

E-MOBILITY Katalysator
voor de energietransitie. P03

STADSMOBILITEIT
Uitdagingen in kaart gebracht. P04

ALTERNATIEVE BRANDSTOFFEN
De voordelen van CNG. P09

Mobiliteit

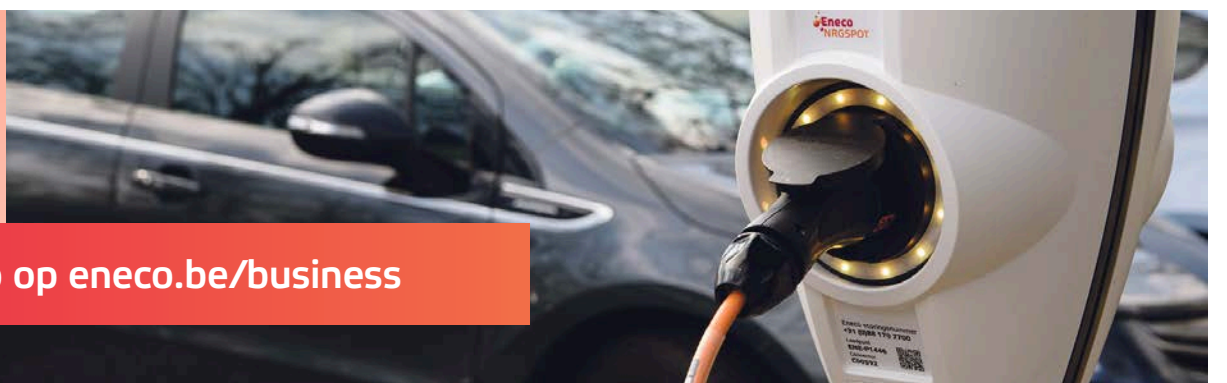
Pascal Smet en
zes sectorexperten
ontwarpen de
mobiliteitsknoop.

© COVERFOTO: KRIS VAN EXEL

**Zorgeloos en
100% groen laden.**

Eneco Mobility Services biedt u een totaal oplossing voor
elektrisch laden.

Meer info op eneco.be/business



IN DEZE BIJLAGE

**Fietsleasing**

Met de fiets naar het werk: gezond voor de werknemer, fiscaal gunstig voor de werkgever.

P05**Ruimtelijke ordening**

Gemeenten zullen een beroep moeten doen op gespecialiseerde kennis van adviesbureaus.

P11**ONLINE****Gedeelde mobiliteit**

Ontdek online welke uitdagingen deze transformatie met zich meebrengt.

LEES MEER OP: WWW.DUURZAMETOEKOMST.BE**VOORWOORD**

“Steden spelen in op de vraag van hun inwoners om de stad weer leefbaar te maken”

Sinds de jaren 50 werd de wagen als belangrijkste en eerste vervoersoptie naar voor geschoven. De laatste jaren staan echter in het teken van veranderingen in het mobiliteitslandschap. Een analyse door Nils Wuytens, researcher bij de Antwerp Management School, expertisecentrum ‘Smart Mobility’.

Het grootste litteken in Brussel loopt vanaf de Basiliek van Koekelberg naar de Kruidtuin. Hier liep er voor de expo van 58 een ruime wandelboulevard, die echter plaats moest ruimen voor een bovengrondse snelweg. Nog dertig jaar later werd deze snelweg omgebouwd tot een tunnel, maar de vrijgekomen plaats werd niet in ere hersteld; de wagens blijven er tot op vandaag baas.

De laatste jaren staan echter in het teken van veranderingen in het mobiliteitslandschap. Steden spelen in op de vraag van hun inwoners om de stad weer leefbaar te maken. Voorbeelden hiervan zijn legio, denk maar aan de ontwikkeling van voetgangerszones in onze Belgische steden. Gelijktijdig wordt er hard gewerkt om de meest vervuilende wagens uit steden te bannen door het invoeren van lage-emissiezones. Straten die voorheen enkel toegankelijk waren voor wagens, worden nu herbestemd tot fiets- of wandelstraten. Betaalbare parkeerplaatsen worden schaars en door in te zetten op slim parkeermanagement, wordt het moeilijk om met de wagen nog in het centrum te geraken.



” Straten die voorheen enkel toegankelijk waren voor wagens, worden nu herbestemd tot fiets- of wandelstraten.

Nils Wuytens

Researcher Antwerp Management School, expertisecentrum ‘Smart Mobility’

Digitale transformatie

Gelijktijdig met deze ontwikkelingen speelt de smartphone een steeds grotere rol in het leven van de pendelaars. De bedrijfsweld speelt slim in op de beperkingen van het huidige mobiliteitslandschap, hierbij geholpen door apps waarmee bedrijven snel een grote massa kunnen bereiken. Het aanbieden van deelfietsen en -wagens kan vandaag de dag snel en efficiënt door het installeren van een app. Hetzelfde met het boeken van een ticket voor de trein of een plekje in een carpoolwagen. De banksector heeft hiervoor de weg geplaveid dankzij betrouwbare apps, waardoor er van angst voor een digitale transformatie geen sprake meer is.

Mobility-as-a-Service

Het concept Mobility-as-a-Service – of kortweg MaaS – biedt een persoonlijk mobiliteitspakket dat aangepast is aan de individuele mobiliteitsvraag en dat steunt op een technologisch model. Vergelijk het met de telecomreclame die een flexibel abonnement aanbiedt voor je smartphone. MaaS brengt de verschillende mobiliteitsaanbieders in kaart, waaronder een deelwagen, een taxi, een fiets, het openbaar vervoer, parkeerplaatsen,... en kiest een persoonlijk traject gebaseerd op jouw

wensen, individuele kenmerken en de externe omstandigheden. Het uiteindelijke doel is dat de noodzaak om een eigen wagen te bezitten erg beperkt of zelfs niet meer aanwezig is.

Samenwerking

De opportuniteiten die MaaS met zich meebrengt, worden echter overschaduwed door enkele uitdagingen. Eén daarvan zal zijn om de verschillende partijen en sectoren zo met elkaar te laten samenwerken dat de best mogelijke mobiliteitsoplossing naar boven komt. Hierbij is dus de steun en input nodig van zowel lokale overheden, steden en gemeenten, openbare vervoersmaatschappijen, private mobiliteitsaanbieders als data providers. Al deze partijen moeten hiervoor informatie uitwisselen, samenwerken en een stuk van hun strategie en onafhankelijkheid uit handen geven. Het wordt dus een zware opgave om hen op één lijn te krijgen. Verder dient men ook rekening te houden met het feit dat MaaS vertrekt van de veronderstelling dat alle modi winstgevend en dus economisch leefbaar moeten zijn. Dat dient echter nog bewezen te worden. De alleenheerschappij van de wagen wordt belaagd door hedendaagse alternatieven. Of deze moderne mobiliteitsaanbieders erin zullen slagen de wagen te verdringen, is nog maar de vraag.

VOLG ONS

/MediaplanetBelgium



@MediaplanetBE



Mediaplanet Belgium



Mediaplanetbe



Mediaplanet Belgium

MOBILITEIT MAART 2018 • **Managing Director:** Leoni Smedts • **Head of Production:** Daan De Becker • **Digital Manager:** Stijn Rosiers • **Business Developer:** Michiel Geuns
 • **Senior Project Manager:** Willem Winnock - Tel: +32 2 421 18 37 - E-mail: willem.winnock@mediaplanet.com • **Redactie:** Joris Hendrickx, Sandra Gasten, Lilith Geeraerts, Diederik Vandendriessche, Bram Thiry
 • **Lay-out:** i GRAPHIC - E-mail: info@i-graphic.be • **Print:** Roularta • **Distributie:** Trends • **Mediaplanet contactinformatie:** Tel: +32 2 421 18 20 - E-mail: info.be@mediaplanet.com • D/2017/12.996/75

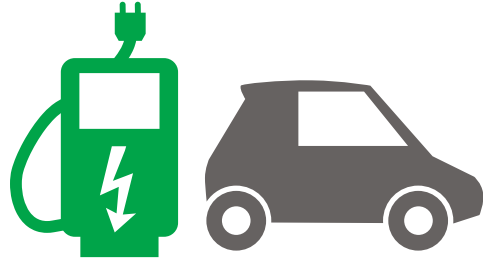


Exchange immobility with e-mobility

Veel meer info op www.eWheel.be

- » Stap over op mixed mobility, een combinatie van transportmiddelen. Dat kan uw wagen zijn, openbaar vervoer of gewoon all the way.
- » Bespaar u heel veel tijd, files, parking en boetes met deze supercompacte persoonlijke toestellen.
- » Step & Go of zweef op één wiel snel naar uw bestemming en wandel er mee binnen.





E-mobility als katalysator voor de energietransitie

“De elektrische wagen is een fundamentele schakel in de transitie naar hernieuwbare energie”, zegt Christophe Degrez, CEO van Eneco Belgium. Net daarom wil de energieproducent een vooraanstaande rol innemen op het vlak van e-mobility.



Christophe Degrez · CEO Eneco Belgium

De energiemarkt is de laatste jaren drastisch getransformeerd als gevolg van een gewijzigd energiegebruik door de consument. De opkomst van innovatieve oplossingen zoals laadpalen, zonnepanelen en thuisbatterijen tonen duidelijk aan dat de consument meer dan alleen een gebruiker wordt. Het vraagt heel wat inspanningen van energieleveranciers om snel in te spelen op deze aangepaste noden. “Met Eneco, sinds 2011 actief op de Belgische markt, zetten we in op innovatieve oplossingen die een toegevoegde waarde bieden in een nieuwe wereld”, zegt Christophe Degrez.

■ Eén van die innovatieve oplossingen waar Eneco sterk op inzet is e-mobility. Waarom is dat zo belangrijk?

“Elektrische wagens zijn niet alleen een oplossing om onze CO₂-uitstoot te verminderen, ze kunnen tevens bijdragen tot de complete omslag naar duurzame energie. Vooral

het flexibel inzetten van elektrische wagens is hierbij interessant. Uit onderzoek blijkt namelijk dat een wagen gemiddeld 92% van de tijd stilstaat. In het geval van een elektrische wagen spreken we dus over elektriciteit die in de batterij opgeslagen is en waar het meeste/grootste deel van de tijd niets mee gedaan wordt. Bij Eneco geloven we sterk in het concept waarbij elektrische wagens aan een worden geschakeld in een virtuele stockagecentrale die op grote schaal kan ingezet worden om aan de vraag naar elektriciteit te voldoen. Laten we snel even een high-level-berekening maken: stel dat er in België op termijn vijf miljoen elektrische wagens zouden rondrijden en dat pakweg 90% verbonden zou zijn in een virtuele opslagcentrale. Er zou dan grosso modo 250 kW aan flexibele elektriciteit voorhanden zijn, wat in dezelfde grootorde ligt als een piekcentrale. Elektrische wagens en thuisbatterijen zijn ideaal om de groeiende vraag naar flexibiliteit te beantwoorden. Bij Eneco zijn we continu bezig met de ontwikkeling en uitwerking van innovatieve concepten die het mensen makkelijker maken en die de omschakeling naar duurzame energievormen stimuleren.”

■ Welke innovatieve diensten bieden jullie vandaag aan om e-mobility te stimuleren?

“Met ons SlimLaden-concept, dat binnen de Eneco Groep wordt ontwikkeld, wordt je elektrische wagen opgeladen op het moment dat de stroomprijs het laagst is. De marktprijs van elektriciteit is onderhevig aan schommelingen als gevolg van de veranderende wind- en zonneproductie. Met de SlimLaden-app stel je het tijdstip in waarop je elektrische batterij opgeladen moet zijn. Het systeem wacht vervolgens op het meest gunstige moment om de wagen tijdig op te laden en rekent de geldende prijs met je af.

Maar het houdt niet alleen rekening met de tijd waarbij je je wagen nodig hebt, maar ook hoeveel energie je nodig zal hebben om je geplande traject te volgen. Daarnaast hebben we samen met Tesla en andere autobouwers, zoals Renault en BMW, een product ontwikkeld dat je toelaat om een deel van de opgeslagen energie in je elektrische wagen ter beschikking te stellen van de piekmarkt en hiervoor vergoed te worden.”

” De hoge kostprijs en beperkte actieradius vormen voor veel mensen nog - onterecht - een struikelblok om een elektrische wagen aan te schaffen.

■ Welke invloed hebben de veranderende behoeftes van klanten op de klantentrouwheid aan energieproducenten?

“Het zou perfect kunnen dat een persoon voor onze slimme laaddiensten kiest, terwijl hij bij een andere energieproducent zijn gas en elektriciteit afneemt. De definitie van ‘een klant’ en het oude denken in termen van marktaandeel zullen evolueren. Een klant is niet per se iemand die energie afneemt, maar kan even goed iemand zijn die een batterij, een laadpaal of zonnepanelen koopt of participeert in een windmolen. De hele energiesector zit in een belangrijke transformatie en nieuwe oplossingen zoals e-mobility dragen bij tot businessmodellen die helpen om van kernenergie en fossiele brandstoffen af te

stappen. Als energieproducent en -leverancier evolueren we echt naar het model van een ‘energieregisseur’, waarbij wij voor de consument transparant en met alle comfort de juiste energiekeuzes kunnen maken.”

■ Ondanks de voordelen van elektrische wagens rijden er in verhouding nog steeds heel weinig elektrische wagens rond. Hoe komt dat?

“De prijs is voor vele mensen nog een struikelblok, ondanks het feit dat deze alsmaar afneemt. In de nabije toekomst zullen elektrische wagens even goedkoop of zelfs goedkoper worden dan diesel- of benzine-wagens. Een ander aspect dat mensen doet twijfelen, is de beperkte actieradius. Nochtans is de angst over het rijbereik nergens voor nodig. Het aantal grote verplaatsingen is in realiteit heel beperkt. Bovendien kan je je wagen thuis, bij de supermarkt of op het werk opladen terwijl de wagen stilstaat. Dat geldt voor bijna 85% van het gebruik van je elektrische wagen. Je zal dus weinig of niet op zoek moeten gaan naar laadstations zoals we nu de traditionele tankstations kennen. Om de overige 15% in te vullen, zal de overheid bedrijven moeten stimuleren om de infrastructuur en de toegankelijkheid tot openbaar laden te verbeteren.”



► www.eneco.be

Bram Thiry

redactie.be@mediaplanet.com

Stadsmobiliteit in Brussel: drie grote uitdagingen

De meeste vervoersmaatschappijen leggen mooie cijfers voor: in 2017 steeg het aantal ritten in Brussel met maar liefst 8%. Als die stijging zich voortzet - en dat zal ze ongetwijfeld doen - staat het openbaar vervoer voor een grote uitdaging. Wat zijn de oplossingen die worden aangereikt voor de nieuwe stedelijke vraagstukken?

1 Bevolkingsexplosie in het noorden

Schaarbeek, Evere, Jette en Ganshoren: Brussel breidt zich de laatste jaren demografisch vooral uit richting het noorden. Dat wil zeggen dat ook het vervoersaanbod op die plaatsen moet voldoen aan de noden van een aanzwellende bevolking. Vooral in Schaarbeek en Evere zitten de bussen en trams overvol. Daarom werd enkele jaren geleden beslist tot het uitbouwen van metrolijn 3, een aanvulling op de vier bestaande Brusselse metrolijnen. Deze wordt aangelegd langs de belangrijkste woonkernen, maar ook belangrijke han-



Vroeger was er enkel verzadiging rond de ochtend- en avondspits, tegenwoordig wordt daarnaast ook steeds meer op andere tijdstippen gereisd. Dat vraagt om intelligente oplossingen.

delscentra en bedrijvenclusters worden in rekening gebracht. Ze zal in fases in gebruik genomen worden tussen 2023 en 2028.

2 Een vervlakte spits

Mensen verplaatsen zich in steeds meer ingewikkelde patronen. Naast het klassieke woon-werkverkeer worden boodschappen gedaan, kinderen opgehaald, sportclubs bezocht, enz. Dit alles met de metro, tram of bus. Vroeger was er enkel verzadiging rond de ochtend- en avondspits, tegenwoordig wordt daarnaast ook steeds meer op andere tijdstippen gereisd. Dat vraagt niet alleen om méér voertuigen, maar ook om intelligente oplossingen. Wanneer het verkeer bovengronds vastzit, heeft het namelijk geen zin om alleen in te zetten op een verhoogde capaciteit. De lijnen moeten op een slimme manier worden uitgestippeld, zodat de verkeersknoop zo veel mogelijk wordt vermeden of zelfs deels opgelost. Daar zijn niet alleen de vervoersmaatschappijen verantwoordelijk voor, ook het gewest en de gemeenten moeten de juiste beslissingen nemen op vlak van infrastruc-

tuur. Busstroken aanleggen en beddingen voor tramlijnen uitbouwen horen bij waardevolle investeringen om een goede doorstroming mogelijk te maken. In dat idee wordt tramlijn 94 doorgetrokken van Woluwe tot Molenbeek, en ontstaat tramlijn 9 tussen de belangrijke overstaphub Simonis tot aan de Heizelvlakte.

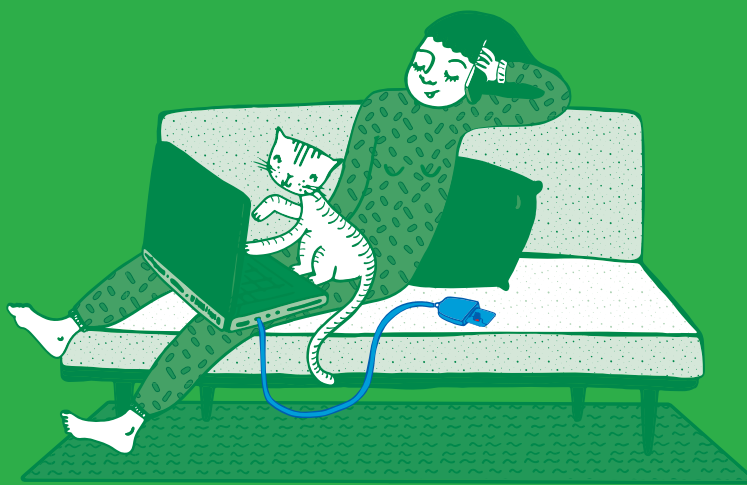
3 Schone lucht voor inwoners en pendelaars

De busvloot wordt niet alleen aangevuld, ze wordt ook aangepast aan strengere milieunormen. Dit jaar nog worden elektrische minibussen ingeschakeld in de centrumstad, en tegen 2030 moet de hele busvloot elektrisch rijden. In een tussenfase wordt voornamelijk ingezet op hybride bussen. Brussel blijft een stad met wispelturig verkeer en een heuvelachtig reliëf, daarom moet een bus voldoende energie kunnen verbruiken om het einde van de rit te halen.

Lilith Geeraerts

redactie.be@mediaplanet.com

THUIS JE MOBIB-KAART HERLADEN, DA'S EASY!



Klik, herlaad en reis dankzij goeasy.mivb.be



.brussels 
DAT ZIJN WIJ ALLEMAAL



Innovatieve plooi-fiets stimuleert intermodale mobiliteit

Mobiliteit is een belangrijk aspect in elke grote stad. Brussel is op dat vlak niet de beste leerling in de Europese klas. Soms is er dan een innovatief idee nodig dat een uitkomst biedt voor de vele bewoners en pendelaars die Brussel dagelijks in- en uitrijden.

“Onze hoofdstad werd de voorbije veertig jaar overheerst door de auto”, zegt Philippe Lefrancq, medeoprichter van Ahooga. “Bovendien zijn de weginfrastructuur en de vervoersmogelijkheden te traag geëvolueerd.”

Hoe verklaart u dat Brussel zo slecht scoort op het vlak van mobiliteit?

“Het is niet dat er geen pogingen worden ondernomen om de mobiliteitsknoop te ontwarren, maar de decentralisatie, veroorzaakt door de opsplitsing van de hoofdstad in negentien gemeenten, bemoeilijkt een gestructureerde, gezamenlijke aanpak van de mobiliteitsproblemen. De discussies rond het uitbreiden van het metronetwerk, die al vijftien jaar aan de gang zijn, zijn hiervan een voorbeeld. Bovendien is de populaire bedrijfs-wagen alomtegenwoordig in Brussel. De wagen is inderdaad een uitstekend vervoersmiddel dat



Philippe Lefrancq en Frederic Mertens, oprichters van Ahooga: “Mensen beginnen in te zien dat je de efficiëntste oplossing krijgt door verschillende vervoersmiddelen met elkaar te combineren.”

decennia geleden synoniem stond voor vrijheid. Mensen zijn er dan ook emotioneel aan gehecht, maar het kan natuurlijk niet het enige transportmiddel zijn, zeker niet in een stad.”

Ziet u dan geen licht aan de horizon?

“Toch wel, ik ben ervan overtuigd dat een mentaliteit snel kan evolueren. We zien dat vandaag al: waar autobestuurders en fietsers in het verleden op voet van oorlog leefden, is er nu meer wederzijds respect. Mensen zien in dat je de efficiëntste oplossing krijgt door verschillende vervoersmiddelen met elkaar te combineren, zoals bijvoorbeeld de wagen en de fiets. Steeds meer bedrijven besteden aandacht aan hun CO₂-uitstoot en alternatieve mobiliteitsoplossingen worden fiscaal interessanter.”

Met Ahooga bieden jullie een nieuw alternatief aan waarmee jullie inzetten op intermodaliteit. Kunt u dat toelichten?

“Wij hebben een lichtgewicht, plooibare elektrische fiets ontwikkeld die alle voordelen van een moderne stadsfiets combineert met het praktische gemak van een plooi-fiets. De Ahooga-fiets, die onlangs gelauwerd werd als ‘German design

award winner 2018’, weegt inclusief motor en batterij amper dertien kilo. Hij is dus makkelijk draagbaar, wat hem perfect maakt in een intermodale oplossing in combinatie met de wagen, trein of metro. Dankzij het scharnierloze frame, de grote wielen en de zeven versnellingen rijdt onze hybridefiets, in tegenstelling tot alle andere plooi-fietsen, bijna even comfortabel en efficiënt als een gewone fiets, ook zonder elektrische ondersteuning. Met de Ahooga-fiets zijn er geen uitvluchten meer: je kan de wagen voortaan meer aan de kant laten.”



www.ahooga.bike

Bram Thiry

redactie.be@mediaplanet.com

“Fietsplezier op weg naar het werk zorgt voor gezonde én gelukkige werknemers”

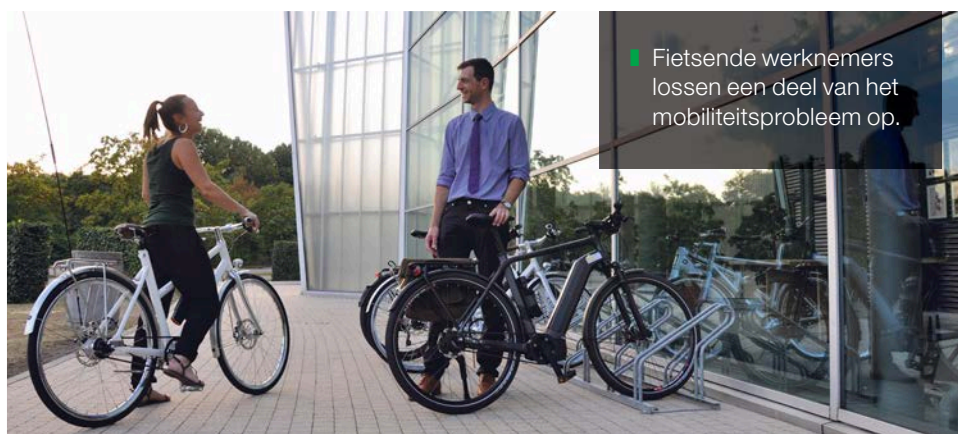


Koen Floré
Sales- en marketingmanager o2o

De fiets zit in de lift, ook als vervoersmiddel in de bedrijfswelt. Werknemers die de fiets verkiezen in hun woon-werkverkeer, zeggen de files vaarwel en bovendien kan hun werkgever rekenen op fiscale gunstmaatregelen.

Het fietsleasingbedrijf o2o ondersteunt zowel werkgevers als werknemers bij de omschakeling naar de fiets. Sales- en marketingmanager Koen Floré ziet alvast niets dan voordelen: de werkwijze van o2o is budgetneutraal en zorgeloos voor het bedrijf dat intekent en de werknemers worden er gezonder én gelukkiger door.

Van bedrijfswagen naar bedrijfsfiets: niet voor iedereen een evidente keuze...
Floré: “Klopt. Voor ons staat dan ook het zorgeloze fietsplezier centraal. We werken op maat



van de individuele fietser. De werknemer heeft een uitgebreide keuze uit onze huismerken, van een comfortabele retrofiets tot een high-end speed pedelec. Als de werknemer zijn fiets liever bij de eigen fietshandelaar bestelt, dan kan dat ook. Daardoor heeft iedereen toegang tot de fiets van zijn of haar dromen. Daarnaast begeleiden wij het woon-werkverkeer van a tot z: zo bieden wij bijvoorbeeld deparage en een omniumverzekering aan, zodat je zorgeloos kunt rondfietsen. De werknemers winnen overigens tijd in hun privéleven, want ze hoeven zelf niet naar de fietsenmaker: de fietsen worden tijdens de werkuren onderhouden op het werk door onze mobiele service.”

En hoe ziet het plaatje eruit voor de werkgever?

Floré: “Onze langetermijnhuur houdt een leaseformule van drie tot vier jaar in. De impact ervan is budgetneutraal: voor elke bijdrage van de werkgever legt de overheid een deel bij. Bovendien ontzorgt o2o alle betrokken afdelingen zowel bij de opstart als tijdens de leaseperiode, waardoor de extra administratie tot een minimum beperkt blijft. Vergeet ook niet dat de fietsende medewerkers een deel van de mobiliteitsproblemen helpen op te lossen: onvoldoende parkeerruimte, hoog oplopende onderhoudskosten en de nefaste gevolgen van het fileleed. Dankzij onze schaalbare formule heeft o2o een landelijke dekking.”

Kunnen er ook fietsen geleased worden voor pure werkverplaatsingen, van bedrijf tot bedrijf?

Floré: “Ook voor de mobiliteit van de bedrijven zelf wordt de fiets steeds vaker een volwaardig alternatief, zeker in een stedelijke context. Ook op dat vlak bieden wij leaseopties of groepsaankopen aan. Zo hebben we veertig fietsen geleverd aan Kompas, een dienstverleningsorganisatie voor personen met een handicap. Hun medewerkers leggen de huis-aan-huisbezoeken voortaan met de fiets af: goedkoper voor hun organisatie, goed voor het milieu én voor de gezondheid van elke fietsende medewerker!”



Wie zelf wil testen, kan een kijkje nemen op www.o2o.be/blog/testkaravaan

Diederik Vandendriessche
redactie.be@mediaplanet.com

■ Pascal Smet en zes experten ontwarren de mobiliteitsknoop:

“De toekomst van de stedelijke mobiliteit is multimodaal”

Het Belgische mobiliteitsvraagstuk is een van onze grootste economische en maatschappelijke uitdagingen. Pascal Smet, minister van Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ging in debat met zes mobiliteitsexperten om de mobiliteitsknoop te ontwarren.

■ **Welke evoluties en uitdagingen stellen jullie vast op het vlak van mobiliteit?**

Jan Parys: “Er is ongelooflijk veel werk aan de winkel en de uitdagingen zijn groot om een hogere leefkwaliteit en een betere stedelijke mobiliteit en veiligheid te verkrijgen. De budgetten zijn echter beperkt. Gelukkig wil de private sector mee. Het komt er dus op aan om een slimme samenwerking op poten te zetten tussen de publieke en de private sector.”

Michel Davidts: “We zien steeds meer dat energieleveranciers ook mobiliteitsoplossingen aanbieden. We staan immers aan het begin van een tijdperk van elektrische mobiliteit. We moeten anders gaan nadenken over hoe we omgaan met onze auto's en onze verplaatsingen. Dat leidt tot heel wat creativiteit en een zoektocht naar nieuwe terugverdienmodellen. Het uitgangspunt daarbij is om mensen te ontzorgen en het gemakkelijker te maken om zich duurzaam te verplaatsen door barrières weg te nemen. Hier komen heel wat slimme innovaties en technologieën bij kijken. De raakvlakken tussen verschillende sectoren worden in ieder geval intensiever.”

“Een duurzame oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk moet bijdragen tot de mogelijkheid om kerncentrales te sluiten. Elektrische wagens zorgen voor een piek- en flexcapaciteit. Niemand zou vroeger echter hebben



” Autodelen is de voorbereiding op autonome voertuigen.

Pascal Smet
Minister van Mobiliteit Brussels
Hoofdstedelijk Gewest

vermoed dat wagens gingen kunnen bijdragen tot het sluiten van onze kerncentrales.”

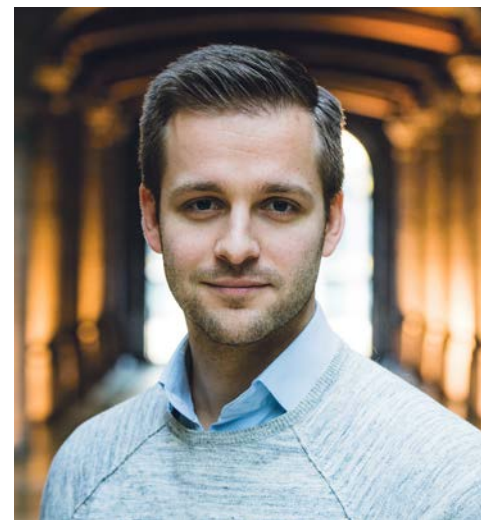
Alexander Van Laer: “De toekomst van de stedelijke mobiliteit is multimodaal. Alles draait er immers rond flexibiliteit en toegankelijkheid. Mensen moeten de keuze krijgen om te beslissen wat de beste manier is om een bepaalde verplaatsing te doen. Elektrische deelwagens zullen hier een belangrijk deel van uitmaken, maar dat vraagt dan wel om een shift waarbij mensen niet langer vinden dat ze een eigen auto moeten bezitten. De volgende stap is dan om ze er ook niet meer zelf mee te laten rijden, en dus te evolueren naar autonome deelwagens.”

Angelo Meuleman: “We moeten inderdaad evolueren naar een hyperefficiënte mobiliteit, waarbij er met zo weinig mogelijk voertuigen en een zo laag mogelijke kost toch een goede mobiliteit kan worden voorzien. Dat kan bijvoorbeeld door ritten te delen, maar ook door auto's te delen. Men stelt vaak dat de toekomst gedeeld, elektrisch en autonoom zal zijn, maar dat is wel een eerder optimistische visie. Deelauto's zullen er immers ook voor zorgen dat de drempel om een auto te gebruiken verlaagd wordt, en de verkeersdruk dus nog verder kan toenemen. Daarom is het cruciaal om te streven naar minder autoverplaatsingen via het delen van ritten en een goede aansluiting met fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer.”



” We staan aan het begin van een tijdperk van elektrische mobiliteit.

Michel Davidts
e-Mobility manager BeLux Eneco



” Alles draait rond flexibiliteit en toegankelijkheid.

Alexander Van Laer
CEO Poppy



” Onderzoek wijst uit dat één deelwagen tien particuliere wagens vervangt.

Angelo Meuleman
Projectverantwoordelijke gedeelde mobiliteit, Taxistop vzw



FOTO'S: KRIS VAN EXEL

Saskia Raymaekers: “Net omwille van die multimodaliteit zijn wij geëvolueerd naar een mobiliteitsprovider, waarbij we naast leasingwagens ook sterk inzetten op bijvoorbeeld fietsleasing. Zo kan men in combinatie met het openbaar vervoer op ieder moment en in iedere situatie zelf uitmaken welke transportmodi de beste oplossing zijn. Deelauto's zijn alvast een deel van de oplossing, voornamelijk voor mensen die in de stad wonen. Er wonen in Vlaanderen echter ook zeer veel mensen buiten de stad, en voor hen is de wagen daarom nog steeds relevant. De verschillende oplossingen zijn niet zozeer concurrenten, maar wel aanvullingen van elkaar.”

“De werkgevers willen hun medewerkers alvast helpen bij het zoeken naar de meest optimale oplossing. Ze willen immers liefst blij en betrokken medewerkers hebben, terwijl het fileprobleem net een enorme stressfactor is. In het kader van de flexibele vervoersoplossingen voor werknemers is de Olympus-app trouwens een zeer belangrijke nieuwe factor. Deze bundelt vraag en aanbod rond mobiliteit in één gebruiksvriendelijk mobiel B2B-platform.”

Tim Asperges: “Steeds meer mensen gaan in de stad wonen. Eigen aan de stad is de grote concentratie van mensen en dus verplaatsingen gecombineerd met schaarste aan ruimte. Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden, zullen we dus moeten kiezen voor ruimte-efficiënte vervoersmodi, en daarbij komen in de eerste plaats collectief vervoer en de actieve vervoersmodi (deel)fietsen en wandelen. Als aanvulling op dat stedelijke vervoersaanbod is er dan plaats voor elektrische (deel)auto's die mogelijk autonoom en liefst elektrisch rijden. Rekening houdende met de schaarse ruimte in Vlaanderen en al onze steden moet automobilititeit echter gezien worden als aanvullend in het vervoersaanbod en niet als zaligmakende oplossing.”

Alexander Van Laer: “Dat is inderdaad zo, maar om daar te geraken zullen we een retroplanning moeten opstellen waarbij we duidelijk definiëren welke tussenstappen er nodig zijn. Het is immers praktisch niet mogelijk om in één stap meteen alles om te gooien. Een eerste tussenstap is alvast het delen van

wagens. Zo creëren we een nieuwe mindset, want het is vooral de mentaliteit van de mensen die vaak nog een drempel is.”

Saskia Raymaekers: “Naast die mentaliteit is er uiteraard ook de logica van bedrijven waarbij bedrijfswagens nog steeds worden gezien als een interessante manier om werknemers te verlonen. Vooral werknemers die buiten de stad wonen, zullen geneigd blijven om daar op in te gaan, zeker wanneer er geen alternatieven worden geboden.”

Jan Parys: “Ook wanneer mensen maar al te goed beseffen dat ze daarmee bijdragen tot de fileproblematiek, zullen ze zich uit noodzaak toch nog vaak vanuit het buitengebied met een eigen wagen verplaatsen naar de stad. Onze ruimtelijke ordening maakt de uitbouw van alternatieven voor deze groep er niet eenvoudiger op. Het beter afstemmen van ruimtelijke ordening en mobiliteit is een belangrijke uitdaging voor een duurzamere mobiliteit.”

■ Welke rol kan de overheid spelen om de huidige problemen op te lossen?

Tim Asperges: “De overheid dient keuzes te maken die elkaar versterken in plaats van elkaar tegenwerken. Een voorbeeld is de jaarlijkse loonsubsidie voor bedrijfswagens die het totale werkingsbudget van het volledige openbaar vervoersysteem ruimschoots overstijgt. Als werkgever moet je bijna gek zijn om niet gebruik te maken van het fiscale gunstregime dat autogebruik faciliteert. En als je als werknemer ‘gratis’ met de auto mag rijden op kosten van de werkgever, is het natuurlijk dweilen met de kraan open indien de overheid alternatieven tracht aan te bieden. Het toekomstige mobiliteitsbudget biedt echter hoopvolle perspectieven tot meer duurzame verplaatsingen.”

Saskia Raymaekers: “De vraag is wat er zal gebeuren wanneer iedereen zijn bedrijfswagen moet inleveren. Een groot deel zal dan gewoon zelf een wagen kopen om op het werk te geraken, waardoor het probleem nog steeds hetzelfde blijft. Gelukkig zijn veel bedrijven er zich nu van bewust dat ze zich beter vestigen op locaties die ook met het openbaar vervoer makkelijk bereikbaar zijn.”

Jan Parys: “We zitten nu eenmaal met een spreiding van werknemers versus hun werkplek. Gelukkig is de shift alvast in gang gezet. Inzetten op kwalitatief en betaalbaar stedelijk wonen kan werknemers verleiden om de afstand tussen woon- en werkplek te verkleinen, maar deze omslag is een relatief traag proces.”

Tim Asperges: “Leasingbedrijven stappen steeds meer over naar ‘mobility-as-a-service’, waarbij ze werkgevers overtuigen om hun medewerkers een totaalpakket aan vervoersmodi aan te bieden. Technologie zoals de Olympus-app helpt bij het kiezen tussen deze verschillende mogelijkheden. Binnen een B2B-context werkt dat reeds enkele jaren, maar het is nu is aan de overheden om deze dienstverlening ook aan te bieden in een B2C-omgeving. Om dat van de grond te krijgen zal het aanvankelijk gratis moeten zijn. In een tweede stap zullen mensen bereid moeten zijn om ook te betalen voor deze service.”

Pascal Smet: “Veel mensen hebben nog steeds het idee dat ze zich rechtstreeks naar hun bestemming moeten verplaatsen met hun eigen individuele wagen. Daarnaast ligt het politiek moeilijk om tegen de mensen te zeggen dat ze zelf de oorzaak zijn van de file waar ze instaan. In feite kan de hele mobiliteitsproblematiek zeer eenvoudig en snel worden opgelost. In Brussel hebben we een fileprobleem omdat er 20% te veel wagens zijn. De oorzaak daarvan is dat veel mensen alleen zitten in hun wagen. Door die wagens meer te gaan delen, zou er geen enkel probleem meer zijn. De capaciteit van onze wegen zou dan ruim voldoende zijn. We moeten mensen dus aanzetten om samen naar het werk te gaan.”

“Het zou bijvoorbeeld een fantastisch idee zijn om HR-gegevens samen te brengen in een applicatie die mensen proactief en spontaan met elkaar in contact brengt indien ze een gelijkaardige route afleggen. Mensen zullen dat niet snel zelf uitzoeken, dus er is nood aan een planmatige aanpak vanuit de overheid. Daarnaast denk ik aan een intelligente kilometerheffing. Een recente studie heeft bovendien berekend dat slechts 25.000 gedeelde autonome voertuigen voldoende zijn om het huidige veelvoud aan individuele wagens in het Brussels Gewest te vervangen, en dat voor dezelfde verplaatsingen.”

Angelo Meuleman: “Heel veel subsidies gaan momenteel naar elektrische privévoertuigen. Iedere euro die nu wordt geïnvesteerd in die privévoertuigen kan echter honderd keer zoveel opbrengen door te investeren in openbaar vervoer. Openbaar vervoer wordt immers veel frequenter en door meer mensen gebruikt.”

Pascal Smet: “Tegen 2030 willen we in Brussel al onze bussen elektrisch maken, maar dat is op financieel vlak en qua exploitatie niet zo evident. Er moet dus volop worden getest welke laadsystemen en technologieën het best passen én haalbaar zijn. Geen enkele stad heeft momenteel een volledige elektrische vloot of durft volledig over te schakelen, want er is nog te veel onzekerheid over de technologie en de laadinfrastructuur.”

Michel Davidts: “Er is een algemeen tekort aan ervaring en kennis. We moeten echt disruptief durven te zijn en duidelijke keuzes maken voor onze toekomstige mobiliteit. Elektrische bussen vergen een grote upfrontinvestering, maar hun energiekost zal wel de helft zijn in vergelijking met het huidige voertuigenpark. Bovendien zullen ook de onderhoudskosten lager zijn. Het aantal kilometers dat zulke bussen kunnen rijden, zal bovendien nog stijgen. Er is dus een zekere return-on-investment.”

Tim Asperges: “Ik denk dat we het erover eens zijn dat de transitie naar elektromobilititeit is ingezet. Maar onze steden moeten daarvoor in de eerste plaats inzetten op stedelijke exploitatievormen zoals collectief vervoer in plaats van individuele (autonome) deelautomobilititeit. Daarnaast bestaan er heel wat misverstanden over de energiebevoorrading. Er wordt beweerd dat we door een toename van het aantal elektrische voertuigen ook meer energiecentrales zullen nodig hebben, maar dat is niet correct. In de smart cities van de toekomst zullen het overschot aan groene energie van gebouwen en de energiebehoefte van elektrische voertuigen elkaar voor een stuk in balans brengen. De uitbouw van smartgridsystemen en slimme batterijtechnologie zijn daarbij sleutelementen.”



” De overheid dient keuzes te maken die elkaar versterken in plaats van tegenwerken.

Tim Asperges

Ruimtelijk planner en adviseur mobiliteit Stad Leuven



” Het beter afstemmen van ruimtelijke ordening en mobiliteit is een belangrijke uitdaging.

Jan Parys

Algemeen directeur, ruimtelijk planner en mobiliteitsdeskundige Antea Group



” De verschillende mobiliteitsoplossingen zijn niet zozeer concurrenten, maar wel aanvullingen van elkaar.

Saskia Raymaekers

Manager marketing & sales support KBC Autolease

■ In welke zin kunnen deelwagens bijdragen aan de shift naar een meer duurzame mobiliteit?

Jan Parys: “De shift naar meer elektrische, autonome en gedeelde voertuigen is lovenswaardig en heeft een positieve impact op het milieu. Toch is daarmee de fileproblematiek nog niet opgelost. Het creëert zelfs deels een paradox. Doordat de capaciteit van de wegen verhoogt, is het zelfs mogelijk dat het totaal aantal verplaatsingen nog zal toenemen. Ook de blijvende groei van onze bevolking zal daartoe bijdragen.”

Alexander Van Laer: “Daar ben ik het niet mee eens. Via een prijszetting per minuut zetten we mensen ook aan om na te denken over hoe ze zich het best verplaatsen. Voor veel verplaatsingen zullen het openbaar vervoer of de fiets dan het efficiëntst zijn, zeker wanneer men niet over een eigen wagen beschikt. Een sterk aanbod is echter nodig om ervoor te zorgen dat mensen sneller op het juiste moment de juiste mobiliteitskeuze kunnen maken. Deelwagens zullen er in ieder geval voor zorgen dat heel wat privéwagens uit de stad zullen verdwijnen.”

Angelo Meuleman: “Onderzoek wijst uit dat één deelwagen tien particuliere wagens vervangt. Qua ruimtegebruik in de stad heeft het dus alvast een grote impact. Bovendien zorgt het ervoor dat gebruikers hun mobiliteitsgedrag aanpassen en er nu rationeler mee bezig zijn. Op die manier stijgt ook het gebruik van het openbaar vervoer. Dat kan versterkt worden door samen te werken in mobiliteitsapplicaties zoals Olympus of de multimodale reisapp RideMyRoute waarvan Taxistop de code in open source aanbiedt.”

Alexander Van Laer: “Als we mobiliteit op microniveau bekijken - vanuit de klant dus -

dan draait het voornamelijk om het gebruiksgemak. Dat gebruiksgemak wordt voor een groot stuk gevoed door technologie. Er wordt gesteld dat mensen die zich tot vandaag geen wagen konden permitteren nu plots wel met een deelwagen zullen gaan rijden. Ze zullen dat echter vooral doen om bijvoorbeeld naar de supermarkt te gaan of voor verre verplaatsingen naar plaatsen die anders moeilijk toegankelijk zijn met het openbaar vervoer.”

“Op die manier overtuigt een gebruiksvriendelijk systeem van deelwagens hen vooral om geen eigen wagen meer te kopen. De vraag komt dus van onderuit. Daarmee is het een aanvulling op andere modi zoals openbaar vervoer, fietsen en wandelen.”

Pascal Smet: “Autodelen is de voorbereiding op autonome voertuigen. Individuele wagens zullen verdwijnen. Het feit dat steeds meer jonge mensen het behalen van hun rijbewijs uitstellen, is alvast een zeer belangrijke indicator dat men bereid is om geen eigen wagen meer te kopen. Het doel van deelwagens is alvast om dat in een stedelijke context mogelijk te maken. Net daarom ondersteunen we dit.”

Tim Asperges: “We hadden het er net over dat deelwagens een goed alternatief zijn om in de stad naar de supermarkt te gaan zonder dat men nog over een eigen wagen moet beschikken. Ook gedeelde elektrische bakfietsen kunnen een ruimte-efficiënte oplossing zijn, meer nog dan deelauto's. In Leuven wordt daarom de uitrol van een elektrisch deelbakfietsstelsel op buurtniveau voorbereid.”

Michel Davidts: “Enerzijds zullen er verplaatsingen bijkomen doordat mensen die zich in het verleden geen eigen wagen konden permitteren nu gaan gebruikmaken van deelwagens. Anderzijds zullen er ook verplaatsingen verdwijnen, bijvoorbeeld door

meer thuis te gaan werken. Het is in ieder geval zo dat men steeds kiest voor gemak en comfort. We moeten er dus voor zorgen dat het eenvoudig wordt om je op alternatieve manieren te verplaatsen en dat mensen het zelfs niet meer overwegen om nog een eigen wagen te gebruiken.”

■ Welke synergieën zijn er mogelijk?

Michel Davidts: “Het Belgische elektriciteitsverbruik zal stijgen. De elektrificatie neemt immers sterk toe, terwijl aardgas op een termijn van dertig tot veertig jaar wordt uitgefaseerd. Zowel verwarming als mobiliteit zullen in de toekomst elektrisch zijn. We moeten ervoor zorgen dat dat gebeurt via duurzame middelen, bijvoorbeeld door te kiezen voor hernieuwbare energie uit wind en zon. Daarnaast zullen energiebehoeftes meer en meer verschuifbaar zijn in de tijd. Een elektrische wagen staat vaak stil, dus het opladen kan perfect gebeuren wanneer er een energieoverschot is. We gaan naar een mobiliteit en energieconsumptiegedrag die veel meer gestuurd worden en waarbij er meer wordt besteld vanuit de vele data die beschikbaar zijn.”

Jan Parys: “De vraag is toch waarom mensen bereid blijven om zolang stil te staan in files. Hoe kunnen we dat gedrag veranderen? En welke rol kan het aanbod daarin spelen? Ik ben ervan overtuigd dat er quick wins te behalen zijn om het verplaatsingsgedrag om te buigen.”

Saskia Raymaekers: “De rol van de werkgever en welke transportmodi deze aanbiedt aan zijn medewerkers blijft erg belangrijk. Als dat enkel leasewagens zijn, dan zullen medewerkers uiteraard voornamelijk leasewagens gebruiken. Werknemers die daarentegen een mobiliteitsbudget krijgen waarmee ze zelf keuzes kunnen maken, zullen minder snel

geneigd zijn om zich met een eigen wagen te blijven verplaatsen naar het werk. Ook het mogelijk maken van thuiswerk past hierin.”

“Daarnaast kan een werkgever het ‘bewust kiezen’ faciliteren door een applicatie zoals Olympus aan te bieden. Zelfs bij werknemers die beschikken over een leasewagen wint het bedrijf dan nog. Wanneer ze die app gebruiken, staat hun leasewagen immers stil en verbruikt die dus geen brandstof. Het komt erop aan om werkgevers hierover te sensibiliseren. Helaas wachten velen hier nog mee tot er een volledige wettelijke omkadering komt.”

Pascal Smet: “Veel hangt ook af van de locatie van het bedrijf. Zo ken ik een bedrijf waar vroeger 70% van de werknemers met de wagen kwam. Nu komt 70% met het openbaar vervoer, enkel omdat ze nu vlakbij een station zijn gevestigd. Die keuzes zijn echter niet evident, want veel managers zitten nog in een autocultuur. Bovendien rekenen we de kostprijs van het wagengebruik niet door. Ik ben daarom een voorstander van een intelligente vorm van kilometerrijden. Het is alleszins zo dat we de krachten zullen moeten bundelen en de mobiliteitsproblemen bij de fundamenteen zullen moeten aanpakken. De overheid moet daarbij een kader schetsen en een regisseursrol opnemen.”

Angelo Meuleman: “Mobility-as-a-service biedt enorm veel potentieel, maar dan zal er wel moeten worden samengewerkt. Het kan niet de bedoeling zijn dat iedere stad afzonderlijke systemen op poten zet. Bovendien zal alles geconnecteerd moeten worden en zal de data moeten worden gedeeld. De overheid moet op dat vlak haar verantwoordelijkheid opnemen.”

Joris Hendrickx

redactie.be@mediaplanet.com



” CNG kan als alternatieve brandstof gebruikt worden in personenwagens, bestelwagens en lichte vrachtwagens.

” Aardgas is massaal beschikbaar en is ook goedkoper dan de traditionele brandstoffen.

“De komende vijftien jaar zijn wagens op CNG een betere oplossing dan elektrische wagens”



Xavier Dewulf · CEO G&V Energy Group

Terwijl iedereen de mond vol heeft van elektrische wagens, bouwt distributeur G&V Energy Group uit Kuurne volop aan een Belgisch netwerk van aardgasstations. “De eenzijdige focus op elektriciteit is verre van zaligmakend. In de transitie naar een duurzame mobiliteit hebben we andere alternatieve brandstoffen nodig”, zegt CEO Xavier Dewulf.

G&V heeft als brandstoffendistributeur bewust de kaart van aardgas getrokken. Hoe ziet u de ontwikkeling van die markt?

Dewulf: “G&V is inderdaad een voortrekker op het vlak van CNG (compressed natural gas of samengeperst aardgas). CNG kan als alternatieve brandstof gebruikt worden in personenwagens, bestelwagens en lichte vrachtwagens. Vrachtwagens die uitgerust zijn met zwaardere pk's kunnen LNG (Liquified Natural Gas of vloeibaar aardgas) als brandstof gebruiken. In België zijn er nog maar een paar belangrijke spelers structureel actief op deze markt: naast ENORA-G&V Energy Group zetten ook Pitpoint-Total en DATS-Colruyt Group sterk in op CNG-tankstations.”

“In 2013 hebben wij - samen met ENGIE en Elsa, een dochteronderneming van de intercommunale IDETA - de vennootschap ENORA opgericht. Via ENORA bouwen we een netwerk van aardgasstations uit. Inmiddels zijn er op die manier al een tiental aardgasstations actief en bouwden we via partnernetwerken een aanbod van een dertigtal aardgasstations uit. In 2018 treden nog twee intercommunales toe, IDELUX (Luxemburg) en IPFH (Henegouwen) toe. Vanuit die samenwerking staan er voor de komende twee jaar acht projecten op stapel voor bijkomende CNG-stations, meer bepaald in Gent, Diegem, Neufchâteau, Marche-en-Famenne, Aarlen, Soignies, Fleurus en Péruwelz. We willen binnen de twee jaar evolueren - via partnerships en eigen stations - naar een aanbod van vijftig tot zestig aardgasstations. Dat is een cruciaal aantal voor de overschakeling van de wereld van traditionele naar alternatieve brandstoffen.”

Schakelen er ook al voldoende individuele gebruikers over op CNG?

Dewulf: “De verkoop van auto's op CNG zit duidelijk in de lift. In 2017 waren er 6.000 wagens op CNG ingeschreven, voor 2018 zitten we nu al aan 2.200 verkochte CNG-wagens. De wagen kan eveneens via een hybride systeem worden gebruikt, met twee tanks: één voor benzine en één voor aardgas.”

Wat zijn de voordelen van CNG als brandstof?

Dewulf: “Om te beginnen is aardgas massaal beschikbaar. Het is ook goedkoper dan de traditionele brandstoffen. CNG is niet gelinkt aan het fluctueren van de aardolieprijzen. Momenteel staat CNG op 0,99 euro per liter: als de aardolieprijzen stijgen, heeft dat geen effect op de prijs van CNG. Ten derde stoot CNG aanzienlijk minder CO₂, fijn stof, stikstofoxide (NOx) en zwaveloxide (SOx) uit. Voor de volgende vijftien jaar is CNG de ideale oplossing. De verbranding van CNG is daarnaast veel geruislozer dan de verbranding van klassieke brandstoffen. Voor

de bevoorrading van winkels en bedrijven in een stedelijke omgeving biedt deze technologie dan ook heel wat mogelijkheden, zeker als er 's nachts geleverd wordt.”

“Wat leveringen met grotere vrachtwagens betreft, hebben Volvo, Scania en Iveco inmiddels ook duidelijk de kaart van LNG getrokken voor de productie van hun toekomstige modellen. Het vergroten van het aanbod aan LNG-stations voor vrachtwagens staat dan ook hoog op onze agenda. Zo zijn we in samenwerking met Fluxys betrokken bij de uitbouw van een LNG-tankstation op de rechteroever van de Antwerpse haven (Kaai 528). Dit proefproject zal eveneens een CNG-tankstation omvatten en een eerste bunkerplaats voor langeafstandschepen op LNG (zie afbeelding). Op de as van de Belgische havens en invalswegen ligt trouwens de toekomst voor de uitbouw van de LNG-stations. Door een volwaardig netwerk te voorzien op de zogenaamde 'blue corridor' van Europa is de duurzaamheid van de investering gegarandeerd.”

Uw bedrijf kiest resoluut voor CNG en LNG, maar ondertussen heeft iedereen de mond vol van elektrische wagens. Geloof u daar niet in?

Dewulf: “Ik ben er niet echt een voorstander van. De uitstoot op zich mag dan wel geen fijn stof veroorzaken, maar de batterij van een elektrische wagen weegt snel zeventienhonderd kilogram. De productie van die batterij heeft nog steeds een vervuilende voetprint en er blijkt eveneens uit studies dat de wagen zelf behoorlijk wat fijn stof aanmaakt tijdens het rijden. Ook de autonomie en de lange oplaadtijd blijven nog vraagtekens. Mensen moeten de auto thuis kunnen opladen, maar wat als meerdere auto's in een straat zouden opladen? Daar is ons elektriciteitsnetwerk helemaal niet op voorzien. Op de werkplek moeten er ook weer voldoende oplaadinstallaties aanwezig zijn.”

“Bovendien stelt zich de vraag vanuit welke bronnen we de elektriciteit gaan opwekken. Als we alle kerncentrales sluiten tegen 2025

hebben we misschien gascentrales nodig, die zelf ook behoorlijk CO₂-vervuilend zijn. Als we daar niet in slagen, bestaat de kans dat we onze energie zullen importeren uit Duitsland, waar er nog steeds steenkoolcentrales zijn, en uit Frankrijk, waar de elektriciteit hoofdzakelijk afkomstig is van kerncentrales.”

“Het huidige politieke beleid stuurt ons sterk in de richting van elektrische wagens. De vorige Vlaamse minister van Energie, Annemie Turtelboom, had meer aandacht voor CNG. Jammer dat haar opvolger die trend niet heeft voortgezet en enkel informatie over elektrische wagens in de media brengt, wat wij enigszins betreuren.”

Nog niet zo lang geleden was het verboden om te parkeren in ondergrondse garages als men met een auto op gas reed. Is dat nog steeds gevaarlijk?

Dewulf: “Neen, helemaal niet. Dergelijke waarschuwingen golden voor auto's op LPG (een gas dat zwaarder is dan lucht en voortkomt uit de raffinage van aardolie), maar die techniek verdwijnt geleidelijk uit de markt. Er vindt een volledige omschakeling naar CNG (lichter dan lucht en op basis van natuurlijk gas) plaats. CNG is zeer veilig. Je kunt er overal mee parkeren.”



► www.g-v.be

Diederik Vandendriessche
redactie.be@mediaplanet.com

De diagnose-aansluiting (OBD) werd ontworpen voor het lezen van de mogelijke storingen van het voertuig. Hedendaags is zijn gebruik gekaapt door telematicabedrijven zodanig dat de vereniging van Duitse autofabrikanten serieus de mogelijkheid overweegt om het uitlezen van zulke informatie voor dongle telematica-oplossingen zoals OBD II type onmogelijk te maken. Vanwege de risico's dat deze oplossing veroorzaakt : hacking, diefstal, wijzigingen van gegevens, enz...).

In tegendeel biedt Masternaut een vast gepatenteerde en niet-intrusieve oplossing aan die de veiligheid van het voertuig en die van de bestuurder niet beschadigt omdat de technologie ontworpen door Masternaut alleen de gegevens van de CANBUS leest (zonder enige mogelijkheid om deze te wijzigen).

Deze veilige oplossing is al uitgerust op honderdduizenden voertuigen in Europa en is erkend als de meest innoverende telematica-oplossing op de markt.

Of u nu informatie over geolocalisatiegegevens, rijgedrag (bestuurder), onderhoudsgegevens, foutcodes of nog reële CO2-uitstoot wenst te hebben over uw voertuig: wij zijn uw gesprekspartner.

Dankzij Masternaut zult u kostenbesparingen doen op brandstof en onderhoud, de veiligheid van uw bestuurders verhogen, het milieu verbeteren door het verminderen van CO2-uitstoot.

Overtuigd ? Bel ons nu !

Beheer uw wagenpark met Masternaut



Localiseer

uw voertuigen in reële tijd
(nakijken afgelegde trajecten, bepalen van het dichtsbijzijnde voertuig)



Optimalisatie

van uw activiteiten dankzij gedetailleerde rapporten
(brandstofverbruik, afgelegde kilometers, rijgedrag...)



Bespaar

(brandstofverbruik, onderhoudskosten en verzekering)



Beheer het onderhoud

blijf in reële tijd op de hoogte van de problemen met uw wagenpark (batterij, temperatuur, motor,...)



info@masternaut.be
02 352 60 50
www.masternaut.be

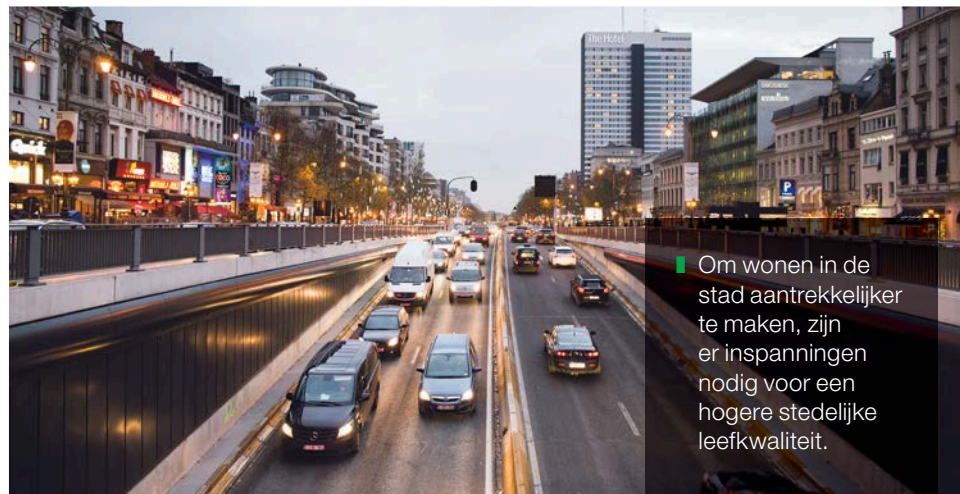
Mobiliteitsadviseur wordt een knelpuntberoep

We staan met zijn allen steeds vaker stil op onze wegen. Het ziet er niet naar uit dat die evolutie snel zal keren. Door de bevolkingsgroei, de vergrijzing én het onevenwicht in de aanwezigheid van alternatieven zijn er dringend meer investeringen nodig. Het beroep van mobiliteitsadviseur wordt een knelpuntberoep.

Volgens het Federaal Planbureau zal de bevolking uitbreiden tot dertien miljoen inwoners in 2060. Bovendien zal de vergrijzing pas in 2040 stabiliseren. Er zullen dus meer mensen zijn die zich verplaatsen voor functionele en recreatieve doeleinden. Alternatieven, zoals combi-t of flexmobiliteit zijn onvoldoende om die extra druk op het verkeer op te vangen.

Proactieve bedrijven

Het mag duidelijk zijn dat de verdere congestie van het verkeer een negatieve impact heeft op de economische ontwikkeling. Naast investeringen van de overheid wordt het voor bedrijven belangrijk om van onderuit te kijken op welke manier ze kunnen bijdragen



Om wonen in de stad aantrekkelijker te maken, zijn er inspanningen nodig voor een hogere stedelijke leefkwaliteit.

aan een gezond mobiliteitsbeleid. Proactief tewerkgaan wordt een noodzaak. Locatiestudies, het juiste bedrijf op de juiste plaats - zowel naar goederenstromen als naar werknemers - nemen aan belang toe. Ook voor het verkrijgen van vergunningen zal de focus nog meer op mobiliteit liggen, zeker in gebieden die al sterk door congestie getroffen worden.

Ruimtelijke planning

Een groot deel van de spits wordt ingevuld door forenzen. Het versterken van onze steden heeft een positieve impact op onze mobiliteit. Niet alleen worden lange auto-gerichte verplaatsingen teruggedrongen, investeringen in duurzame mobiliteit (openbaar vervoer, deelmobiliteit,...) zijn ook

het efficiëntst in de stad. Om de leefkwaliteit in de stad te verbeteren, zijn er inspanningen nodig: betere mobiliteit en investeringen in publieke ruimten en veiligheid.

Alternatieve modi

Nieuwe technologieën, zoals e-bikes, zijn een goed alternatief voor verplaatsingen vanuit de buitengebieden naar de steden. Zij zorgen in afstand voor een verdubbeling van het fietspotentieel. Maar investeringen in openbaar vervoer blijven noodzakelijk. De focus van de investeringen ligt op de stedelijke gebieden en verbindingen. Openbaar vervoer buiten de stedelijke gebieden wordt meer een zaak van de lokale besturen. Intergemeentelijke samenwerking is noodzakelijk om een kwalitatief en betaalbaar basisnet in het buitengebied te kunnen aanbieden. Gespecialiseerde mobiliteitskennis van adviesbureaus biedt een oplossing voor het uitwerken van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Sandra Gasten

redactie.be@mediaplanet.com

Sterk in mobiliteitsadvies
op maat van uw project

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

Een goede bereikbaarheid komt tot stand als mensen zich snel, efficiënt, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen. Bij een steeds sneller gaande maatschappij beweegt de mobiliteit net zo hard mee. De sleutel tot duurzame mobiliteitsoplossingen ligt niet bij fysieke maatregelen alleen. Daarom leggen de mobiliteitsadviseurs van Antea Group als allround adviesbureau de verbinding tussen disciplines zoals infrastructuur, ruimtelijke ordening, milieu en economie. Vanuit het perspectief van de gebruiker geven wij invulling aan duurzame mobiliteit. Met onze kennis dragen wij bij aan een bereikbare, verkeersveilige en leefbare omgeving.

www.anteagroup.be

anteagroup

POPPY

EEN WAGEN WANNEER JE WIL, WAAR JE WIL



1. Download de app
2. Reserveer een wagen
3. Go Poppy!



Multimobiliteit wint terrein

KBC Autolease evolueert in sneltempo van een autoleasemaatschappij naar een duurzame mobiliteitsprovider. Het helpt bedrijven mee om te schakelen naar een future-proof en multimodaal mobiliteitsbeleid. Met succes.



Veelheid aan oplossingen

Baan maken voor een vlottere en schonere mobiliteit die iedereen (van kaderleden tot arbeiders) toelaat heel bewust en vrij te kiezen hoe ze zich willen verplaatsen (woon-werk, professioneel en privé). Dat is het doel van de multimodale strategie van KBC Autolease, en die werpt duidelijk zijn vruchten af.

Alternatieve brandstoffen

Bij de bedrijfswagens geraken de alternatieven voor diesel steeds meer in trek. Vlootbeheerders gaan voor schonere brandstoffen met een lagere CO₂-uitstoot. Afhankelijk van het aantal gereden kilometers en het profiel van de gebruiker levert dat immers vaak een (fiscaal) interessanter kostenplaatje op. Om dat te helpen berekenen, heeft KBC Autolease de Total Cost of Ownership calculatietool ontwikkeld (beschikbaar op www.kbcautolease.be) en een 'Best in Class'-lijst samengesteld met de netto kost voor een 150-tal wagens. De CO₂-uitstoot is daarin een bepalende factor én een stimulans om over te schakelen op een benzinewagen, hybride of elektrische wagen. Of: om de switch te maken naar de fiets.

Doorbraak fietsleasing

De fiets is het belangrijkste alternatief voor

de auto, zeker voor verplaatsingen tot 10 kilometer. In 2016 fietste 18 procent van de beroepsbevolking gemiddeld 7 kilometer tussen woonplaats en werk. De voorbije 5 jaar nam de uitbetaalde fietsvergoeding met 70 procent toe. De fietsleasing van KBC Autolease is voor vele werknemers dan ook een aantrekkelijke oplossing: je kiest een fiets bij een van de 100 lokale fietsdealers en de verzekering, het onderhoud en de VAB-fietsbijstand zijn inbegrepen.

De Olympus-app

Naast de fiets en de wagen kunnen werknemers nog meer vervoermodi in hun multimodaliteitspakket integreren. Om dat allemaal efficiënt te organiseren, is er de Olympus-app. Hiermee kiezen ze de vervoermiddelen die hen het makkelijkst op hun bestemming brengen zoals deelfietsen, openbaar vervoer (NMBS, De Lijn, Tec, MIVB/STIB) en de B-parkings van de NMBS. De werkgever behoudt dankzij de gecentraliseerde facturatie op elk moment het overzicht en kan een mobiliteitsbudget toekennen per werknemer. De Olympus-app bestrijdt zo mee het fileleed en draagt bij tot een betere werk-privébalans. Toch het ultieme doel van een multimodale mobiliteit.

KBC Autolease

Prof. R. Van Overstraetenplein 5, 3000 Leuven
Tel: 016 88 16 00

E-mail: autolease@kbcautolease.be
www.kbcautolease.be

Taxistop biedt een open sourcecode aan voor multimodale routeplanning: carpool + openbaar vervoer

Gedurende drie jaren werkte Taxistop via het Europese onderzoeksproject SocialCar aan de technologie om carpoolritten en openbaar vervoer te integreren in een multimodale routeplanner.

Daarvoor stelde Taxistop haar API ter beschikking om ritten van Carpool.be te delen. Carpool.be is het grootste carpoolplatform voor woon-werkritten in België.

De ritten worden via de SocialCar algoritmes gecombineerd met trein- of busritten.

Heeft u interesse om de codes te gebruiken en zelf nieuwe toepassingen te ontwikkelen? Neem dan contact op met carpool@taxistop.be.



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 636427.



Leuven, je geraakt er zo!

LEUVEN
EEUWENLOU
SPRINGLEVEND

Surf naar zonaarleuven.be en vertel waar je naartoe wil. Je vergelijkt prijzen van alle parkings en kiest de optie die bij je past. Kom je liever met bus of fiets? Ontdek alle tips!



www.zonaarleuven.be