

////////////////////////////////////

**Vorbereiden van een
raamovereenkomst voor het
eenvoudig aankopen van
kwalitatieve lokale Floating Car
Data**

Eindrapportage / 30.09.2025

////////////////////////////////////

Auteurs:

The New Drive & MORE LION

Opdrachtgever:

Agentschap Binnenlands Bestuur - Team Stedenbeleid

1 INLEIDING

Deze eindrapportage werd opgemaakt in opdracht van het Agentschap Binnenlands Bestuur en is het resultaat van een cocreatief proces met verschillende lokale en bovenlokale overheden.

De eindrapportage omvat de belangrijkste conclusies van de verschillende werkpakketten die doorheen het traject werden opgeleverd. Voor de meer gedetailleerde documentatie van elk werkpakket kan u terecht bij het team Stedenbeleid.

Vanuit de contacten van team Stedenbeleid (ABB) met experts uit Vlaamse steden stelden zij vast dat er nood is aan een goedkopere, efficiënte, veilige en gebruiksvriendelijke manier voor de aankoop van floating car data (FCD). Deze opdracht wil tegemoetkomen aan deze nood. Via een meerwaarde-onderzoek wilden we bepalen of een mogelijke raamovereenkomst voor de aankoop van FCD wenselijk is, hoe die er moet uitzien en of er betere alternatieven zijn.

2 WERKPAKKET 1: LANDSCHAPSANALYSE

In dit eerste werkpakket brachten we het volledige ecosysteem van FCD en de afgeleide producten in kaart. We inventariseerden zowel de aanbod- als de vraagzijde en dat op het gebied van spelers, mechanismen (soorten contracten) en marktverhoudingen. Daarnaast wilden we inzicht krijgen in de beleidsvragen die deze data kunnen ondersteunen en de functionele en technische vereisten die nu al gepaard gaan met het gebruik van deze data door lokale overheden.

We kozen er bewust voor om in deze eerste fase al meteen in contact te treden met zowel marktpartijen als met de potentiële FCD-gebruikers. De inzichten zoals hieronder beschreven zijn het resultaat van deze gesprekken.

De resultaten van deze analyse staan hieronder samengevat.

2.1 PARTIJEN BINNEN HET ECOSYSTEEM

We merken dat FCD door zo goed als alle bestuursniveaus in ons land gebruikt wordt. Er zijn verschillende contracten bij de Vlaamse overheid, namelijk bij het Vlaams Verkeerscentrum, AWV, de Werkvennootschap en de Vlaamse Milieumaatschappij.

Daarnaast zijn de provincies geïnteresseerd in FCD, al hebben ze er nog weinig tot geen ervaring mee. Een aantal vervoerregio's en intercommunales heeft wel al contracten voor data & tooling, zoals de vervoerregio Antwerpen en S-LIM in Limburg. Verder gebruiken zowel de grote steden als kleine gemeenten nu al FCD. Onder meer Gent, Leuven, Antwerpen, Oostende, Torhout, Peer, Waregem en

////////////////////////////////////

Schoten hebben of hadden een contract. Enkele politiezones hebben ook aparte contracten, die soms door de gemeente gebruikt kunnen worden.

Er werd ook gesproken met De Lijn, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Waalse overheid, ook zij hebben (raam)contracten en gebruiken de data frequent.

2.2 HUIDIGE EN VORIGE CONTRACTEN

De meeste gemeenten nemen data af van TomTom of Be-Mobile voor analysetools. Voor het louter opvragen van snelheden worden vaak oplossingen van VIA gebruikt. Gent gebruikt daarnaast de kosteloze data van Waze en sommige overheden experimenteerden al met een analyseplatform zoals XYZT dat losstaat van een dataleverancier. De contracten variëren van enkele duizenden tot enkele honderdduizenden euro's, afhankelijk van de type data en specifieke eisen van de afnemers.

Interessant om te vermelden is dat er ook al raamcontracten voor FCD bestaan, zoals het contract van S-LIM in Limburg en een eerder contract voor de Vlaamse Rand. Daarnaast is er in Wallonië eveneens een raamcontract (vanuit Service public de Wallonie richting gemeenten). Zowel de leveranciers als de partijen die deze raamcontracten hebben opgezet, geven echter aan dat ze vaak geen succes zijn. De prijzen blijven hoog voor kleinere opzoekingen en voor grote projecten wordt vaak een studiebureau onder de arm genomen, waar er wordt gekeken in de richting van het studiebureau om een leverancier van floating car data te zoeken. Ook worden de toepassingen bij kleinere gemeenten soms onvoldoende gebruikt om de kostprijs te rechtvaardigen en om er voldoende expertise rond op te bouwen.

Gebaseerd op de informatie die we verzamelden – en die gebaseerd is op een beperkt aantal interviews – schatten we in dat er jaarlijks zo'n **€650.000** besteed wordt aan FCD in Vlaanderen, met ruwweg de volgende opdeling:

- | | | |
|---|-----------|----------|
| • Vlaamse overheid (AWV, VMM, Werkvennootschap) | €170.000 | (26,2 %) |
| • Steden en gemeenten | € 380.000 | (58,5 %) |
| • Intercommunales/vervoerregio's | € 50.000 | (7,7 %) |
| • Politie (en brandweer) | € 50.000 | (7,7 %) |

Als we de informatie opdelen volgens het type product dat afgenomen wordt, en we categoriseren deze volgens de percelen die we gebruikten in de marktconsultatie, komen we tot de volgende bedragen:

- | | | |
|--|-----------|----------|
| • (1) Analysetool - snelheden | € 57.000 | (12,5 %) |
| • (3) Analysetool - Selected Link & HB | € 280.000 | (61,3 %) |
| • (4) actuele snelheden (data) | € 50.000 | (10,9 %) |
| • (5) historische snelheden (data) | € 70.000 | (15,3 %) |

Voor meer info over de verschillende percelen, zie 5.1 'Mogelijke Percelen'.

2.5 RAAMCONTRACT

Antwerpen, Leuven en Lantis zien een gedeeld raamcontract als een kans om **uniformiteit te creëren, prijzen te drukken en tijd te besparen doordat de lokale besturen niet elk een eigen aanbesteding moeten doen**. Leuven en de provincie Antwerpen wijzen erop dat een raamcontract vermijdt dat elke gemeente de **technische expertise in huis moet halen om bestekken op te maken en te gunnen**. De voorkeur voor prijsmodellen verschilt: S-LIM verkiest een pay-per-use model, terwijl andere overheden geen graten zien in het standaardmodel in de markt (jaarlijkse licentie).

Partijen zoals S-LIM die ervaring hebben met een raamcontract voor FCD geven aan dat het beheer van het contract (de 'governance') en de dienstverlening boven op de data belangrijk is om een raamcontract een succes te maken. Hun raamcontract is niet voor herhaling vatbaar. Op Vlaams niveau zou een raamcontract succesvoller kunnen zijn omdat er meer partijen zijn die de data nu al gebruiken en aangeven dit te willen blijven doen. Toch dienen we hier de kanttekening te maken dat een aantal besturen een hogere prijs zou betalen voor FCD dan ze op dit moment doen, als ze meestappen in een raamcontract op Vlaams niveau. Er zijn een aantal grotere steden met meer in-house expertise rond data en analyses, die hun kennis rond FCD kunnen delen naar andere besturen om het raamcontract succesvoller te maken.

2.6 KWALITEIT EN BEPERKINGEN VAN DATA

Op vlak van kwaliteit worden de meeste producten door overheden als kwalitatief beschouwd. De interpretatie van de data vergt wel wat ervaring, en er zijn een aantal kanttekeningen te maken bij het gebruik van FCD.

Zo zijn de gegevens vaak voldoende representatief voor onderzoek naar snelheden. Maar voor bijvoorbeeld herkomst-bestemming of selected link-analyses is er vaak onvoldoende data om uitspraken te doen over verkeer in kleinere straten of woonwijken. Bovendien worden het begin en einde van trajecten uit de data verwijderd door de aanbieders wegens privacywetgeving, waardoor die analyses niet altijd correct zijn als ze binnen een klein gebied uitgevoerd worden.

Verder zijn de gebruikte kaarten niet altijd up-to-date (na bijvoorbeeld infrastructuur- of circulatie aanpassingen) of betrouwbaar (wat snelheidslimieten betreft), wat kan leiden tot foute interpretaties.

2.7 DELEN VAN DATA

Contracten leggen vaak beperkingen op voor het delen van data met politiezones of studie bureaus. Steden zoals Antwerpen willen graag meer flexibiliteit om analyses te delen op projectbasis met partners of onderzoeksinstituten. Er is geen grote vraag om gebiedsdekkende data over een lange periode als open data te delen, eventueel wel gegevens rond een specifiek project – in het kader van transparantie, zonder directe use case. Er is wel vraag vanuit de steden en gemeenten naar het delen van de data die de Vlaamse overheid inwint en aankoopt.

2.8 RISICO'S

De geïnterviewde partijen signaleren een aantal risico's. Zo bestaat de kans dat de **focus van het raamcontract te veel op de ruwe data ligt** en te **weinig op interpretatietools – die laatste worden nochtans veruit het meest gebruikt door (lokale) overheden**. Het gebrek aan kennis over de beperkingen van FCD-tools en data kan ertoe leiden dat beleidsbeslissingen gebaseerd worden op foutieve aannames of interpretaties. Daarnaast is er een risico dat de **governance en ondersteuning horende bij een raamcontract beperkt zijn voor de afnemers, terwijl voor veel respondenten daar net de kansen en meerwaarde liggen**. Tot slot geven mobiliteitsexperts aan dat er vaak onvoldoende interne capaciteit is om met de data en tools aan de slag te gaan en dat een contract zonder opleiding of ondersteuning zijn doel kan missen.

3 WERKPAKKET 2: BEHOEFTEANALYSE

Tijdens de eerdere opdracht “**Mobiliteitsdata toepassen bij beleidsvragen van lokale overheden**” en in werkpakket 1 van deze opdracht werden de databehoeften van lokale besturen en intercommunales al geïnventariseerd. In deze tweede stap gingen we meer in de diepte op zoek naar de behoeften, verwachtingen en vereisten voor de toekomst als het aankomt op het inzetten van FCD. We vertrokken gedeeltelijk vanuit de verslaggeving en de bevindingen van de focusgroepen uit de opdracht “**Mobiliteitsdata toepassen bij beleidsvragen van lokale overheden**”, maar koppelden daar een vervolg aan gericht op FCD aan de hand van enkele focusgroepen. De resultaten hiervan zijn hieronder terug te vinden. We polsten ook naar de ervaringen met de actoren van FCD en bekeken welke beleidsvragen toepassing hebben op FCD en hoe de gemeente hier op dit moment mee omgaat. Aan deze focusgroepen namen **verschillende experts van zowel lokale besturen als Vlaamse instanties deel**.

3.1 SOORTEN DATA – BEHOEFTE

Lokale en bovenlokale overheden hebben nood aan zowel ruwe data als inzichtelijke data in dashboards. Men gebruikt ruwe data voor reistijdgrafieken, HB-analyses en real-time reistijden op minuutniveau. Ook ziet men kaarten als krachtig communicatiemiddel en combineert FCD met andere bronnen zoals parkeerdata. Ook is er vraag naar herkomst-bestemmingsmatrices en verkeersintensiteiten, naast het gebruik van afgeleide informatie en tijdsprofielen.

3.2 FUNCTIONELE VEREISTEN

3.2.1 Gewenste kwaliteit en gebruik

De betrokken partijen willen representatieve en correcte data kunnen raadplegen zodat er correcte analyses en inzichten gegenereerd kunnen worden. Sommige partijen willen gegarandeerde kwaliteitsvolle data om discussies over datakwaliteit te vermijden. Andere partijen willen real-time

//

steeg de meerwaarde voor lokale besturen om aan deze voorbereiding van een mogelijke raamovereenkomst mee te werken gevoelig.

Er werden 4 workshops georganiseerd waarin telkens andere use cases rond FCD werden toegelicht. Tijdens deze interactieve workshops leerden de lokale besturen van elkaars ervaringen en werden onderling tips en methodieken gedeeld.

De elementen uit werkpakketten 1 en 2 die gebruikt werden om de technische en functionele voorwaarden uit werkpakket 3 te vormen werden ook afgetoetst met de deelnemers van de praktijksafari.

5 WERKPAKKET 3: TECHNISCHE EN FUNCTIONELE VOORWAARDEN VOOR EEN RAAMCONTRACT

Werkpakket 3 richt zich op het opstellen van realistische, kwaliteitsvolle, gezamenlijke functionele en technische vereisten voor een potentieel raamcontract voor FCD. Deze vereisten werden gebaseerd op zowel de huidige praktijken (zoals vastgesteld in de landschapsanalyse – werkpakket 1), de wenselijke toekomstige praktijken (op basis van de behoefteanalyse – werkpakket 2 en ook de praktijksafari), als de feedback van de stuurgroep. Het doel was om een neutrale set aan voorwaarden op te stellen die tegemoetkomt aan de juridische vereisten voor overheidsopdrachten en die voor zo veel mogelijk marktspelers haalbaar is (gezien het beperkte aantal aanbieders), evenwel zonder in te boeten op kwaliteit.

De opgemaakte technische en functionele voorwaarden werden opnieuw voorgelegd aan alle betrokken overheden binnen het traject. Zij maakten uitgebreid gebruik van de kans om opmerkingen en feedback te formuleren. Vervolgens werd met sommigen van hen nog individueel afgestemd ter verduidelijking.

De belangrijkste conclusies van de gevalideerde technische en functionele voorwaarden zijn hieronder samengebracht.

5.1 MOGELIJKE PERCELEN

5.1.1 Perceel 1: Analysetool snelheden – voor beleidsdoeleinden

Dit perceel gaat over een grafische analysetool waarmee snelheden van autoverkeer per straat of segment kunnen worden geraadpleegd. De tool moet beleidsmakers helpen om onder meer klachten over te hoge snelheid, bottlenecks, wachtrijen en de effecten van maatregelen te analyseren. De gebruiker kan per tijdseenheid snelheidswaarden (minstens V85) per rijrichting opvragen en deze exporteren. Het is ook mogelijk periodes of specifieke dagen te selecteren en resultaten van verschillende periodes te vergelijken. Extra functies zijn het detecteren van te hoge snelheden, vertragingen en files, het visualiseren van reistijden op zelfgekozen routes en – als meerwaarde – historische gegevens via een koppelvlak (API) opvragen.



5.1.2 Perceel 2 Analysetool snelheden – voor handhavingsdoelinden

Een van de aanbieders gaf tijdens de landschapsanalyse aan dat hun data & tools niet gebruikt mogen worden voor het plannen van snelheidscontroles. Dit is echter een belangrijke use case voor zowel de Vlaamse overheid, gemeente als politiezones. Gezien het beperkte aanbod op de markt werd door de stuurgroep - op vraag van betrokken overheden in het voortraject – beslist om een extra perceel toe te voegen, zodat de aanbieder niet volledig uitgesloten is. Na interne consultatie heeft de leverancier tijdens de marktconsultatie aangegeven bij een grootschalig contract toch open te staan voor gebruik i.h.k.v. verkeersveiligheid. Daarom wordt dit perceel verder niet meer meegenomen, en samengevoegd met perceel 1. De nummering van de percelen wordt echter aangehouden om de traceerbaarheid van de vereisten mogelijk te maken.

5.1.3 Perceel 3: Analysetool selected link en herkomst-bestemming

Deze analysetool biedt twee soorten analyses. Bij een Selected Link Analyse selecteren de gebruikers een wegsegment om te zien waar verkeer vandaan komt en naartoe rijdt, inclusief percentages per stroom. Dit helpt bij analyses van sluipverkeer, wegenwerken of circulatiemaatregelen. Bij een Herkomst-/Bestemmingsanalyse duiden de gebruikers een gebied aan en zien vervolgens welk verkeer dit gebied als herkomst of bestemming heeft, met procentuele verdeling. Beide analyses moeten over het volledige geografische gebied beschikbaar zijn, kunnen voor verschillende tijdsvensters worden uitgevoerd en geven inzicht in het aantal unieke probes¹ zodat de gebruiker de representativiteit van de data kan inschatten. Een meerwaarde is de mogelijkheid om historische gegevens en analyses via een koppelvlak op te vragen en verschillende periodes met elkaar te vergelijken.

5.1.4 Perceel 4: Actuele snelheden (data)

Hier gaat het om het via een API uitlezen van actuele snelheids- en reistijdgegevens op door de afnemer vooraf bepaalde routes. De gegevens zijn bedoeld voor verkeersmanagementtoepassingen, zoals filedetectie of reistijdvoorspellingen. De data moeten minstens elke minuut ververs worden en de free-flow snelheid, het aantal unieke probes en eventueel verkeersevents zoals ongevallen of werken bevatten. De routes moeten eenvoudig aan te passen zijn.

5.1.5 Perceel 5: Historische snelheden (data)

Dit perceel gaat over het leveren van historische snelheidsgegevens per segment voor een specifiek gebied en periode. De data worden op kwartierniveau aangeleverd, inclusief V85-snelheid, reistijd, snelheidslimiet en free-flow snelheid per segment. Gebruikers kunnen zelf filters toepassen zoals weekdag of spitsuren. De aanbieder moet duidelijk aangeven hoe actueel en representatief de gegevens zijn en of segmenten recent aangepast zijn.

¹ Het aantal waarden, in dit geval het aantal voertuigen dat bijdraagt tot de data.

dubbeltellingen bij herkomst-bestemming). Snelheidsgegevens mogen niet gemanipuleerd of afgetopt worden zodat analyses rond snelheidsovertredingen mogelijk zijn.

5.2.6 Dienstverlening & support

De aanbieder moet een duidelijk systeem hebben voor meldingen, storingsen en vragen. Hij beschrijft hoe fouten in data of kaartinformatie snel aangepast worden, en hoe wijzigingen in identifiers, IT-infrastructuur of koppelvlakken worden afgehandeld. Ook gebruikersbeheer en taakverdeling tussen aanbieder en afnemer moeten beschreven worden. Er moet een overzicht zijn van supportniveaus, KPI's, beschikbaarheden en prijzen per supportniveau. Indien onderdeel van het aanbod, moet ook inhoudelijke ondersteuning bij analyses toegelicht worden.

5.2.7 Opleiding en documentatie

De aanbieder voorziet duidelijke documentatie voor alle tools en koppelvlakken. Hij beschrijft hoe nieuwe gebruikers worden opgeleid, hoe training wordt voorzien bij nieuwe versies of functies en of er extra verdiepingsopleidingen zijn voor bestaande gebruikers. Indien dat deel uitmaakt van het aanbod, beschrijft de aanbieder ook hoe gebruikers samen worden gebracht om kennis en expertise uit te wisselen.

6 WERKPAKKET 4: MARKTVERKENNING EN FINANCIËLE ANALYSE VAN EEN RAAMCONTRACT

De technische en functionele vereisten werden aan alle potentiële leveranciers bezocht, met de vraag om schriftelijke feedback te geven. Vervolgens werd met elk van hen een overleg ingepland om de vereisten in detail te overlopen. Alle gecontacteerde leveranciers (zie tabel bij 6.1) gingen hierop in.

De technische en functionele vereisten werden vervolgens bijgesteld aan de hand van wat als realistisch aanzien wordt door de markt. Bij de aanpassingen werd telkens vermeld op basis van welke input deze gebeurde. Zo kan heel transparant nagegaan worden waarom een bepaalde vereiste afgezwakt, dan wel aangescherpt werd.

Elke leverancier werd ook gevraagd voor welke percelen zij een oplossing kunnen aanbieden, en tegen welke grootteorde van prijs. De samenvatting vindt u hieronder.

6.1 DEFINITIEVE PERCELEN

Tijdens het voortraject werd gepolst naar de behoeftes van de verschillende overheden in Vlaanderen. Deze noden werden gebundeld in verschillende logische onderdelen (of 'percelen') die het mogelijk maken om met één raamcontract toch de behoeftes van de vele verschillende (lokale) besturen te kunnen invullen. Een aanbieder kan ervoor kiezen om een product aan te bieden voor één of meerdere percelen,



De prijzen die verzameld werden, liggen gemiddeld in lijn met wat overheden vandaag betalen volgens de landschapsanalyse. Als we op het niveau van de individuele contracten kijken, verschilt de prijs per inwoner sterk, zelfs voor afnemers met een gelijkaardig aantal inwoners. Dit betekent dat de inschatting is dat een raamcontract gemiddeld gelijkaardige prijzen zal opleveren, maar voor sommigen (een stuk) duurder zou uitkomen. Eén van de grote voordelen van een raamcontract is dan weer dat de prijzen transparant zijn voor alle potentiële afnemers.

7 WERKPAKKET 5: ONDERZOEK NAAR ANDERE AANKOOPMOGELIJKHEDEN

Ten slotte onderzochten we wat de voor- en nadelen zijn van een raamcontract, en welke efficiëntiewinsten er geboekt kunnen worden als er zo'n contract zou komen. Er werd een inschatting gemaakt van welke inspanning door welk type profiel er nodig zou zijn aan Vlaamse kant en wat er uitgespaard kan worden bij andere overheden. Er wordt ook ingegaan op welke 'governance' of centrale coördinatie nodig of wenselijk is bij het opzetten van een raamcontract (of andere vormen van gecentraliseerde aankoop)

Daarnaast werd ook onderzocht welke alternatieven er zijn voor een raamcontract. Voor de meest realistische scenario's werd ook berekend wat de financiële impact zou kunnen zijn, samen met de voor- en nadelen voor verschillende actoren.

De prijzen die aan de basis liggen voor de berekeningen zijn gebaseerd op een niet-bindende marktconsultatie, maar we schatten ze wel in als realistisch. Daarnaast zijn alle simulaties gebaseerd op de huidige contracten rond FCD, en de assumptie dat de afname van FCD gerelateerde producten gelijk blijft in de toekomst. Een sterke toe- of afname kan een grote impact hebben op de scenario's.

7.1 INSCHATTING VAN DE VOORDELEN VAN EEN RAAMCONTRACT

Vandaag bestaan er veel afzonderlijke contracten rond FCD, waarbij de prijzen sterk uiteenlopen. Vergelijken we die met de resultaten van de marktconsultatie, dan merken we dat de tarieven die leveranciers opgeven voor een raamcontract niet noodzakelijk veel goedkoper zijn dan wat overheden vandaag gemiddeld betalen, zeker niet voor de kleinere gemeenten. Dit wil zeggen dat sommige afnemers bij afname van een raamcontract substantieel meer zouden betalen dan vandaag – en bijgevolg dus mogelijks een verderzetting van hun huidige contract verkiezen.

Op vlak van de aankoop van data en tooling verwachten we dus weinig financiële voordelen. De prijspunten van de bestaande contracten komen ongeveer overeen met wat uit de marktconsultatie naar voren komt.

Communicatie en change management: Succesvolle implementatie vereist actieve communicatie en bewustmaking bij potentiële afnemers. Taken zijn o.a. informeren over het contract, verduidelijken van mogelijkheden en beperkingen, beantwoorden van vragen en doorverwijzen naar geschikte tools.

Kwaliteitscontrole en contractmanagement: Voor de start van het contract: toetsing van kwaliteitseisen en testdata. Tijdens de looptijd van het contract: opvolging van klachten, kwaliteitsbewaking, overleg met leverancier en coördinatie rond nieuwe features.

Optioneel – inhoudelijke support en kennisdeling: Omdat het voor veel steden moeilijk is om data correct te analyseren, kan centrale ondersteuning voorzien worden, zoals bij het Nederlandse NDW². Mogelijke taken zijn: hulp bij kleine analyses, kennisdeling, combineren van datasets, beantwoorden van inhoudelijk-technische vragen over tools- en datagebruik en het organiseren van uitwisseling tussen gebruikers.

De personeelsinzet om een raamcontract te doen slagen is, samengevat per taak - telkens met vermelding van de recurrentie van de taak, een inschatting van de inspanning (ofwel in 'mensmaanden' of MM voor eenmalige taken of 'voltijdse equivalenten' of VTE voor jaarlijks terugkomende taken):

Wat?	Tijdsinzet	Wie?
Aanbesteding (eenmalig)	3 MM	Aankoper
Kwaliteitscontrole aanbesteding (eenmalig)	2 MM	(FCD) data expert
Beheer contract (recurrent)	0,2 VTE	Aankoper
Communicatie / change mgmt (recurrent)	0,15 VTE	(FCD) data expert OF communicatiespecialist
Kwaliteitscontrole - contact leverancier (recurrent)	0,1 VTE	(FCD) data expert OF aankoper

Samengevat kan de governance dus - los van de eenmalige inspanning - gebeuren met 0,5 VTE. Bij voorkeur door een (FCD) data expert, eventueel bijgestaan door een aankoper en/of een communicatiespecialist met ervaring rond mobiliteit in een overheidscontext.

Idealiter wordt deze 0,5 VTE aangevuld met 0,5 VTE (FCD) data expert die overheden kan ondersteunen bij het maken en valideren van hun analyses. Het raamcontract of de centrale aankoop zou maximaal effect bereiken op het datagedreven mobiliteitsbeleid in Vlaanderen als deze persoon of dit kleine team bovendien aangevuld wordt met 1 VTE mobiliteitsdata expert, die overheden ook kan ondersteunen bij andere vragen en projecten rond andere mobiliteitsdata.

² Hier werken steden samen met provincies en overheidsentiteiten om centraal verkeersdata te organiseren.



7.3 ALTERNATIEVEN VOOR EEN RAAMCONTRACT

Vervolgens werd ook onderzocht wat alternatieven zijn voor een raamcontract. Deze worden hier samengevat en uitgebreid besproken in de rapportage van WP5.

In onderstaande tabel vindt u een inschatting van de financiële effecten van de twee meest realistische scenario's. Uiteraard zijn er meng- of tussenvormen mogelijk van de scenario's, telkens met licht andere voor- en nadelen en financiële implicaties.

	FCD Vlaamse Overheid	Aanbesteding VO	Governance VO	FCD Andere overheden	Aanbesteding AO	Governance AO	TOTAAL
Inschatting huidige contracten	€ 120.000	€ 7.500 (0,1 VTE)	€ 7.500 (0,1 VTE)	€ 287.000	€ 64.000 (0,85 VTE)	€ 0	€486.000
Raamcontract	€ 120.000	€ 20.000 (3MM) + € 15.000 (2,5 MM)	€ 35.000 (0,5 VTE)	€ 287.000	€ 26.000 (0,35 VTE)	€ 0	€480.000
Aankoop door Vlaamse overheid	€ 172.500	€ 12.000 (2MM) + € 15.000 (2,5 MM)	€ 45.000 (0,6 VTE)	€ 0	€ 0	€ 15.000 (0,2 VTE)	€241.500
Samenaankoop	€ 52.500	€ 9.000 (1,5 MM)	€ 13.500 (0,2 VTE)	€ 120.000	€ 64.000 (0,85 VTE) + € 21.000 (3 MM)	€ 31.500 (0,4 VTE)	€291.500

De prijzen worden per jaar uitgedrukt, tenzij het om een eenmalige kost gaat, dan wordt het aantal mensmaanden (MM) vermeld. Om tot een jaarlijkse prijs te komen worden eenmalige kosten verdeeld over 3 jaar. Uitgangspunt voor 1 VTE is € 75.000 per jaar. VO: Vlaamse Overheid - AO: andere overheden.

7.3.1 Een centrale aankoop door de Vlaamse overheid

De marktconsultatie wijst uit dat er een enorm schaalvoordeel te behalen valt wanneer de data en tooling voor heel Vlaanderen gezamenlijk worden aangekocht. De prijzen per inwoner liggen daarbij tot twintig keer lager.

In dit scenario bekijken we daarom de voor- en nadelen van een aanpak waarbij één van de entiteiten van de Vlaamse overheid de data en tooling voor perceel (3) meteen voor het volledige Vlaamse grondgebied aankoopt. Deze data zou vervolgens gratis ter beschikking worden gesteld van alle andere lagere overheden.

Voor een aanbesteding voor het hele Vlaamse grondgebied, volstaat het op dit moment om te focussen op perceel 3 (een tool met mogelijkheid tot analyses rond selected link en herkomst/bestemming). Dit omdat de marktbevraging (zie 6.2) uitwijst dat met de beschikbare analysetools zoals beschreven in perceel 3, ook de huidige use cases voor perceel 1 (analyses rond snelheden) en perceel 5 (datasets met historische snelheden) gerealiseerd kunnen worden. Dan blijven enkel perceel (3) en (4) relevant. Waarbij ons onderzoek uitwijst dat voor perceel (4) - de afname van actuele snelheden via een API er onvoldoende vraag is om de data voor heel het Vlaamse grondgebied aan te kopen (de vraag zou minstens moeten verdriedubbelen). Daarom houden we enkel rekening met perceel (3) in de berekeningen voor dit (en het volgende, zie 7.3.2) scenario.

De **Vlaamse overheid** geeft nu - voor zover bekend - zo'n €120.000 uit aan data en tooling die volgens onze inschatting met het aanbod van perceel (3) gecoverd kan worden. Mocht de **Vlaamse overheid zo'n € 50.000 per jaar meer betalen**, zou ze meteen over **alle gegevens voor haar grondgebied beschikken, en dit voor al haar entiteiten**. Bovendien zou elke gemeente, provincie, intercommunale, vervoersregio, politiezone, ... kosteloos van de data & tools gebruik kunnen maken.

Hierbij wordt uitgegaan van een relatief kleine inspanning voor de Vlaamse overheid als geheel. Op niveau van de verschillende aparte centrale overheidsentiteiten betekent dit echter wel een grotere inspanning; ten opzichte van de huidige middelen die worden ingezet voor het verwerven en het gebruiken van FCD. Daartegenover staat dat de meest voor de hand liggende voordelen worden genoten door niet-centrale overheden.

De totale financiële voordelen voor dit scenario zijn zo'n €245.000 voor alle overheden samen, waarbij al rekening gehouden werd met bijkomende governance kosten. Daarbij komen nog een aantal niet-financiële voor- en nadelen:

- **Voordelen:** eenvoudige aanbesteding, data beschikbaar voor alle overheden, drempels voor gebruik verdwijnen, betere beleidsindicatoren, versterking samenwerking, basis voor een Vlaamse mobiliteitsdatacommunity.
- **Nadelen:** meer centrale governance nodig, grotere inspanning van een Vlaamse entiteit die het voortouw moet willen nemen, meer ondersteuningsnoden doordat eventueel meer onervaren gebruikers gebruik maken van de data & tools (wat op zich positief is).

7.3.1 Een samenaankoop (Vlaamse overheid en lokale overheden samen)

Indien het niet wenselijk of mogelijk is voor de Vlaamse overheid om de data centraal aan te kopen én te financieren, kan het een optie zijn om voor perceel 3 (een data analysetool, inclusief data, die ook herkomst-bestemming analyses en selected link analyses kan uitvoeren) de data en tools met de verschillende afnemers samen aan te kopen en de kostprijs te verdelen. Zoals hierboven vermeld, lijkt het op dit moment niet interessant om dit voor de andere percelen op te zetten. De verhouding wordt momenteel als 30% (Vlaamse overheid) vs. 70% (andere overheden) ingeschat. Als we dit toepassen op de raming voor perceel (3) krijgen we de volgende verdeling:



- **Nadelen:** besparingen verdwijnen grotendeels, autonomie van overheden vermindert, extra commerciële schakel maakt communicatie en samenwerking complexer.

Dit wordt enkel aanbevolen als geen van de andere scenario's haalbaar is.

7.4 CONCLUSIE

Een centrale aankoop door een centrale Vlaamse overheidsentiteit – waarbij de data en tools kosteloos ter beschikking gesteld worden van alle andere overheden - biedt de grootste besparing. Bovendien zijn we ervan overtuigd dat dit de grootste stap vooruit zou zijn voor het datagedreven mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Zeker als er een goede centrale ondersteuning opgezet wordt. Dit betekent wel een grotere inspanning voor een entiteit van de Vlaamse overheid die de meeste lasten draagt, terwijl de meest evidente voordelen bij de niet-centrale overheden liggen. Als die inspanning niet mogelijk is, verdeelt een samenaankoop de lasten en baten evenwichtiger, maar ze is organisatorisch een stuk complexer. Ook hier zal dan één van de partijen het voortouw moeten nemen.

Indien de beide scenario's met aankoop van de data voor het hele Vlaamse grondgebied niet mogelijk zijn, gaat de voorkeur uit naar een raamcontract. De financiële voordelen zijn miniem, en niet elke huidige gebruiker van FCD zal hierop afnemen. Maar een raamcontract zou een substantiële verbetering betekenen rond samenwerking en kennisopbouw, waardoor het de moeite lijkt om een raamcontract op te zetten. De andere twee scenario's zijn het minst aantrekkelijk: 'opname in andere projecten' kan nuttig zijn, maar is tijdelijk en minder robuust. Uitbesteding van aankoop & governance is de minst aantrekkelijke optie en enkel een back-upscenario.

In volgende tabel wordt voor de huidige situatie en elk van de scenario's ingeschat wat de inspanningen zijn voor de Vlaamse Overheid (VO) en andere overheden (AO). De kosten bevatten niet enkel de aankoop van data / tooling, maar ook de geschatte governance. De kosten hebben betrekking op perceel 3 (zie 7.3.1).

	Kost VO (financieel en personeelsinzet)	Besparing VO	Kost AO	Besparing AO	TOTALE KOST	TOTALE BESPARING
Inschatting huidige contracten	€ 135.000	0	€ 351.000	0	€ 486.000	€ 0
Raamcontract	€ 167.000	€ +32.000	€ 313.000	€ -38.000	€ 480.000	€ -6.000
Aankoop door Vlaamse overheid	€ 226.500	€ +91.500	€ 15.000	€ -336.000	€ 241.500	€ -244.500
Samenaankoop	€ 69.000	€ 66.000	€ 222.500	€ -128.500	€ 291.500	€ -194.500

Samenvattende tabel met geschatte kosten en besparingen voor perceel (3) in de verschillende scenario's. VO: Vlaamse Overheid
- AO: andere overheden.

8 AANBEVELINGEN

8.1 EEN KLEIN TOEPASSINGSGBIED

De uitgebreide landschapsanalyse leert – verrassend genoeg – dat zowel overheden als aanbieders aangeven dat gecentraliseerd aankopen van FCD **niet tot een grote boost** in het gebruik leidt, **zelfs als het gratis aangeboden wordt**. Redenen zijn: onvoldoende communicatie en ondersteuning, onvoldoende tijd en expertise bij lokale mobiliteitsambtenaren, en een relatief beperkt toepassingsgebied voor gebruik door kleinere en middelgrote steden. Dit komt onder meer omdat ze vandaag voor iets grotere projecten vaak een studie bureau inschakelen. Voor kleinere opzoekingen zijn de tools te duur en de drempel om ermee te leren werken te hoog. Daartegenover staat dat er in elke gemeente nuttige toepassingen zijn, waarvoor FCD een krachtige oplossing biedt. Het strekt tot de aanbeveling om de afnemende overheden te **ondersteunen bij het selecteren en in kaart brengen van de use cases die met FCD opgelost kunnen worden**, zodat hun inspanningen leiden tot succes. Zie hieronder ook 8.5 en 8.6.

8.2 GEZAMENLIJKE ORGANISATIE EN AANKOOP

Het opzetten van een raamcontract voor FCD kan lokale besturen veel voordelen bieden. Door samen te werken, wordt **de prijszetting transparanter, winnen aanbestedingen aan efficiëntie en krijgen overheden meer onderhandelingsmacht tegenover leveranciers**. Tegelijkertijd is het bij een raamcontract belangrijk te vermijden dat men afhankelijk wordt van één aanbieder. Dit kan door verschillende percelen te gebruiken en het flexibel exporterend van data op te nemen, zodat flexibiliteit en keuzevrijheid behouden blijven.

De marktconsultatie bracht aan het licht dat een andere optie nog aantrekkelijker is dan een raamcontract. Een **aankoop van een FCD analysetool (perceel 3)** geeft elke entiteit van de Vlaamse overheid, maar ook provincies, vervoerregio's, intercommunales, gemeenten, politie en brandweer, ... drempelloos toegang tot FCD voor het hele grondgebied. Dit vergt extra centrale governance, maar de geschatte jaarlijkse besparing is zo'n €245.000 vergeleken met de huidige contracten. Bovendien is de meerwaarde voor het datagedreven mobiliteitsbeleid in Vlaanderen groot – zoals het Nederlandse samenwerkingsverband vanuit NDW aantoonde - en zijn de lokale en regionale overheden vragende partij voor zo'n aanpak.

8.3 KWALITEIT EN BETROUWBAARHEID WAARBORGEN

De waarde van FCD staat of valt met de kwaliteit van de data. Het is daarom aan te bevelen om **FCD waar mogelijk te combineren met vaste meetpunten (telslangen, ...) of andere mobiliteitsdata om de**

kwaliteitsborging te garanderen. Dit verhoogt de betrouwbaarheid en maakt analyses robuuster. Daarnaast is het noodzakelijk om kwaliteitscontroles en validaties uit te voeren voordat de data in beleidsbeslissingen worden gebruikt. Aandachtspunten zijn onder meer de correctheid van snelheidsgegevens, de nauwkeurigheid van kaartsegmenten en de representativiteit van datasets in bepaalde periodes (schoolvakanties) of voor specifieke voertuigtypes.

8.4 TOEPASSINGEN UITBREIDEN EN VERDIEPEN

FCD kan op twee niveaus ingezet worden: **operationeel en strategisch**. Operationeel gebruik richt zich op real-time verkeersmanagement, klachtenafhandeling en de begeleiding van evenementen. Strategisch gebruik draait meer om langetermijnanalyses zoals het evalueren van circulatieplannen, verkeersmodellen of beleidsmaatregelen. Een belangrijke uitbreiding ligt in het beter in kaart brengen van vracht- en logistiek verkeer, inclusief sluiproutes en leveringspatronen. Ook kan FCD meerwaarde krijgen door het structureel te koppelen aan andere databronnen, zoals ongevallenstatistieken, luchtkwaliteitsmetingen, parkeerinformatie en weers- of evenementendata. Een duidelijke governance om deze toepassingen kenbaar te maken onder de gebruikers is daarom een belangrijke aanbeveling (zie ook 8.6).

8.5 ONDERSTEUNING EN KENNISDELING

Voor veel lokale besturen is het analyseren en interpreteren van FCD nog een uitdaging. Daarom is **structurele ondersteuning noodzakelijk, bijvoorbeeld in de vorm van trainingen, helpdesks en begeleidingstrajecten**. Het organiseren van kennisdelingsinitiatieven, zoals de praktijksafari, versterkt bovendien de leercurve door lokale besturen ervaringen en methodieken te laten uitwisselen. Even belangrijk is het bieden van duidelijke richtlijnen over wat wel en niet uit FCD kan worden geconcludeerd, zodat foutieve beleidsbeslissingen door misinterpretatie worden vermeden.

8.6 GOVERNANCE EN DATADELING VERSTERKEN

Een sterk governancekader is essentieel om de gezamenlijke aankoop en het gebruik van FCD duurzaam te maken. Dit betekent dat er **duidelijke rollen moeten zijn voor contractbeheer, kwaliteitsbewaking en communicatie naar de gebruikers**. Daarnaast verdient het aanbeveling om **datadeling met externe partners, zoals politie, onderzoeksinstituten en studie bureaus, eenvoudiger en flexibeler te organiseren**. Dit verhoogt de maatschappelijke waarde van de data. Tot slot moet ook blijvend aandacht besteed worden aan juridische en privacyaspecten (zoals GDPR), zodat data-uitwisseling veilig en verantwoord kan plaatsvinden.

9 AFKORTINGEN

FCD: Floating Car Data

V85: De snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Dit wordt gedaan om "extremen" uit de meting te halen.

OSM-segmenten: OpenStreetMap segmenten

VMM: Vlaamse Milieu Maatschappij

AWV: Agentschap Wegen en Verkeer

NDW: Nationaal Dataportaal Wegverkeer

ABB: Agentschap Binnenlands Bestuur

