalen en handhaven.

Een Vlaamse MaaS-regulator heeft een aantal belangrijke taken die hierboven reeds vernoemd zijn:

- Vorm een basis voor een publiek-private samenwerking rond MaaS-systemen in Vlaanderen.
- Bepaal welke data open moeten zijn, hoe de interoperabiliteit van data moet uitgewerkt

worden, en zoek naar een goed evenwicht voor wederkerigheid van data tussen publieke en private spelers.

- Overleg over een verdienmodel waar alle spelers in het MaaS-ecosysteem baat bij hebben. Verlies hierbij zeker de gebruikers niet uit het oog.
- Leg regels vast rond privacy van gebruikers, in lijn met de Europese regelgeving.
- Waak erover dat één of meerdere service providers geen monopolie of oligopolie vormen. Garandeer dat ook kleinschalige en lokale MaaS-projecten toegang vinden tot de markt.
- Functioneer als centraal Vlaams aanspreekpunt voor binnen- en buitenlandse MaaS-actoren die zich op de Vlaamse markt willen begeven. Deze actoren hebben baat bij gecentraliseerde info rond dataregelgeving, maatschappelijk gewenste verdienmodellen, privacyregels, enz.

8 DANKWOORD

In het voorjaar van 2018 heeft de Commissie personenvervoer gewerkt rond Mobility as a Service en de maatschappelijke uitdagingen die hiermee gepaard gaan. Tijdens drie thematische commissiezittingen (6 februari, 13 maart en 15 mei) kwamen verschillende visies op MaaS aan bod.

De commissieleden en het MORA-secretariaat konden bij de werking rond dit nieuwe thema rekenen op de hulp van een aantal externe experts. We willen daarom graag de volgende personen bedanken voor het aanbrengen van de nodige expertise in het debat en het Mobiliteitsverslag 2018:

- Peter Van De Perre - Managing Director, ITS.be
- Caroline Cerfontaine - Manager Combined Mobility, UITP
- Marijke De Roeck - directeur communicatie & participatie Stad Antwerpen en programmamanager 'Slim naar Antwerpen'
- Philip Taillieu - co-CEO, Be-Mobile
- Koen Van De Putte - Managing Director, Olympus
- Tom Geerts - MaaS Partnerships and Innovation Manager, De Lijn
- Koen Christiaens - Suburban Services Development Manager, NMBS
- Eric Sempels - Coördinator Team Duurzame Personenmobiliteit, Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Kimberley Vandamme – beleidsmedewerker, departement Mobiliteit en Openbare Werken



Deel 3

Het hinterlandvervoer en de bereikbaarheid van de economische poorten

1 INLEIDING

Hinterlandconnectiviteit is momenteel één van de belangrijkste bekommernissen voor de logistieke sector en meer in het bijzonder voor de economische poorten in Vlaanderen (de Vlaamse zeehavens en Brussels Airport). De bereikbaarheid van de economische poorten komt steeds meer in het gedrag.

De MORA ondersteunt de ambitie om Vlaanderen verder uit te bouwen als logistieke topregio en de daarmee gepaard gaande verdere ontwikkeling van het goederenvervoer en de economische poorten. Om de positie van Vlaanderen als internationale logistieke hotspot te kunnen vrijwaren en verbeteren, is de bereikbaarheid van de poorten van essentieel belang.

Dit vereist in de eerste plaats een goede en multimodale transportinfrastructuur die voldoende capaciteit voorziet om de groei van de economische poorten logistiek mogelijk te maken. Maar de beschikbaarheid van een goed infrastructuurnetwerk en het aanpakken van het capaciteitsprobleem op dit netwerk alleen is niet voldoende om een efficiënte hinterlandconnectiviteit te garanderen. Hiervoor is een mix van maatregelen en acties noodzakelijk.

FOCUS

Uit het debat in de MORA kwam naar voor dat er dringend werk moet gemaakt worden van operationele maatregelen en acties op het vlak van governance en management van de infrastructuurcapaciteit, om de bereikbaarheid van de economische poorten te verbeteren en te verduurzamen.

De MORA richtte zich tot nu vooral op de infrastructuurproblematiek en formuleerde hierover

meermaals aanbevelingen. Alle mobiliteitsrapporten en mobiliteitsverslagen van de MORA tot nu toe bevatten een luik over infrastructuur en infrastructuurbeleid, alsook aanbevelingen ter zake¹². Zonder afbreuk te willen doen aan het belang van een voldoende en goede infrastructuurcapaciteit voor het wegvervoer, de binnenvaart en het spoorvervoer, legt de Raad in dit mobiliteitsverslag vooral de nadruk op elementen van governance, organisatie en management.

12 Het Mobiliteitsverslag 2011 gaat specifiek dieper in op de bereikbaarheid van de economische poorten. De focus van de analyse en de conclusies ligt vooral op het infrastructuuraspect. In het mobiliteitsrapport 2014 gaat de MORA uitgebreid in op infrastructuur als één van de grote maatschappelijke uitdagingen voor een duurzame mobiliteit. Het mobiliteitsverslag 2015 bevat een ruim hoofdstuk over de vraag hoe we (moeten) omgaan met infrastructuurcapaciteit. Hierbij wordt ook een link met logistiek gelegd. In het mobiliteitsverslag 2016 wordt het problematiek van de bereikbaarheid van de economische poorten onder de loep genomen vanuit het perspectief van het woon-werkverkeer.



DOELSTELLING

Het is de bedoeling om in dit mobiliteitsverslag aan te geven wat de Vlaamse overheid bijkomend kan doen om het hinterlandvervoer van en naar de economische poorten te optimaliseren en te verduurzamen.

De bijkomende acties zijn er voornamelijk op gericht om via een modale verschuiving de capaciteit van en naar de economische poorten te verbeteren.

INHOUD

Het verslag bevat vijf hoofdstukken.

Een eerste hoofdstuk schetst de urgentie van de hinterlandproblematiek. Hierbij wordt gewezen op de toenemende congestie en de kostprijs ervan, het belang van de poorten als motor van maatschappelijke

en economische welvaart, de stagnatie in de modale verdeling van het vervoer van en naar de poorten, de impact van verkeer en vervoer op het milieu en de ontbrekende schakels in het infrastructuurnetwerk.

In het tweede en derde hoofdstuk geven we een globaal en exemplarisch overzicht van de initiatieven die vanuit de overheid en vanuit de private sector worden genomen om de hinterlandconnectiviteit te verbeteren en de logistieke stromen te verduurzamen. Volledigheid werd hierbij niet nagestreefd.

Een vierde hoofdstuk geeft aan welke naast infrastructuur de belangrijkste knelpunten zijn die de optimalisering van de hinterlandconnectiviteit momenteel belemmeren.

In het vijfde hoofdstuk formuleert de MORA aanbevelingen ten aanzien van de Vlaamse overheid.

2 URGENTIE EN BELANG VAN DE PROBLEMATIEK

In dit hoofdstuk wijst de MORA op het belang van een goede hinterlandconnectiviteit voor onze economische poorten en de urgentie van maatregelen om de bereikbaarheid ervan te verbeteren en te verduurzamen.

2.1 TOENEMENDE CONGESTIE VAN HET WEGENNET

De wegcapaciteit komt steeds meer onder druk te staan. Het verkeersvolume of de verkeersintensiteit op de snelwegen neemt toe. Ten opzichte van 2016 steeg de verkeersintensiteit¹³ op de Vlaamse snelwegen in 2017 met 0,6% op werkdagen en dit zowel voor het vrachtverkeer als het niet-vrachtverkeer.

ALGEMEEN

In het verlengde van de stijgende verkeersvolumes nemen ook de files, met name de filezwaarte¹⁴, al geruime tijd onophoudelijk toe. De files zijn in 2017, 6% procent zwaarder geworden dan in 2016.

Dit komt vooral door een sterke toename van de ochtend- en avondfiles in de regio Antwerpen en de toename van de ochtend- en avondfiles in de regio Brussel.

Vooral de congestie op de ringwegen van Antwerpen en Brussel is aanzienlijk toegenomen in 2017. De toename van de congestie is grotendeels structureel en een gevolg van de hoge mate van verzadiging of oververzadiging.

Het Planbureau voorspelt tegen 2030 nog een drastische toename van het personenvervoer (+11%

¹³ Is het aantal voertuigen dat op een bepaalde plaats passeert in een bepaalde rijrichting.

¹⁴ Filezwaarte is het product van de lengte van de file en de duur van de file.



reizigerskm) en van het goederenvervoer via weg, spoor en binnenvaart (+44% tonkm)¹⁵.

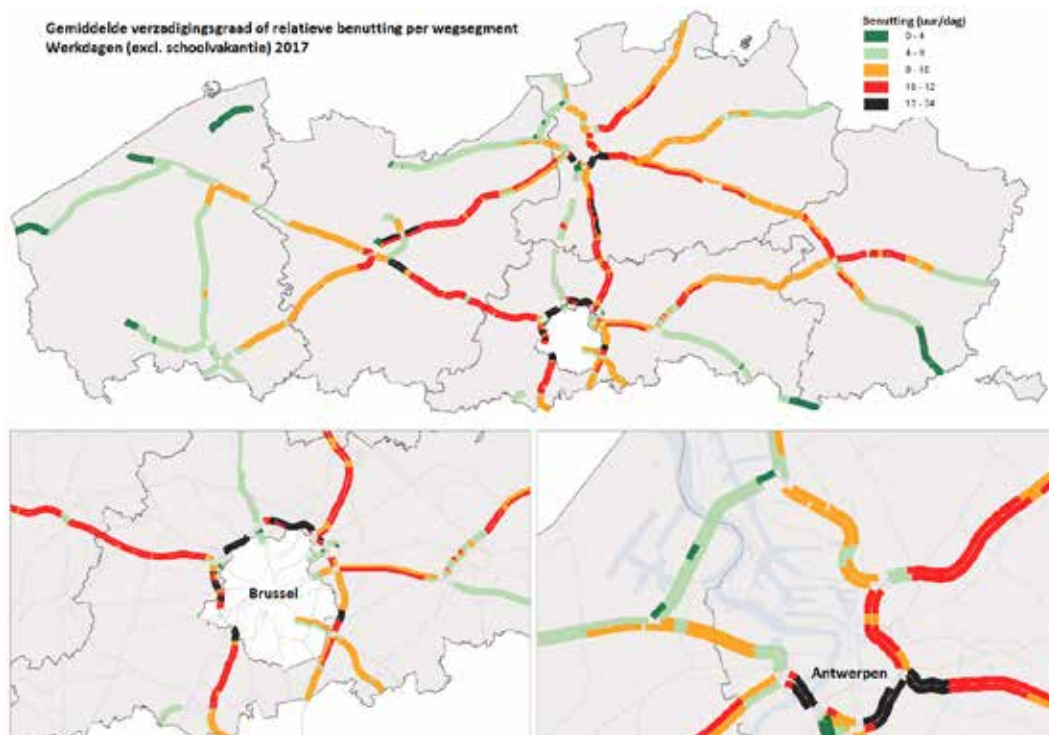
Nog volgens het Planbureau blijft het vrachtwagenvervoer in 2030 met een aandeel van ca. 66% in het totale goederenvervoer (in tonkm) de dominante vervoerswijze. Opmerkelijk is de forse toename van het vervoer met bestelwagens. Dit groeit volgens de prognose aan met 43,3% tussen 2012 en 2030. Het aandeel van het vervoer via bestelwagens in het totale goederenvervoer zou dan 4,3% bedragen.

VRACHTVERKEER

Het vrachtverkeer maakt een relatief klein deel uit van het totale verkeer in Vlaanderen, ook in de omgeving van de economische poorten.

Het gemiddeld aandeel van het vrachtverkeer in het totaal verkeer is het grootst (20-30%) in de grote regio om Antwerpen alsook op de E17 tot aan de Franse grens door het zeer grote aantal vrachtwagens op deze wegsegmenten. Ook de volledige R2 (noordelijk deel ring Antwerpen) in de haven kent een hoog gemiddelde aan vrachtverkeer (vooral omwille van een beperkte aanwezigheid van niet-vrachtwagens). In de grote regio Brussel wordt een laag aandeel vrachtverkeer (<15%) gemeten; dit door de combinatie van én lage aantallen vrachtwagens én grote aantallen niet-vrachtwagens.

Figuur: De verzadigingsgraad van het wegennet in Vlaanderen



Bron: Verkeerscentrum Vlaanderen

15 In het kader van een samenwerkingsakkoord tussen het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit en Vervoer maakt het Federaal Planbureau om de drie jaar langetermijnvoorzichten voor de transportvraag in België. Het laatste rapport dateert van december 2015. Het referentiejaar voor de prognoses is 2012.



Het Vlaams Verkeerscentrum berekende het gemiddeld aantal vrachtwagens per wegsegment. De hoogste waarden worden gemeten op volgende wegvakken:

Figuur: Gemiddeld aandeel vrachtwagens per wegsegment



Bron: Verkeerscentrum Vlaanderen

- R1 (volledig)
- E17 Antwerpen - Gent
- E17 Gent - Kortrijk
- E19-Noord Antwerpen richting St-Job-in-'t-Goor
- E313 Antwerpen - Ranst
- R0 tussen beide aansluitingen met E40 (noordelijk deel van de ring)
- E313 tussen de R1 en Ranst en op de E17 in Gent tussen Destelbergen en Zwijnaarde.

Verkeerstellingen van het Havenbedrijf Antwerpen op verschillende Antwerpse invalswegen geven aan

dat een kleine 20% van alle verkeer op de grote Antwerpse wegen vrachtvervoer is. ongeveer 25% van dat vrachtvoer (4,6% van het totaal vervoer) heeft als bestemming de Antwerpse haven. Meer dan de helft (53,9%) van dit vrachtverkeer is doorgaand verkeer en gebruikt de Antwerpse wegen louter als snelste weg om van A naar B te rijden.

De bereikbaarheid van de economische poorten en de maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren is bijgevolg een gedeelde verantwoordelijkheid; van overheden, van de poorten en van alle gebruikers van de infrastructuur.

2.2 KOSTPRIJS VAN DE TOENAME VAN HET WEGVERKEER

De OESO raamt de economische schade van de files in België op ongeveer 2% van het BBP, of meer dan 8 miljard euro.

Het studie bureau Transport & Mobility Leuven raamde de kostprijs van de file in 2016 op bijna 700.000 euro per dag. Elke spits afzonderlijk kost gemiddeld 300.464 euro. Dat is een sterke stijging in vergelijking met 2012 (228.780 euro) en 2010 (242.928 euro).

Voor iedere personenwagen in de file gaat er elk uur 10,58 euro verloren. Dat is de tijd die niet aan werk of andere bezigheden kan besteed worden.

Met 75 à 80 euro per uur ligt de kostprijs voor de vrachtwagen nog een stuk hoger. Daarin zijn diverse kosten vervat zoals, de loonkost van de bestuurder, verzekering van het voertuig, afschrijving van het voertuig, onderhoudskosten, enz.

Daarnaast zijn er ook de externe kosten, bijv. op het vlak van verkeersveiligheid, gezondheid en milieu.



2.3 POORTEN ALS MOTOR VAN MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE WELVAART

Onze economische poorten zijn een motor van economische en maatschappelijke welvaart met een grote tewerkstelling en grote toegevoegde waarde.

De (directe) toegevoegde waarde van de havens van Antwerpen, Gent (nu onderdeel van North Sea Port) en Zeebrugge wordt geraamd op 15,7 miljard euro of ca. 6,5% van het BBP in Vlaanderen. De (directe) tewerkstelling bedraagt 98.420 VTE of ca 4,1% van de tewerkstelling in Vlaanderen¹⁶.

Brussels Airport genereert een directe toegevoegde waarde van ca. 1,5 miljard euro (1% van het BBP in Vlaanderen) en een directe tewerkstelling van ca. 20.000 werknemers of bijna 1% van de tewerkstelling in Vlaanderen.

De vier economische poorten samen creëren een directe toegevoegde waarde die ca. 7% van het BBP in Vlaanderen bedraagt en vertegenwoordigen ca. 5% van de tewerkstelling in Vlaanderen. Naast de directe effecten genereren de economische poorten

ook aanzienlijke indirecte effecten, waardoor het totale aandeel van de poorten in de tewerkstelling en de toegevoegde waarde in Vlaanderen nog een stuk hoger ligt.

Maar de hinterlandconnectiviteit van de economische poorten wordt bedreigd door zware, toenemende congestie.

Dit is een reële bedreiging voor de slagkracht en de competitiviteit van de poorten en vergroot de kans op verschuiving van investeringen en herlocalisatie van logistieke activiteiten (bijv. logistieke centra naar het buitenland), met een negatieve impact op de economie, de tewerkstelling en de welvaart in Vlaanderen.

Maar niet alleen logistieke activiteiten zullen verschuiven, ook industriële activiteiten zijn gebaat bij een goede logistieke dienstverlening, en nemen locatiebeslissingen op basis van nabijheid van competitieve economische poorten.

2.4 WEINIG VOORUITGANG IN MODAL SHIFT NAAR ALTERNATIEVE MODI SPOOR EN BINNENVAART.

De modale verdeling van het goederenvervoer in Vlaanderen verschuift weinig. Met een aandeel van ca. 84% (in 2015 op basis van tonkm) blijft het wegvervoer de dominante modus¹⁷.

Spoor en binnenvaart zorgen nog niet voor grote wijzigingen in de evolutie van de modale verdeling van het goederenvervoer in Vlaanderen. De prognoses van het Planbureau zien in Vlaanderen een aandeel van ca. 28% voor spoor en binnenvaart samen, in 2030.

Voor de Vlaamse havens is de modale verdeling van het goederenvervoer evenwel anders. In de modale verdeling van het vervoer van en naar de Vlaamse

havens is het aandeel van het wegvervoer significant lager dan gemiddeld in Vlaanderen, al blijft, met uitzondering van de haven van Gent/North Sea port, het wegvervoer veruit de dominante modus en is er relatief weinig verschuiving naar de andere modi.

In de haven van Antwerpen bedraagt het aandeel wegvervoer in de modal split van het containervervoer 54,9%. In Zeebrugge is het wegvervoeraandeel¹⁸ 69%. In de haven van Gent (nu North Sea Port) bedraagt het aandeel wegvervoer 34%¹⁹. Vanuit de poorten worden de laatste jaren wel extra inspanningen gedaan om meer goederen via spoor en binnenvaart te kunnen vervoeren.

16 Bron: NBB.The economic importance of the Belgian ports. Report 2016. April 2018.

17 Bron : VRIND 2017. Cijfers voor 2015.

18 Modal split van het maritiem vervoer

19 Cijfers 2016



2.5 IMPACT VAN VERKEER EN VERVOER OP HET MILIEU

Verkeer en vervoer heeft een impact op het leefmilieu. Het verkeer levert een aanzienlijke bijdrage tot de emissies van CO, NOx, NMVOS en CO₂. Globaal gaat de broeikasgasemissie van transport nog steeds in stijgende lijn. Ondanks de stijgende brandstofefficiëntie van voer- en vaartuigen en een stijgend gebruik van biobrandstoffen (die als CO₂-neutraal beschouwd worden), daalde de emissie van broeikasgassen niet omdat de activiteit (voertuigkilometers) nog verder stijgt.

In 2015 bedroeg de emissie van broeikasgassen door de sector transport 14.774 kton CO₂-eq. Het wegvervoer was de belangrijkste emissiebron. Het personenvervoer over de weg was verantwoordelijk voor 57 % van de broeikasgasemissie, het goederenvervoer voor 40 %. De scheepvaart (binnenvaart en binnenlandse zeescheepvaart) maakte 2,5 % uit. Het aandeel van het spoor en de luchtvaart is respectievelijk 0,4 % en 0,5 %.

België kreeg voor broeikasgassen een reductiedoelstelling van 15% (t.o.v. 2005) tegen 2020 toegewezen voor de “niet ETS”-sectoren (voornamelijk de sectoren gebouwen en transport). Bovendien heeft Europa zichzelf een nieuwe reductiedoelstelling voor 2030 gesteld: -30% voor de niet-ETS-sectoren (t.o.v. 2005). Prognoses wijzen uit dat de reductiedoelstelling van 15% in 2020 niet gehaald wordt. De projecties geven ook aan dat er een belangrijke afwijking is ten opzichte van de voorziene doelstellingen voor de volgende periode (2021-2030). Er zullen dus belangrijke extra inspanningen nodig zijn om België op het pad van de op lange termijn vereiste uitstootverlaging te krijgen.

De NOx-emissie van het goederenvervoer over de weg daalde tot bijna de helft tussen 2000 en 2015, door het stijgend aandeel meer milieuvriendelijke EURO V en EURO VI-vrachtwagens. Goederen- en personenvervoer droegen in 2015 evenveel bij aan de NOx-emissie van het wegverkeer.

2.6 BELANGRIJKE MISSING LINKS NOG NIET GEREALISEERD

In het eerste Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (dat ondertussen dateert van 1991) en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden voor de verschillende modi infrastructurele missing links bepaald. Deze prioritaire infrastructurele projecten werden als noodzakelijk beschouwd om de bereikbaarheid in Vlaanderen te verbeteren.

Ondertussen zijn een aantal van deze projecten gerealiseerd zoals de omvorming van de A12 Antwerpen-Roesendaal, de extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem, de verkeerswisselaar in Lummen, de spitsstrook op de E40 Brussel-Leuven, de noordelijke ontsluiting van luchthaven Zaventem, de aansluitingen van de A10 Jabbeke-Oostende, de R4-Zuid en de A11.

Toch slepen andere infrastructuurdossiers al geruime tijd aan, terwijl het om essentiële schakels gaat om de bereikbaarheid van onze economische poorten te kunnen garanderen en verbeteren.

Voor het wegvervoer gaat het onder meer om de Oosterweelverbinding, de Brusselse ring, de Noord-Zuid verbinding Limburg, R4 Oost en West en de A8 Halle.

Voor de binnenvaart is er onder meer de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal (ongeveer de helft van de 66 bruggen nog aan te pakken), een volwaardige binnenvaartontsluiting voor de haven van Zeebrugge, het kanaal Bossuyt-Kortrijk en de Seine-Schelde voor de binnenvaart.



Voor het goederenvervoer per spoor zijn er onder meer de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven, de aanpassing van de Gentse haven aan de Europese spoornormen, de modernisering van de

beseining van het spoor, aanpassing Oude Landen-Ekeren, de optimalisatie van de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge, de reactivering van de IJzeren Rijn, enz.

3 BELEID VAN DE OVERHEID

Dit hoofdstuk geeft een globaal, niet exhaustief overzicht van initiatieven vanuit de Vlaamse overheid om de bereikbaarheid van onze economische poorten te verbeteren. Het is hierbij niet de bedoeling om alle acties die rechtstreeks en onrechtstreeks zouden kunnen gelinkt worden aan de doelstelling uitgebreid op te nemen. Wel om een aantal blikvangers aan te geven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de opmaak van beleidsplannen, investeringen en andere faciliterende maatregelen.

3.1 BELEIDSPLANNEN

MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

De Vlaamse overheid werkt al enkele jaren aan een nieuw mobiliteitsplan voor Vlaanderen. In dat plan zullen de hoofdlijnen staan om duurzame mobiliteit te realiseren op korte termijn (2020) en op middellange termijn (2030). Het plan zal ook de leidraad zijn voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen²⁰.

Momenteel wordt de tekst van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aangepast. Het is de intentie om het Mobiliteitsplan af te stemmen op het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (dat ook nog in opmaak is) en op het Vlaams Klimaatbeleid.

De doelstellingen die worden uitgezet²¹ zullen ook een impact hebben op de logistiek en zijn ambitieus:

- Internationale knooppunten als toegangspoorten
 - Knooppunten zijn goed bereikbaar en multimodaal ontsloten
 - Verschuiving van 6,3 miljard tonkm naar spoor en binnenvaart (Vlaanderen)
 - In de zeehavens toename duurzame modi met 5 à 10% t.o.v. 2013
- Uitbouwen regionale logistieke knooppunten
- Versterken van de transportsector
 - Belemmerende factoren binnenvaart en spoor wegwerken
- Optimalisatie hoofdinfrastructuur
 - Op autosnelwegennet structurele files nagenoeg weggewerkt (verzadigingsgraad max 80%)
 - Op spoor en waterwegennet aantal uren stremming < 1%
- Digitale integratie van vervoersnetwerken en –diensten zoals het ontwikkelen van een neutraal open dataplatform, smart data op maat, e-connectiviteit,...
- De ontwikkeling van innovatieplatformen
- Samenwerken met marktpartijen, bedrijven en kennisinstellingen. Dit moet leiden tot aangepaste governance-structuren en innovatieve regelgeving.

20 De MORA gaf op 28 februari 2014 advies over het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

21 Bron: uiteenzetting stand van zaken Mobiliteitsplan Vlaanderen in het Vlaams Parlement d.d. 11 januari 2018.



BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed²². Het Witboek BRV is een beleidsverklaring van de Vlaamse Regering die de strategische krachtlijnen schetst. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen voor het Beleidsplan.

Er worden thematische beleidskaders ontwikkeld. Eén van de beleidskaders is het logistiek netwerk.

De voornaamste Vlaamse onderdelen van het logistieke netwerk zijn (1) internationale logistieke knooppunten: de luchthaven Brussels Airport (Zaventem) en de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, (2) continentale verbindingen in het trans-Europese vervoersnetwerk, (3) het Economisch Netwerk Albertkanaal, inclusief de Albertknoop en de poort Genk, (4) Seine-Schelde en (5) regionale logistieke knooppunten.

Het Vlaams ruimtelijk beleid richt zich hierbij op vijf sporen:

- het bundelen en optimaliseren van goederenstromen;
- het ontwikkelen van internationale en regionale logistieke knooppunten;
- het opdrijven van de territoriale performantie van logistieke knooppunten op ketenniveau;
- het versterken van de leefkwaliteit in de omgeving van logistieke activiteiten;
- het versnellen van ontwikkelingen binnen de knooppunten door te voorzien in een proactief aanbod.

Het doel is enerzijds ruimte geven aan een sterke en efficiënte logistieke sector en anderzijds versnippering voorkomen en waar mogelijk terugdringen,

alsook de leefkwaliteit in dorpskernen versterken. Het multimodaal uitbouwen van Vlaanderen als logistieke draaischijf is daarbij cruciaal, evenals het flexibel kunnen inspelen op veranderingen in het logistiek systeem.

Het definitieve Beleidsplan is nog niet goedgekeurd.

VLAAMS KLIMAATBELEID

Volgens de klimaatdoelen die Europa oplegt, moet België tegen 2020 de broeikasgasemissies in de landbouw, het transport, de gebouwen en de kleine industrie met 15% afbouwen tegenover 2005²³.

De verdeling tussen de verschillende overheden is als volgt: Vlaanderen zal haar broeikasgasuitstoot met 15,7% verminderen, het Waals Gewest met 14,7% en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 8,8%. Daarnaast verbond de federale overheid zich ertoe om nieuwe beleidsmaatregelen nemen die de broeikasgasuitstoot over de drie gewesten heen verminderen met 7.000 kton CO₂-eq tegen 2020.

In juni 2013 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020 goed. Het plan bestaat uit een overkoepelend luik en twee deelplannen: het Vlaams Mitigatieplan (VMP), om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en het Vlaams Adaptatieplan (VAP) om de effecten van de klimaatverandering in Vlaanderen op te vangen. De komende jaren zullen de maatregelen in het Vlaams Mitigatieplan verder worden uitgewerkt en uitgevoerd.

Op 1 december 2016 sloot de Vlaamse Regering een Klimaat- en Energiepact af. De Vlaamse Regering engageert zich hierin om tegen eind 2018 een Vlaams Klimaat- en Energieplan op te stellen voor de periode van 2021-2030. Dit actieplan moet maatregelen en instrumenten bevatten -zowel op het overkoepelende niveau als voor de belangrijkste deelsectoren

22 De MORA gaf op 24 februari 2017 advies over het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

23 Op 3 juni 2016 gaf de MORA advies aan de bijzondere klimaatcommissie van het Vlaams Parlement over het klimaatbeleid voor de mobiliteitssector.



(energie, gebouwen, transport, landbouw, industrie)- om de doelstellingen voor 2030 te behalen en om Vlaanderen op het juiste pad te zetten naar het visiebeeld voor 2050²⁴. De stakeholders zullen actief betrokken worden.

Het Klimaat- en Energiepact bevat ook engagementen vanuit de verschillende departementen. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken engageert zich tot volgende initiatieven:

- oprichting van een multimodaal (synchromodaal) promotieplatform;
- uitbouw van overslagmogelijkheden kaaimuren via PPS;
- verder onderzoek naar de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens;

- uitbouw van volledige, comfortabele en veilige fietsnetwerken;
- sensibiliseren en informeren over de mogelijkheden van de fiets;
- heroriëntering pendelfonds in functie van een betere ontsluiting van bedrijventerreinen;
- ombouw wegverlichting naar LED;
- laadpalen (het aanbod alternatieve energie op de dienstzones uitbreiden);
- vergroening voertuigen De Lijn;
- sluiscomplexen langs het Albertkanaal uitrusten met waterkrachtcentrales;
- huishoudelijk afval vervoeren via de binnenvaart;
- aantal groenere transporttechnologieën versterkt op de lijst van de ecologiepremie plaatsen.

3.2 INVESTEREN EN FACILITEREN

INVESTERINGEN IN INFRASTRUCTUUR

Het investeringsbeleid voor mobiliteitsinfrastructuur is momenteel versnipperd over verschillende instanties.

Investerings in infrastructuur worden voorbereid door de respectievelijke infrastructuurbeheerders via afzonderlijke investeringsplannen per vervoersmodus (AWV voor het wegvervoer, De Vlaamse Waterweg voor de binnenvaart,...).

Daarnaast zijn twee structuren voor enkele grote infrastructuurprojecten opgericht, die los van de klassieke infrastructuurbeheerder hun opdracht uitvoeren. Er is de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM nv) die verantwoordelijk is voor de realisatie van het Masterplan 2020 om de mobiliteitsuitdagingen rond Antwerpen aan te pakken, inclusief de Oosterweelverbinding²⁵.

Sinds 2016 is ook De Werkvennootschap nv opgericht, een doorstart van Via-Invest en verantwoordelijk voor de realisatie van verschillende grote en complexe projecten binnen het beleidsdomein mobiliteit, zoals de optimalisatie van de Brusselse Ring (R0), de Limburgse Noord-Zuidverbinding, de N60 te Ronse enz²⁶.

Het spoorvervoer is een federale materie.

Deze verdeling bemoeilijkt enigszins een goede inschatting van de effectieve investeringen t.b.v. mobiliteitsinfrastructuur voor de verschillende modi. Op basis van de begrotingsdocumenten kan een inschatting worden gemaakt.

Met het Geïntegreerd Investeringsplan (GIP) werd begin 2018 een eerste aanzet gegeven voor een betere coördinatie van de investeringen van de verschillende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, maar momenteel gaat het nog om het samenvoegen van de investerings-

24 In het kader hiervan wordt een Roadmap Vrachtverkeer 2030 opgemaakt. Momenteel is er nog geen zicht op de maatregelen die hierin worden opgenomen.

25 De MORA gaf op 27 januari 2012 advies over naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

26 De MORA gaf op 2 september 2016 advies over De Werkvennootschap.



plannen. Een gezamenlijke opmaak met volledige afstemming en integratie moet nog gebeuren.

KAAIMURENPROGRAMMA

Sinds februari 1998 kunnen bedrijven in Vlaanderen via een pps-constructie samen met het Vlaamse Gewest een kaaimuur bouwen voor het laden en lossen van schepen. De Vlaamse overheid neemt 80% van de kosten voor haar rekening. Het bedrijf betaalt de resterende 20% en verbindt zich ertoe om de kaaimuur minstens tien jaar te benutten.

Sinds de start tot begin 2018 dienden 202 bedrijven een aanvraag in voor de realisatie van een kaaimuur. Meer dan 100 kaaimuren werden via het systeem effectief gerealiseerd. Het aantal TEU dat jaarlijks overgeslagen wordt via de kaaimuren die door het pps-kaaimurenprogramma gerealiseerd werden, steeg van 402.158 in 2010 tot 462.775 in 2015, een stijging met 15%. In de periode 2010-2015 werd in totaal 2.576.982 TEU overgeslagen.

VLAAMSE SPOORSTRATEGIE EN DE COFINANCIERING VAN VLAAMSE SPOORPRIORITEITEN

De Vlaamse regering keurde in februari 2013 de Vlaamse Spoorstrategie goed²⁷. De Vlaamse Spoorstrategie bundelt 51 Vlaamse prioriteiten voor het personen- en het goederenvervoer.

De federale Regering nam haar verantwoordelijkheid niet op om deze prioriteiten te financieren. Om deze noodzakelijke projecten toch te kunnen realiseren is ervoor geopteerd om gebruik te maken van het mechanisme van cofinanciering.

Het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 14

december 2017 over de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren maakt cofinanciering voor spoorwegprojecten vanuit de gewesten effectief mogelijk en bepaalt o.m. dat het Vlaamse Gewest zich ertoe verbindt om voor 11 spoorwegprioriteiten een bijkomende financiering van 100 miljoen euro te voorzien. De Vlaamse en federale ministers van Mobiliteit bereikten hierover een principiële akkoord²⁸.

FINANCIERING VAN PROJECTEN OM DE HINTERLANDCONNECTIVITEIT VAN DE VLAAMSE HAVENS STRUCTUREEL TE VERBETEREN

Het programmadecreet bij de begrotingsaanpassing 2018 voorziet in de mogelijkheid om subsidies te verlenen aan ondernemingen/projecten om de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse havens structureel te verbeteren door de 'modal shift' van het goederenvervoer van en naar de Vlaamse havens een nieuwe impuls te geven en de efficiëntie van bestaande en nieuwe maritieme goederenstromen te verhogen²⁹. Hierbij kan o.a. worden gedacht aan:

- het stimuleren van de massificatie van het vervoer per lichter en per spoor;
- het stimuleren van een samenwerkingsmodel dat toelaat gefragmenteerde volumes te bundelen;
- het stimuleren van de informatie-uitwisseling tussen ondernemingen in de logistieke keten.

De Vlaamse Overheid en de Vlaamse Havenbesturen ondersteunen vanaf 2018 in totaal 16 projecten die vrachtvervoer van de weg halen en verschuiven naar de waterweg of het spoor. Voor elke euro die de havenbesturen investeren in deze projecten, investeert ook Vlaanderen een euro. Er zijn 41 projectvoorstellen ingediend: 16 projecten ontvangen steun. De Vlaamse Regering maakt hier 2 miljoen

27 Op 27 januari 2012 gaf de MORA advies over de conceptnota Vlaams strategisch spoorbeleid.

28 De MORA gaf op 25 mei 2018 advies over het Voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren.

29 De MORA gaf op 23 april 2018 advies over het Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2018.



euro voor vrij. De meeste van de geselecteerde projecten kunnen rekenen op ca. 200.000 euro. Hoewel het om een beperkt budget gaat, kan het initiatief gezien worden als een eerste stap.

SPEERPUNTCLUSTER LOGISTIEK

Vanaf 1 januari 2017 stuurt het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) de speerpuntcluster voor logistiek aan.

Met het nieuwe clusterbeleid wil de Vlaamse Regering inzetten op het versterken van strategische samenwerkingsverbanden tussen bedrijven. Logistiek is aangeduid als één van de speerpuntsectoren die in de toekomst economisch het verschil kunnen maken in Vlaanderen. Het VIL werd in januari 2016 formeel aangeduid om een voorstel tot speerpuntclusterorganisatie logistiek uit te werken. De speerpuntcluster logistiek focust op vier domeinen: digitalisering, Flanders gateways, duurzaamheid en omnichannel. Rond deze vier domeinen gaat het VIL, samen met bedrijven, kenniscentra en de overheid, projecten lanceren, netwerking activiteiten organiseren, beleidsadvies en –ondersteuning geven, training en vorming faciliteren en een internationale dimensie toevoegen.

MULTIMODAAL.VLAANDEREN

De oprichting van Multimodaal.Vlaanderen in 2017 kadert binnen een overeenkomst tussen VIL, de Vlaamse Regering en het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De overeenkomst is gesloten voor een periode van 5 jaar (2017-2022).

Als modusneutraal en onafhankelijk adviespunt informeert en begeleidt Multimodaal.Vlaanderen verladers en logistieke dienstverleners bij het zoeken naar haalbare alternatieven voor of efficiëntieverbetering binnen het wegvervoer (hogere belading en minder lege kilometers). Er wordt ingezet op effi-

ciënter gebruik van alle bestaande en toekomstige capaciteit en infrastructuur.

Er wordt breed ingezet op goederenstromen die in of door congestiegevoelige gebieden plaatsvinden, met grote aandacht maar geen exclusiviteit, voor specifieke hinterlandstromen. Ook het verminderen van het aantal vrachtwagenkilometers van niet havengebonden trafieken, draagt bij tot een vlottere doorstroming op de belangrijke ring- en toegangswegen naar die economische poorten.

De doelgroep van Multimodaal.Vlaanderen zijn de verladers en logistieke dienstverleners die significante goederenstromen beheren of initiëren naar of door congestiezones.

Multimodaal.Vlaanderen filtert en distilleert de ervaringen op het terrein tot adviezen aan overheid. Het adviespunt vervult ook de rol van klankbord voor de overheid inzake goederenmobiliteit.

PROEFPROJECT LZV

In 2014 startte Vlaanderen met een eerste proefproject met langere en zwaardere vrachtwagens of LZV's³⁰. Het proefproject liep tot 2016 maar werd met 2 jaar verlengd tot 30 juni 2018. Omwille van de strenge uitvoeringscriteria bleef het proefproject beperkt tot 2 participanten.

Vlaanderen start in de loop van 2018 een tweede proefproject met LZV's. De proef zal lopen tot eind 2024. De deelnemingsvoorwaarden en uitvoeringscriteria zijn aanzienlijk versoepeld ten opzichte van het huidige project. Bedoeling is nu vooral meer flexibiliteit te creëren om meer bedrijven aan te trekken.

LZV's kunnen dankzij het grotere laadvermogen met minder ritten eenzelfde hoeveelheid goederen vervoeren. Zo kunnen twee LZV's dezelfde lading

30 De MORA bracht verschillende adviezen uit over het opzetten van een proefproject voor LZV's, o.m. op 30 maart 2009, 24 juni 2011 en 24 juli 2012.



vervoeren als drie gewone vrachtwagens. Het terugdringen van het aantal ritten met vrachtwagens, betekent ook een daling van het aantal afgelegde kilometers, met mogelijk gunstige gevolgen voor

milieu, minder drukke wegen en minder ongevallen. Deze effecten zullen moeten geëvalueerd worden na afloop van het proefproject.

4 WAT DOEN DE POORTEN EN DE LOGISTIEKE SECTOR

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van initiatieven die vanuit de poorten en de private sector zelf worden genomen om de bereikbaarheid en hinterlandconnectiviteit te verbeteren.

Vanuit de logistieke sector worden diverse projecten opgezet om de logistieke processen voor de afhandeling en het vervoer van goederen van en naar het hinterlandvervoer te optimaliseren en op die manier de bereikbaarheid van de poorten te verbeteren.

Soms gebeurt dit in samenwerking of met ondersteuning vanuit de overheid, maar vaak zijn het acties die vanuit de sector zelf worden voorbereid, geïmplementeerd en gefinancierd.

Het is niet de bedoeling om alle initiatieven die vanuit de poorten worden genomen op te lijsten. Wél om via enkele voorbeelden aan te geven dat de logistieke sector zich sterk bewust is van de sense of urgentie om de problematiek van een betere en meer duurzame hinterlandconnectiviteit daadwerkelijk aan te pakken.

IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Begin 2017 werd in de haven van Antwerpen het dataplatform NXTPORT gelanceerd. Het platform verzamelt gegevens uit diverse geledingen van de logistieke ketting en maakt uitwisseling van logistieke informatie tussen de verschillende bedrijven in de haven mogelijk. Nu gaat er nog veel tijd en energie verloren omdat de bedrijven in de haven mekaar gegevens niet kennen en op verschillende digitale platformen werken. Veel wordt zelfs nog op papier afgehandeld. Er wordt o.m. nagegaan met expediteurs, scheepsagenten en verladere, hoe via het platform de beschikbare capaciteit op de terminals optimaler kan benut worden door de verschillende spelers een beter inzicht te geven in het traject dat de goederen zullen volgen richting het achterland. Maar ook voor een verbeterde afhandeling van de containerbinnenvaart moet het platform mogelijkheden bieden. Het is de bedoeling dat op termijn ook douane, loodsen, spoor en binnenvaart hun logistieke gegevens in de databank inbrengen.

Om het verspreid vervoer opnieuw een grotere rol te geven in het havengebonden spoorvervoer, startte Railport Antwerp (een initiatief van Alfaport-VO-

KA, het Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij Linkerscheldeoever en Essenscia) in 2016 een twee jaar durend pilootproject om de voordelen van een gespecialiseerde en neutrale havenspooroperator in de praktijk uit te testen. Het verspreid vervoer gaat om het vervoer van honderden individuele spoorwagons tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord, de verschillende spoorbundels en de bedrijven in het havengebied. Cruciale factor is het garanderen van de neutraliteit van de operaties in dit pilootproject.

Begin 2018 werd de scope van Railport verruimd naar het volledige spoorvervoer in de Antwerpse haven, met initiatieven zoals het ondersteunen van nieuwe verbindingen, een neutrale last mile afhandeling binnen de haven, en een betere samenwerking tussen verschillende spelers in de haven en een flexibeler planning en verkeersmanagementsystemen.

Het Antwerpse Havenbedrijf onderhandelt met spoornetbeheerder Infrabel over de mogelijkheden voor het management van het spoorwegennet in de Antwerpse haven. De bedoeling is om daardoor het spoornet flexibeler te laten inspelen op de noden van de logistieke sector.



Sinds het voorjaar 2017 is er de nachtopening van de containerterminals aan het Deurganckdok. In combinatie met het daarvoor verlaagde toltarief in de Liefkenshoektunnel is er een toename van de volumes die 's nachts behandeld worden.

Alle stakeholders die bij de containerbinnenvaart in de haven van Antwerpen betrokken zijn, hebben een actieplan ondertekend om de afhandeling van de containerbinnenvaart te optimaliseren. Hierbij gaat het vooral om initiatieven van bundeling, planning en digitalisering.

Het Havenbedrijf investeert 1,4 miljoen euro in zeven projecten die het vrachtverkeer vlotter moeten doen verlopen. De projecten werden geselecteerd na een open projectoproep. Bedoeling is om de markt te stimuleren om nieuwe duurzame mobiliteitsoplossingen te realiseren of bestaande mobiliteitsoplossingen voor maritieme stromen te verbeteren. Het gaat om projecten die een verschuiving naar duurzamere transportmiddelen zoals goedentreinen en binnenvaartschepen mogelijk maken.

Met het oog op de verbetering van de dienstverlening ten aanzien van het wegvervoer investeert het havenbedrijf op linkeroever in een nieuwe beveiligde parking voor vrachtwagens die ook dienst kan doen als overloopparking naar de terminals.

IN DE HAVEN VAN GENT/NORTH SEA PORT

De Haven van Gent tekende eind 2017 een fusieovereenkomst met Zeeland Seaports. De nieuwe naam is North Sea Port. Door kennis, netwerken en middelen samen te leggen, kan de logistiek efficiënter worden georganiseerd en ontstaat door de grotere schaal een betere kans op bundeling van ladingstromen.

Ontwikkeling van een gemeenschappelijk informatiesysteem tussen de haven van Gent (nu North Sea Port) en de havens van Vlissingen en Terneuzen.

Het Havenbedrijf stimuleert intens het gebruik van de binnenscheepvaart, o.a. via investering in aangepaste infrastructuur (nieuwe kaaimuren, verlenging aanlegsteiger, veiliger aanmeren van binnenvaartschepen in de dokken,...).

Op 18 mei 2016 werd de Cleantech Cluster Regio Gent gelanceerd. Het havenbedrijf Gent, de Stad Gent, de Universiteit Gent, de Provincie Oost-Vlaanderen, de POM Oost-Vlaanderen en i-Cleantech Vlaanderen engageren zich hiermee om de Gentse regio en dus ook het havengebied, tegen 2030 uit te bouwen tot een actief cleantech ecosysteem.

IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

In 2017 lanceerde de haven een 'intermodale routeplanner'. Hiermee vinden havengebruikers de beste en snelste intermodale dienstverleners voor container- en ferry-/rorovervoer tussen meer dan 1.000 terminals in 50 landen. De planner bepaalt de optimale route uit ongeveer 16.000 directe terminalverbindingen die worden aangeboden door 150 intermodale dienstverleners (spoor, binnenvaart en shortsea), inclusief transporttijden en frequenties van verbindingen.

Het havenbedrijf ontwikkelt samen met de private havengemeenschap het dataplatform RX/Seaport. Door alle datastromen te digitaliseren, relevante data te bundelen en bestaande systemen met elkaar te verbinden wordt de logistieke keten efficiënter. Zo zullen wachttijden vermeden en douaneformaliteiten vereenvoudigd kunnen worden.

IN BRUSSELS AIRPORT

In 2016 werd Air Cargo Belgium opgericht. Dit platform groepeerd bedrijven, stakeholders en organisaties op de vrachtzone van Brussels Airport en initieert en ondersteunt projecten om tot een geïntegreerde logistieke keten en consolidatie te komen.



BRUCloud is een virtueel integratieplatform voor de gemeenschap van actoren op Brucargo, de logistieke zone van Brussels Airport. Het platform heeft tot doel een gemeenschap van autonome, maar onderling afhankelijke actoren minstens even werkzaam en efficiënt te maken als een geïntegreerd bedrijf. Om daartoe te komen, biedt het platform de stakeholders van Brucargo de mogelijkheid om in real time hun informatie over planningen, machines en goederen uit te wisselen. Het project groeide uit een partnerschap tussen Brussels Airport en tal van bedrijven actief op de luchthaven.

In 2016 richtte Brussels Airport samen met zes andere partners Pharma.Aero op. De bedoeling is op basis van samenwerking toegangspoorten te creëren voor aan luchtvracht gebonden farmaceuticalogistiek. Pharma.Aero wil daarmee streven naar minder luchthavens als gateways en meer geconsolideerde stromen.

DE TRANSPORTSECTOR

In 2011 werd het PIEK-project gelanceerd (onder-tussen verlengd en uitgebreid). Doelstelling van het project is het stil en duurzaam laden en lossen van goederen in steden en gemeenten tijdens de vroege ochtend en de late avond. De transportfederaties ondersteunen het project. De resultaten van het project zijn positief. Het PIEK-project zorgde voor minder files, verbeterde de verkeersveiligheid, verminderde het brandstofverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen. Comeos, Transport en Logistiek Vlaanderen, Febetra, VVSG en de Vlaamse overheid ondertekenden een intentieverklaring die uitdrukking geeft aan het gezamenlijk engagement om verder werk te maken van stillere leveringen en een duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen.

Sinds maart 2017 zijn de containerterminals op het Deurganckdok op de Linkerscheldeoever vijf dagen per week dag en nacht bereikbaar (het zogenaamde 24/5 project). Met de maatregel willen de terminaloperatoren de truckflows op de terminals optimaliseren en een bijdrage leveren tot het verminderen van de files tijdens de piekuren. De transportfederaties van het wegvervoer ondersteunen het project.

Sommige transportondernemingen investeren ook in bijkomende parkings voor het containertransport met als doel het inperken van voertuigverliesuren. Deze parkings zijn ook toegankelijk voor andere vervoerders die dan de mogelijkheid hebben om de container/het voertuig daar achter te laten en het dan tijdens minder filegevoelige uren naar de haven-terminals te brengen.

DE BINNENVAART

In mei 2017 werd het nieuwe webportaal VisuRIS voorgesteld. VisuRIS geeft binnenvaartondernemers en logistieke spelers toegang tot de River Information Services (RIS) of binnenvaartinformatiediensten. Dat zijn diensten die het verkeers- en vervoersproces optimaliseren, gebaseerd op onder meer elektronische navigatiekaarten, scheepvaartberichten en systemen voor elektronische informatie-uitwisseling tussen schip en autoriteit en autoriteiten onderling.

VisuRIS is compatibel met andere haven- en verkeersmanagementsystemen dankzij het respecteren van de verschillende Europese RIS-standaarden.

DE SPOORWEGOPERATOREN

De Europese Commissie keurde in 2017 een projectvoorstel goed voor de realtime uitwisseling van data (ELETA). Het voorstel was ingediend door een consortium van intermodale spooroperatoren waaronder Lineas Intermodal.

Het innovatieproject heeft als doel om de elektronische uitwisseling van informatie over de geschatte aankomsttijden real time uit te wisselen met alle vervoerspartners op een spoorgoederentraject. De Vlaamse zeehavens ontwikkelen het Rail Traffic System (RTS), om elektronisch data uit te wisselen tussen Infrabel, terminals en spoorwegoperatoren met betrekking tot aankomst- en vertrektijden, laad- en loslijsten, wagonvolgorde,...



DE VERLADERS

Multimodaal. Vlaanderen startte samen met enkele grote verladers en warenhuizen, een testproject op om lege kilometers tussen de verschillende partijen te minimaliseren. Het milieu- en mobiliteitsvoordeel kan daarbij oplopen tot 20%. De eerste rondrit werd ondertussen succesvol afgelegd. Alle partijen uitten de intentie om de samenwerking verder te zetten en processen structureel op elkaar af te stemmen, zodat er nog meer lege kilometers vermeden kunnen worden.

SAMENWERKING EUROPA – VLAAMSE OVERHEID – PRIVATE SECTOR

In 2017 werd het Citrus-project gelanceerd. Be-doeling is om verkeersinformatie op maat aan te bieden. Smartphones en tablets sturen ook in het verkeer voortdurend gegevens uit: locatie, snelheid, enz. Het Citrus-project gebruikt die informatie om verkeersinformatie op maat aan te bieden. Vanaf eind 2017 werd dit toegepast op vijfhonderd vrachtwagenchauffeurs. Vlaanderen draagt 250.000 euro bij tot dit project, dat ook gedragen wordt door de Europese Commissie, Be-Mobile, de Vlaamse havens van Antwerpen en Zeebrugge en de Colruyt Group, die ongeveer driehonderd van zijn voertuigen laat deelnemen.

5 KNELPUNTEN EN AANDACHTSPUNTEN

Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste knelpunten weer die de interconnectiviteit van de economische poorten bedreigen en de verdere optimalisering ervan belemmeren. Zoals in de inleiding vermeld worden knelpunten die betrekking hebben op infrastructuur in het kader van deze oefening buiten beschouwing gelaten.

NOOD AAN EEN GEÏNTEGREERDE EN DOELGERICHTE STRATEGISCHE VISIE VOOR LOGISTIEK

Om Vlaanderen verder uit te bouwen als logistieke hotspot en deze te wapenen tegen de uitdagingen van de toekomst is een strategische visie op logistiek nodig. Deze is er momenteel nog niet of zit versnipperd over verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus.

Dit komt onder meer omdat de verschillende infrastructuurbeheerders vaak territoriaal en sectoraal afgebakend zijn. Verschillende bevoegdheidsniveaus zijn bevoegd voor bepaalde onderdelen van het mobiliteits- en goederenvervoerbeleid. De verschillende infrastructuurbeheerders werken tot nu toe los van elkaar aan de uitvoering van de eigen investeringsplannen. Een geïntegreerde beleidsaanpak en investeringsagenda ontbreekt momenteel³¹.

RUIMTELIJKE VERSNIJPERING

Door de ruimtelijke versnippering worden kansen gemist op bundeling van activiteiten en in het verlengde daarvan ook op de bundeling van goederenstromen. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is in opmaak. Het bevat een aantal instrumenten om te komen tot meer bundeling. Aangezien aan de bestaande toestand niet zomaar ongedaan kan gemaakt worden, zullen de effecten van een doelgericht ruimtelijk beleid pas op langere termijn zichtbaar zijn.

AFSTEMMING IN DE LOGISTIEKE SECTOR

De logistieke sector is vooral in de havens sterk gefragmenteerd, zowel aan de vraag- als aan de aanbodzijde. Stouwers die bijvoorbeeld containers van het zeeschip lossen weten vaak niet via welke

31 Momenteel wordt binnen het departement MOW werk gemaakt van een geïntegreerd multimodaal investeringsprogramma.



modus de goederen worden opgehaald en naar het hinterland vervoerd. Dit bemoeilijkt een efficiënte plaatsing op de terminal. Nu moeten containers soms verschillende malen worden geherpositieerd in functie van wie ze afhaalt en wanneer dat zal gebeuren. Zo geraken containers minder snel op hun bestemming.

Een ander aandachtspunt is het vervoer van lege containers. Een aanzienlijk percentage van de containers - die per truck, spoor of binnenvaartschip worden vervoerd - is leeg. Lege containers worden vaak standaard terug naar de haven vervoerd (naar empty container depots). Het vervoer van lege containers kan worden gereduceerd, indien inlandterminals kunnen worden ingeschakeld waar verladers en logistieke dienstverleners lege containers kunnen oppikken en afzetten, om deze containers vervolgens te hergebruiken voor een nieuwe lading.

Aan de sluisen in Antwerpen gaan jaarlijks talloze uren aan wachttijd verloren omdat er geen goede informatie-uitwisseling is tussen de rivierloodsen die de schepen via de Schelde naar Antwerpen loodsen en de dokloodsen die de schepen binnen de dokken brengen. Aan de terminals kampen de vrachtwagens soms met enorme wachttijden, onder meer omdat de informatie niet goed doorstroomt en omwille van het capaciteitsgebrek op de terminals op bepaalde piekmomenten.

BUNDELING EN CONSOLIDATIE BINNENVAARTTRAFIEKEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Het intermodale terminallandschap in het hinterland is gedurende de laatste 10 jaar ontzettend veranderd. Het aantal binnenvaartcontainerterminals nam gestaag toe.

Vanuit de verschillende terminals vertrekken op verschillende tijdstippen ladingen die elk afzonderlijk moeten worden behandeld op de verschillende terminals in de haven. Dit bemoeilijkt de consolidatie van de goederenstromen in de haven.

HET SPOORVERVOER IN DE HAVEN

Het goederentransport in de haven wordt nu geregeld door Infrabel. Infrabel beheert voor het volledige Belgische spoornet via seinhuizen, het treinverkeer.

Diverse spelers binnen de havengemeenschap geven aan dat Infrabel te weinig op maat werkt van de cargonoden van de bedrijven. Zo moeten bijvoorbeeld rijpaden lang op voorhand worden aangevraagd via een kostelijke procedure die nauwelijks ruimte laat voor aanpassingen achteraf. Het huidige beheer van de rijpaden wordt daarom vaak als te rigide ervaren. Er is ook onvoldoende real-time visibiliteit van de spoorwegbewegingen (vooral binnen de haven) om capaciteit efficiënt toe te kennen aan spoorwegoperatoren.

De haven van Hamburg heeft sinds enige tijd het spoornet in de haven in eigen beheer. Dat had tot gevolg dat nu meer dan 130 spooroperatoren in de haven actief zijn en de prijzen veel competitiever zijn. In Antwerpen wordt het grootste deel van het spoorvervoer uitgevoerd door Lineas, het zelfstandigde cargofiliaal van de NMBS, naast een achttal kleinere spelers. Er is weinig concurrentie, zeker binnen het verspreid vervoer waar voldoende kritische massa nodig is voor efficiënte operaties.

Daarnaast is de prijszetting van Infrabel complex en niet transparant. Dat komt onder meer omdat er met verschillende stappen rekening moet worden gehouden: de prijzen van de netwerkbeheerder naar de operator en de prijzen die de operator aan zijn klant doorrekent. Dat voedt de perceptie bij de eindgebruiker dat het spoor een heel complexe modus is om mee te werken.

GEVOLGEN VAN DE BREXIT

De beslissing over de brexit heeft directe gevolgen voor de (Britse) douanewetgeving en voor Europese bedrijven die zaken willen doen in het UK, zowel op



administratief niveau als ten aanzien van de fysieke goederenstroom. De voordelen van het EU-lidmaatschap, zoals vrij verkeer van mensen en goederen vallen weg. Na de brexit zal het Verenigd Koninkrijk ook niet langer deel uitmaken van het Europese douanegebied. Een gevolg hiervan is dat er nieuwe douanewetgeving komt met o.m. nieuwe douaneprocedures, douanevergunningen, douanecodes, douaneaangiften, enz. Dit brengt in onze economische poorten een pak extra douanetaken en –formaliteiten met zich mee. Indien de douanediensten hiervoor niet voldoende gewapend zijn, zal dit ongetwijfeld een impact hebben op de efficiëntie van de logistieke keten en in het verlengde daarvan ook op de hinterlandconnectiviteit van de poorten.

Daarnaast wijzen sommige prognoses op een economische groeivertraging als gevolg van de Brexit. Aangezien economische groei en transport niet losgekoppeld kunnen worden, zal de groeivertraging ook een negatieve impact hebben op het goederenvervoer.

De exacte impact van de brexit op de economie en de logistieke processen in Vlaanderen zal afhangen van het soort van brexit en hoe die concreet wordt vorm gegeven. Er zijn twee gangbare scenario's, een zogenaamde harde en een softe versie, met daartussen tal van mogelijke variaties.

BESCHIKBAARHEID VAN DATA TER ONDERBOUWING VAN HET BELEID

Eenzijds ontbreekt het aan up-to-date statistieken over het goederenvervoer over de weg en het spoor. Voor het wegvervoer en het spoorvervoer zijn er sinds 2013 bijv. geen cijfers over het vrachtvervoer via de weg en het spoor in tonkilometer. Anderzijds is er het probleem van de beschikbaarheid van data. Een voorbeeld zijn de statistieken over het goederenvervoer per spoor. Vroeger konden de gegevens verzameld worden bij de nationale operatoren aangezien het publieke instellingen waren. Vele private operatoren én de infrastructuurbeheerder staan tegenwoordig weigerachtig tegenover

het delen van data, vanuit oogpunt van het vrijwaren van de concurrentiepositie. Het is problematisch dat er geen informatie beschikbaar is over vervoer dat op een publiek netwerk loopt. Dit bemoeilijkt een doelgericht logistiek beleid.

INTEGRATIE VAN DATA EN DATASHARING

Een noodzakelijke voorwaarde om consolidatie te realiseren is de controle over de informatiestromen bovenop de goederenstromen. Steeds meer informatiedeelplatformen worden ontwikkeld waarmee de bundeling van goederenstromen tot stand kan komen. Deze platformen zitten vaak nog in de opstartfase en nog niet alle data zijn in de platformen geïntegreerd. Tegelijk is er nog een zeker wantrouwen om informatie ter beschikking te stellen en uit te wisselen. Neutraliteit van het dataplatform is hierbij cruciaal. Het ontbreken van een neutraal governanceconcept maakt dat het succes van de deelplatformen in de logistiek vandaag nog eerder beperkt is.

DE 'LAST MILE'

Heel vaak bestaat een multimodale logistieke ketting uit een voor- of natraject per vrachtwagen. Zeker bij kortere hoofdtrajecten of onvoldoende schaalgrootte weegt het voor- en natransport en de extra behandeling (op en af de vrachtwagen, schip en trein plaatsen van de goederen) zwaar door in de totale kostprijs van de multimodale oplossing.

SPECIFICITEIT VAN DE LUCHTHAVEN: CARGO HOOFDZAKELIJK VIA DE WEG

Ongeveer 99% van alle gevlogen zendingen hebben een voor- of natraject met vrachtwagens. Dit is de meest logische keuze gezien de relatief kleine hoeveelheden vracht per handling, de aard van de goederen (een groot deel zijn hoogwaardige goederen, vooral farmaproducten), de beperkte transittijd en de snelle transactietijd die nodig is voor het vervoer van de goederen.



Om de positie van Brussels Airport als één van de beste cargoluchthavens ter wereld te behouden en te versterken is het bijgevolg van essentieel belang dat de luchthaven vlot bereikbaar is en blijft via de weg.

Bundeling en massificatie van de luchtcargo is omwille van de kleinere omvang van de vrachthoeveelheid veel moeilijker. Indien goederen worden gebundeld gebeurt dat op het niveau van vrachtwagens.



6 AANBEVELINGEN

Op basis van de vastgestelde knelpunten vindt de MORA dat dringend werk moet gemaakt worden van maatregelen op operationeel-organisatorisch en regelgevend vlak.

6.1 STRATEGISCHE VISIE OP LOGISTIEK ONTWIKKELEN

VISIE MET DUIDELIJKE DOELSTELLINGEN EN INSTRUMENTEN

Volgens de Raad moet een logistiek beleid worden uitgewerkt op basis van duidelijke strategische doelen en heldere operationele objectieven.

De strategische doelstelling is volgens de MORA Vlaanderen als logistieke regio verder uit te bouwen met als objectieven de bereikbaarheid van de economische poorten en de hinterlandconnectiviteit te verbeteren en verduurzamen.

De Raad verwacht dat deze doelstelling en objectieven een plaats krijgen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het is belangrijk dat de strategische visie door alle betrokken partijen gedragen wordt. Het betrekken van alle relevante actoren waaronder de sociale partners en het ruime mobiliteitsmiddenveld bij de opmaak van de visie heeft volgens de MORA daarom een grote meerwaarde.

Ook andere beleidsplannen zoals het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de milieubeleidsplannen zullen mee het kader bepalen waarbinnen logistiek zich verder kan ontwikkelen.

De MORA vraagt daarom dat de beleidsplannen in de verschillende beleidsdomeinen zo snel mogelijk worden afgewerkt en maximaal worden geïntegreerd.



6.2 STIMULEREN VAN BUNDELING EN CONSOLIDATIE

CONSOLIDATIE VAN VERSPREIDE BINNEN-VAARTTRAFIEKEN

Het containervervoer via de binnenvaart is momenteel versnipperd over een groot aantal terminals in het hinterland. Volgens de MORA is er nog aanzienlijke efficiëntiewinst mogelijk via bundeling van stromen tot grotere volumes. Er moet gestreefd worden naar grotere call sizes in havens.

Hierbij moet worden onderzocht hoe de efficiëntie van de hinterland binnenvaartterminals kan worden verhoogd om dergelijke bundeling van stromen naar en van de haven mogelijk te maken. Een mogelijke piste is de ontwikkeling van centrale intermodale hubs met voldoende schaalgrootte in het hinterland, van waaruit de goederenstromen gebundeld naar de havens kunnen worden getransporteerd.

BUNDELEN VAN ACTIVITEITEN OP DE TERMINALS

Het optimaliseren van de overslagactiviteiten op de terminals is geen louter infrastructureel verhaal. De versnippering van de overslagactiviteiten en diverse diensten zoals douane en inspectiediensten over het havengebied met veel extra vervoersbewegingen

tot gevolg, kan worden ondervangen door op de terminals de logistieke activiteiten en de aanverwante diensten samen te brengen.

Dit kan volgens de MORA via een aantal gerichte investeringen die het verplaatsen van inspectie- en douanediensten naar de terminals mogelijk maken.

BOTTOM UP AANPAK

Volgens de MORA wordt best voortgebouwd op initiatieven voor de verbetering van de hinterland-connectiviteit die vanuit de sector zelf werden ontwikkeld en geïnitieerd. Daardoor verkrijgen deze initiatieven meer draagvlak.

De Raad is van oordeel dat de Vlaamse overheid de bestaande ondersteuningsmaatregelen moet blijven verderzetten.

RUIMTELIJK BELEID

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) bevat een aantal instrumenten om op langere termijn bij te dragen tot een betere en doelgerichte clustering van activiteiten. Via de ondersteuning van bedrijfsparkmanagement en een gericht toewijzingsbeleid kan de Vlaamse overheid hiertoe een bijdrage leveren.

6.3 ATTRACTIVITEIT VAN HET SPOORVERVOER IN DE HAVENS VERHOGEN

OOK INZETTEN OP OPERATIONELE QUICK WINS

Infrabel moet volgens de MORA zijn spoorwegnet in de havens zodanig beheren dat het kan uitgespeeld worden als een troef om de hinterlandconnectiviteit te verbeteren en capaciteit van de weginfrastructuur te verbeteren.

De Raad ziet mogelijkheden om hiertoe bij te dragen via een dynamisch beheer en een aantal gerichte

operationele maatregelen. Hierbij wordt gedacht aan een beter flowmanagement, de modernisering van de signalisatie, efficiënte tracking-and-tracing, automatisering van de seinen, enz.

De MORA vraagt om er bij de Federale overheid op aan te dringen dat zo spoedig mogelijk werk wordt gemaakt van deze operationele quick wins.



AANSTURING VAN HET SPOORMANAGEMENT IN DE HAVENS IN FUNCTIE VAN DE REËLE NODEN

De MORA is van oordeel dat het spoorwegnetwerk in de havens moet aangestuurd worden in functie van een betere bereikbaarheid van de poorten. Het moet de poorten toelaten om de logistieke activiteiten en de hinterlandconnectiviteit efficiënt te organiseren.

Om beter te kunnen inspelen op de specifieke noden van de logistieke sector in de havens stelt de MORA voor om de verschillende mogelijkheden voor een betere aansturing van het lokale netwerk verder te onderzoeken.



BUNDELING VAN SPOORTRAFIEKEN IN DE HAVENS

Om de attractiviteit van het spoorvervoer te verhogen en de hinterlandconnectiviteit van de havens te verbeteren is meer bundeling en consolidatie van de verspreide spoorvolumes in de havens nodig.

Ondanks het grote potentieel situeert het aandeel van het spoor in de modal split van de Vlaamse havens zich slechts tussen de 7 à 11 procent. Om dit aandeel te verhogen moet de bestaande spoorweginfrastructuur efficiënter gebruikt worden. Het bundelen van lading kan hiertoe een belangrijke bijdrage leveren. Hiervoor is overleg en samenwerking noodzakelijk tussen de verschillende terminals, operatoren, bedrijven en overheidsdiensten. Dit kan volgens de Raad leiden tot een snellere en vooral efficiëntere doorstroom van spoorcargo in de havens.

Daarnaast moet ook onderzocht worden of en hoe spoorvolumes kunnen gebundeld worden in consolidatiepunten buiten het havengebied.

Ondersteuning vanuit de overheid voor het onderzoek naar of de opstart van dergelijke projecten is aangewezen.

6.4 STREVEN NAAR EEN NEUTRAAL EN OPEN DATAPLATFORM VOOR DE GANSE LOGISTIEKE KETEN

Het moet de bedoeling zijn om naadloze informatie-uitwisseling tussen diverse geledingen van de logistieke ketting mogelijk te maken via één of meerdere neutrale dataplatformen. Neutraliteit is hierbij een cruciaal.

Indien dataplatformen op een efficiënte manier met elkaar kunnen communiceren laat dit toe om ook de goederenstromen efficiënt te managen.

Het digitale dataplatform Nxtport zoals ontwikkeld voor de haven van Antwerpen en waarbij een samenwerking met het dataplatform RX/SeaPort

in Zeebrugge tot de mogelijkheden behoort, vormt hiertoe een aanzet in de goede richting.

De MORA stelt voor om vanuit de overheid, in samenspraak met de verschillende stakeholders, te onderzoeken of en hoe dergelijke dataplatformen ook op een ruimere schaal mogelijk kunnen worden gemaakt of hoe verschillende dataplatformen optimaal kunnen interageren. Het moet hierbij de bedoeling zijn om ook de diensten van de overheid zoals douane en inspectie maximaal te integreren.



6.5 SPREIDING VAN LOGISTIEKE ACTIVITEITEN IN DE TIJD STIMULEREN

Eén van de instrumenten om het capaciteitsprobleem op het wegennetwerk aan te pakken is het verschuiven van logistieke activiteiten en goederenstromen naar de dagrand of de nacht. Zo heeft de nachtopening van diverse terminals in de haven van Antwerpen voor enige verschuiving gezorgd, zij het nog op beperkte schaal.

Beperkte openingstijden van douane- en inspectiediensten en het onvoldoende afgestemd zijn van de openingstijden van de afleverpunten in het hinterland staan dit proces nog in de weg.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om na te gaan welke oplossingen hiervoor mogelijk zijn. Een mogelijke piste is het uitbouwen van de hinter-

landterminals tot volwaardige hubs met verruimde openingstijden, waar ook diensten zoals douane en inspectie aangeboden worden.

Een beter spreiding van logistieke activiteiten in de tijd is mogelijk als alle schakels van de logistieke ketting dergelijke spreiding mogelijk maken. Dit vergt een verruiming van de openings- en/of werktijden in de economische poorten, in het hinterland (overslagpunten, verladings, magazijnen, KMO's, enz.) en ook bij de overheidsdiensten zoals douane, inspectie en politie. Grondig overleg tussen alle stakeholders is daarom nodig. Gezien de arbeidsorganisatorische aspecten moeten ook de sociale partners hierbij worden betrokken.

6.6 TOENAME VAN HET LAADVERMOGEN

DEBAT OVER GRADUALE TOENAME LZV'S

In het tweede LZV proefproject dat nog in de loop van 2018 van start gaat zullen ook grensoverschrijdende LZV-transporten mogelijk zijn. De MORA erkent het potentieel van de LZV's voor een efficiëntere benutting van de infrastructuur en vraagt aan de Vlaamse Regering om na afloop het project zo snel mogelijk grondig en transparant te evalueren. Indien de evaluatie positief is, vraagt de MORA om op korte termijn het debat te voeren over een graduele toename van LZV's in Vlaanderen.

OPTREKKEN MTM TOT 50 TON ONDERZOEKEN

Vanaf 1 mei 2018 werd de maximum toegelaten massa (MTM) voor het vrachtverkeer via de weg in Wallonië, onder voorwaarden³², opgetrokken van 44 naar 50 ton. Hierdoor wordt het mogelijk om bepaalde goederenstromen zoals het vervoer van lichte vracht verder te optimaliseren (bijv. twee 20 ft containers op één vrachtwagen).

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om deze piste te onderzoeken met het oog op een beslissing om ook in Vlaanderen vrachtvervoer met een MTM van 50 ton toe te laten. De Raad vindt het positief dat Vlaanderen hiervoor een eerste stap zet met de opstart van een pilootproject om na te gaan of 50 ton op bepaalde trajecten mogelijk is.

32 Onder meer een trekker met drie assen, voorzien van luchtvering of gelijkwaardige vering.



6.7 PRO-ACTIEF DE BREXIT VOORBEREIDEN

Zowel de overheid als de verschillende spelers in de logistieke sector moeten de mogelijke impact van de brexit op de logistieke keten en processen evalueren, de risico's analyseren en plannen maken om die risico's te vermijden. Dit houdt onder meer in dat processen, systemen en medewerkers klaar moeten zijn om snel en efficiënt te reageren zodra meer duidelijkheid is over de definitieve variant van de brexit.

Zo zou het opnieuw invoeren van o.a. douaneformaliteiten een grote impact kunnen hebben op sommige economische poorten indien er vanuit de overheid niet voldoende wordt geïnvesteerd in de nodige (douane)infrastructuur en mankracht en in digitalisering van de processen.

6.8 MODAL SHIFT VOOR HET WOON-WERKVERKEER IN DE ECONOMISCHE POORTEN STIMULEREN

Initiatieven zoals het Pendelfonds leveren een bijdrage voor een duurzamer woon-werkverkeer maar volstaan niet.

De Raad betreurt dat in de geldende regelgeving (basismobiliteit) voor De Lijn de focus wordt gelegd op de ontsluiting van woonkernen en niet op economische poorten.

De MORA vraagt daarom dat de Vlaamse Regering zijn verantwoordelijkheid opneemt om de bereikbaarheid van de economische poorten ook voor de

werknemers grondig te verbeteren. De bediening van de economische poorten met het klassieke openbaar vervoer moet worden afgestemd op de specifieke kenmerken van de poorten (grote oppervlakte, afgelegen terreinen, onregelmatige arbeidsuren,...).

Volgens de MORA moet het bij de concretisering van basisbereikbaarheid ook de ambitie zijn om een antwoord te bieden op de ontsluiting en bereikbaarheid van de economische poorten³³. In het concept van basisbereikbaarheid is de bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke (en dus ook economische) locaties immers een belangrijk uitgangspunt.

De Raad stelt daarnaast voor dat de overheid innovatie projecten ondersteunt die vanuit de poorten zelf worden geïnitieerd, zoals o.m. de waterbus en de fietsbus.

Met de erkenning van logistiek als één van de speerpuntclusters in Vlaanderen werd een proces voor de ondersteuning van de logistieke sector in gang gezet. Binnen deze clusterwerking zou volgens de MORA ook voldoende aandacht moeten zijn voor projecten die het woon-werkverkeer kunnen verduurzamen³⁴.



33 De MORA gaf op 21 april 2015 advies over het concept van de basisbereikbaarheid.

34 Zie ook het MORA mobiliteitsverslag 2016 dat volledig gewijd is aan het woon-werkverkeer.



6.9 BETERE DATA EN BLIJVENDE WETENSCHAPPELIJKE ONDERSTEUNING

BETERE DATA

Het beschikken over kwaliteitsvolle data en de monitoring van objectieve indicatoren zijn cruciaal om de beleidskeuzes betreffende het goederenvervoer en de bereikbaarheid van de economische poorten in Vlaanderen te onderbouwen en te valideren en om op een flexibele manier te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Momenteel zijn er op dit vlak nog diverse hiaten.

De MORA vraagt daarom aan de Vlaamse overheid om te voorzien in accurate Vlaamse goederenvervoerdata voor alle modi en deze ook publiek beschikbaar te stellen.

BLIJVENDE WETENSCHAPPELIJKE ONDERSTEUNING

Het Steunpunt Goederen- en Personenvervoer, samengesteld uit onderzoekers van verschillende universiteiten bundelde expertise en de kennis op het vlak van goederenvervoer. Het jaarlijkse Indicatorenboek Goederenvervoer in Vlaanderen was een nuttig instrument ter ondersteuning van het goederenvervoer- en logistiek beleid. Eind 2015 liep het Steunpunt ten einde en kondigde de Vlaamse Regering een onderzoeksagenda aan.

De Raad vraagt dat de onderzoeksagenda zo snel mogelijk wordt afgewerkt en dat die aansluit bij de doelstellingen m.b.t. de hinterlandconnectiviteit en de betere bereikbaarheid van de economische poorten.

