



Jan Cools (links) begon eind 2006 met Be-Mobile, Philip Taillieu lanceerde het zusterbedrijf Flow in 2008. © Jimmy Kets

LEVERANCIER VERKEERSINFORMATIE ZET IN OP TWEE FRONTEN

Be-Mobile houdt Zuid-Europa mobiel

Be-Mobile, een leverancier van verkeersinformatie, gaat nu ook de Zuid-Europese wegen zo toegankelijk mogelijk houden. Jonge Turken lopen er mogelijk binnenkort rond met iPhones van de vierde generatie die hen vertellen dat ze beter een halfuurtje vroeger vertrekken als ze hun date niet willen mislopen.

PASCAL DENDOOVEN

'Zuid-Europeanen zijn gek van gadgets', zegt Jan Cools, ceo van Be-Mobile. 'Eerst dachten we dat we voor de Centraal-Europese markt moesten gaan, maar we zijn tot de vaststelling gekomen dat landen als Turkije, Griekenland en Spanje grotere kansen bieden.' Be-Mobile is al de belangrijkste leverancier van verkeersinformatie in België. Vooral als gevolg van de fusie met Touring Mobilis, waardoor Touring voor de helft eigenaar werd. 'De files nemen almaar toe. Onze missie is om de mensen opnieuw controle over hun mobiliteit te geven', zegt Cools. Be-Mobile is vooral bekend voor zijn verkeersinformatie, zoals waar de files staan, maar werkt intussen aan een forse uitbreiding van de

dienstverlening. Naast de klassieke filemeldingen, ongevallen en flitsers mikt Cools in toenemende mate op totaalinfo. 'Beschikbare parkeerplaatsen, brandstofprijzen, uurregeling van het openbaar vervoer', somt hij op. 'De idee is dat wie met de auto naar de stad moet, weet waar hij zal kunnen parkeren en hoe het zit met zijn aansluiting op openbaar vervoer.'

GPS

Ook de manier waarop Be-Mobile die informatie bij de weggebruikers brengt, is een steeds evoluerend gegeven. Het bedrijf heeft een deal met de gps-fabrikanten Mio, Garmin en Tomtom, van wie de betere toestellen de informatie gebruiken. Ook autobouwers als Toyota, Mercedes en Renault bie-

den de diensten aan op hun ingebouwde navigatiesystemen in bepaalde modellen. Audi gebruikt voor zijn navigatiesysteem dan weer de informatie van het Vlaams Verkeerscentrum. Die is gratis.

Het Vlaams Verkeerscentrum baseert zich mee op informatie van Be-Mobile, dat zelf zijn informatie vergaart op basis van de waarnemingen van zo'n 65.000 voertuigen op de Belgische wegen. 'Dat Vlaams Verkeerscentrum werkt soms bewust sturend in het kader van bepaalde mobiliteitsambities en geeft soms zelfs informatie niet door om te beletten dat er op bepaalde plaatsen sluiptwegen genomen worden', zegt Philip Taillieu, die leiding geeft aan het zusterbedrijf Flow. 'Wij leveren de info, zij doen ermee



Flow: 'de Touring Mobilis van de overheid'

Flow zit net als zusterbedrijf Be-Mobile in de markt van mobiliteit. Het biedt oplossingen inzake dynamische verkeerscontrole aan. In de omgeving van Antwerpen zie je tegenwoordig dynamische verkeersborden boven de autosnelweg die zeggen hoeveel minuten het duurt om van de Kennedytunnel naar Antwerpen Zuid of Noord te rijden. 'Maar als Vlaanderen echt wil uitgroeien als logistieke groeipool, moet het nog belangrijke stappen zetten', zegt ceo Philip Taillieu. Flow bestaat sinds 2008 en legt zich toe op dynamisch verkeersmanagement. Daartoe moet Flow net als Be-Mobile betrouwbare verkeersinformatie verzamelen. 'In feite doen we hetzelfde als Be-Mobile', zegt Philip Taillieu. 'Maar we vermarkten het naar een andere klant: de overheid.' Volgens Taillieu is er in Vlaanderen nog heel wat te doen. De systemen die er vandaag zijn, staan vaak niet in relatie tot elkaar. Het gaat om aparte oplossingen die op zichzelf staan. Het gevolg van investeringen in hardware in plaats van in oplossingen.

Groene golf

Een overkoepelend beleid is niet evident omdat zowel de gewesten (voor de snelwegen) als de lokale overheden (voor de lokale wegen) bevoegd zijn. Toch duiken er stilaan toepassingen het straatbeeld op. Kortrijk doet aan actieve verkeersgeleiding, de Ring rond Brugge werkt al meer dan tien jaar met het principe van een 'groene golf': verkeerslichten die de doorstroming van het verkeer bij een bepaalde snelheid optimaliseren. Dynamische parkeerborden die aangeven in welke parking er nog ruimte is, tonen een ander facet. 'De technologie om een actieve verkeerssturing van steden te doen, is er al lang, maar

wordt nog maar weinig toegepast', meent Taillieu. Nederland heeft lengtes voor sprong op Vlaanderen. Stilaan groeit er een bewustzijn maar de af te leggen weg is nog lang. 'Neem nu de Oosterweelverbinding. Daar zijn dure consultants en studie bureaus ingezet, maar de verkeersdata waarop ze zich baseerden zijn zeer fragmentarisch.' De nieuwe rotonde in Wetteren langs de E40, die vooral opvalt door zijn lange files, is een ander bewijs dat de mobiliteitsvisie bij verkeerswerken soms de mist ingaat. 'Studiebureaus zijn te veel gericht op de verkoop van man-dagen', meent Taillieu. 'Dan krijg je soms dure oplossingen die absoluut niet werken.' De eerste rotonde van Vlaanderen, in Dendermonde, is men om die reden opnieuw aan het afbreken: die bleek enkel maar voor meer files te zorgen.

Datacollectie

Gerichte investeringen in datacollectie (via de plaatsing van sensoren) is één van de technieken om de verkeersstromen effectief te kunnen managen. Veel van de beslissingen worden nu genomen door de grote installatiebedrijven die de contracten voor de wegeaanleg binnenhalen. Die bestellen zelf bij hun bekende kanalen, vaak in het buitenland waardoor niet altijd de beste oplossing vanuit mobiliteitsstandpunt er komt.

'Toch is er een positieve evolutie merkbaar', vindt Taillieu. De Vlaamse overheid doet toenemende inspanningen om een mobiliteitsvisie uit te dragen. Zo heeft ze onlangs een groot contract gegund voor file-detectie en file-aanduiding bij wegwerkzaamheden. Flow klopte voor dat contract het verkeerssignalisatiebedrijf Janssens van Glenn Janssens. (pdd)

Wie zijn Jan Cools en Philip Taillieu?

Jan Cools (35) begon eind 2006 met Be-Mobile, een bedrijf dat actuele verkeersinformatie tot bij de automobilisten op de Belgische wegen wil brengen. Zijn zakenpartner Philip Taillieu (34), een jurist van vorming, lanceerde het zusterbedrijf Flow in 2008. Flow is vooral actief op het vlak van dynamische verkeersborden en werkt hoofdzakelijk voor de Vlaamse overheid. Beide bedrijven hangen onder de holding TC Matix.

Jan Cools en Philip Taillieu kennen elkaar van bij het automotive-bedrijf SmartMove (later omgedoopt tot Acunia) van Marc Maes, dat onderuitging toen de technologie-zeepbel uit elkaar spatte. In SmartMove/Acunia, dat de zwarte doos maakte voor vrachtwagens, is heel wat geld gegaan, onder meer van de toen nog gulle weldoener

Ronald Everaert van verzekeringsbedrijf Mercator. 'Wij waren nog twee snotapen toen we bij Acunia werkten maar hebben er wel veel geleerd.' De periode waarin Acunia het moeilijk had, was ook voor de Ieperse sectorgenoot Transics lastig. Maar dat bedrijf spartelde zich wel door de crisis. Uiteindelijk is het opgevestigd door Guido Dumarey van Punch, en kwam het bij Punch Telematix, dat nu zelf overgenomen wordt door het Amerikaanse Trimble.

Een jaar voor Acunia opging in Punch Telematix, vertrokken Cools en Taillieu. Samen richtten ze de zogenaamde Telematics Cluster op, waarin de Vlaamse bedrijven uit de sector konden samenwerken. Na enkele jaren besloten ze om hun eigen mobiliteitsbedrijf op te richten, Be-Mobile voor de privésector en Flow voor de overheidssector. (pdd)

wat ze willen.'

IPHONE

Be-Mobile-info biedt ook actuele verkeersinformatie aan via tal van nieuwssites op internet en levert ook verkeersinfo via een gewone gsm (er is onder meer een commercieel akkoord met Nokia) of op 'gadgets' zoals de iPhone. Cools laat zich enthousiast uit over de iPhone, waar je je eigen routes kan aanmaken (bijvoorbeeld van het werk naar huis) en waar die informatie constant geactualiseerd wordt. 'We zijn lange tijd de meest populaire app in België geweest met tot 60.000 downloads.'

Het aantal weggebruikers dat beschikt over gesofisticeerde mobiliteitshulpmiddelen, is al bij al

nog relatief beperkt. 'We zien nog een enorme groei. Veel autoconstructeurs hebben nog geen oplossingen. Ingebouwde navigatiesystemen zijn nog verre van de regel. Ook het aantal mobiele telefoons dat kan navigeren, zal nog flink toenemen', meent Cools.

REISTIJD

Waar de files staan, is niet het meest relevante, zegt hij. 'Dat zijn harmonica's, ze verplaatsen zich constant. Hoeveel bedraagt mijn reistijd, dat wil de weggebruiker weten', zegt Cools. Om die reden vindt hij ook het voorstellen van sluiptwegen oninteressant. 'Soms doe je er op die kleine wegen langer over door bijvoorbeeld de vele verkeerslichten.'

Praktische info, dat concept wil

Cools nog verder uitbouwen. 'Stel dat je om 8 uur in de luchthaven van Zaventem moet zijn en dat je normale reistijd 1 uur bedraagt. Door een vroeg ongeval op de Brusselse Ring zal je er 2 uur over doen. Als gebruiker wil je daarvan tijdig ingelicht worden en eventueel tijdig alternatieven voorgeschoteld krijgen. Dat betekent dan een infosysteem dat gekoppeld is aan een wekdienst zodat je om halfzes uit de veren bent.' Gepersonaliseerde sms'jes passen ook al in dat concept. Vanaf volgend jaar pakt Be-Mobile uit met een multimodale routeplanner. Auto, trein en bus worden aan elkaar gelinkt om tot een optimale reistijd te komen en de gebruiker het gevoel te geven dat hij controle heeft over zijn mobi-

liteit. In dat kader wordt er een aparte joint venture opgericht met de NMBS-Holding (Go-Mobile).

INFO VERZAMELEN

Hoe gesofisticeerder de diensten, hoe meer betrouwbare basisinformatie Be-Mobile moet hebben. 'We hebben heel diverse manieren om onze informatie in te verzamelen. Eerst en vooral zijn er onze 65.000 wagens in België (120.000 in de Benelux) die informatie naar ons doorsturen. Het gaat om vrachtwagens, taxi's, bestelwagens... De regel is dat als je 2 procent van alle gereden kilometers monitort, je een goede dekking hebt', zegt Philip Taillieu. 'De wagens zijn uitgerust met een apparaatje dat hun positie door-

geeft aan onze centrale computer. Het moeilijkste was om al die gegevens ook om te zetten in bruikbare informatie. Inmiddels staat dat systeem op punt en hebben we zoveel data dat we ook voorspellingen kunnen maken voor de dag die nog moet komen. Een tweede kanaal zijn de interventiediensten en de overheden die ons verwittigen wanneer er werken gepland zijn. Ten slotte zijn er de mensen die Touring Mobilis contacteren wanneer ze een ongeval zien.'

ZUID-EUROPA

Be-Mobile heeft nu zijn zinnen op geografische uitbreiding gezet. 'In de Benelux staan we al op de kaart. In Frankrijk, Duitsland en Engeland zijn al enkele grote spelers aan de slag. We zetten nu in op Zuid-Europa (Turkije, Griekenland Portugal), dat nog onontgonnen terrein is en via bepaalde samenwerkingsakkoorden kunnen we in een volgende stap de zwarte gaten in onze Europese dekking opvullen. Dat zal ons in staat stellen onze klanten (Garmin, TomTom, Nokia...) te volgen. We hebben alvast het voordeel dat het knooppunt Benelux onze thuishaven is. Wie Europese oplossingen wil, kan niet om de Benelux heen.'

Meer toegevoegde waarde en geografische uitbreiding

Be-Mobile dacht de afgelopen twee jaar nog dat Centraal-Europa de evidente uitbreiding was. 'Maar dat is nu *on hold*. De markt is er nog onvoldoende groot. Zuid-Europeanen zijn gadget-freaks. Daar moeten we eerst zijn.' Er is nog een andere reden om voor die markten te gaan. 'Onze concurrenten gaan voor de grote Europese landen waardoor Zuid-Europa blijft liggen. We concentreren ons op markten waar de Nokia's en Navteqs niet mee bezig zijn.'

PARTNER

De groeiversnelling waar Be-Mobile op mikt, noopt tot extra financiële armslag. 'De afgelopen drie jaar hebben we op drie fronten moeten strijden: financiering vinden, technologie op punt stellen en de markt ontwikkelen. We zijn nu klaar voor een stap vooruit en een nieuwe partner zal ons daarbij helpen.'

Be-Mobile zal een kapitaalverhoging doen van 0,5 miljoen euro met de bestaande aandeelhouders, eventueel aangevuld met een nieuwe partner. Daarover wordt met de NMBS-Holding gesproken.

TC Matix, dat zowel Be-Mobile als zusterbedrijf Flow overkoepelt, heeft vandaag de helft van de aandelen van Be-Mobile, naast Touring.

Het geld zal naar marktontwikkeling gaan. 'Onze belangrijkste investeringen hebben we al achter de rug.' Be-Mobile zou dit jaar een omzet realiseren van 4,5 miljoen euro en daarop een nettowinst halen van 0,5 miljoen. Dat wordt meteen de eerste winst sinds de start in november 2006.