

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 28
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 29 september 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Defecte variabele verkeersborden langs gewestwegen - Omvang en aanpak

Een groot aantal variabele verkeersborden die in een schoolomgeving het begin en einde van een zone 30 aangeven, blijken sinds een software-update defect. Dit is al zo sinds begin september, dus van bij het begin van het schooljaar. Als variabele verkeersborden niet oplichten, gelden ze niet, wat betekent dat de normale snelheid van 50 of 70 blijft gelden, in plaats van de gewenste verlaging tot 30 km/u.

250 variabele verkeersborden om een zone 30 aan te geven zijn in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer. (AWV). Het Agentschap communiceerde dat enkele borden vanop afstand gereset konden worden, maar dat een groot deel van de borden ter plaatse gereset moet worden. Het zou nog minstens tot eind deze maand duren voordat dit probleem opgelost zou zijn.

1. Heeft de minister zicht op de omvang van het probleem? Hoeveel borden aan gewestwegen werden geüpdatet en hoeveel werkten er na de software-update niet meer naar behoren?
2. Hebben alle borden dezelfde software?
3. Hoe verloopt de coördinatie van het resetten van de software?
4. Wat is de planning van het herstellen van deze borden? Wanneer zal dit probleem volledig opgelost zijn?
5. Welke maatregelen acht de minister nog mogelijk voor het oplossen van dit probleem?

ANTWOORD

op vraag nr. 28 van 29 september 2017

van **PAUL VAN MIERT**

1. Bijna alle dynamische zone 30 borden op gewestwegen zijn in beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Hoewel het om verschillende generaties en onderliggende technieken gaat, was de update noodzakelijk voor elk van deze borden.

Een groot aantal van deze variabele zone 30 installaties zijn geplaatst in de jaren 2005 – 2007. Hoewel de borden zelf zich nog in een zeer goede staat bevinden, dringt de gedeeltelijke vernieuwing van bepaalde hardware-, maar ook van software-onderdelen en van de gebruikte communicatietechnieken zich op.

Er manifesteren zich meer en meer defecten met de controllers van bepaalde generaties van dynamische zone 30 installaties. Er worden herstellingen uitgevoerd, maar herstelde borden gaan te vaak na één of enkele dagen terug opnieuw uit dienst.

Op niveau van de dynamische borden zijn actueel¹ 816 van de 1.043 borden operationeel (78%). De 22% defecten zijn te wijten aan enerzijds het offline zijn van de borden (waardoor de software-update niet of nog niet kon worden uitgevoerd), maar anderzijds voor een aanzienlijk deel als gevolg van defecte controllers.

2. Er zijn verschillende softwareversies in gebruik aangezien doorheen de jaren verschillende generaties installaties werden gebouwd, zowel wat betreft de topologie (met of zonder centrale kast on-site), alsook wat betreft het type controller.
3. De installaties met variabele zone 30 borden zijn uitgerust met een systeem voor afstandsbeveiliging en -bediening. Op die manier kan vanuit een centraal systeem de toestand van elk bord worden opgevolgd. Heel wat aanpassingen kunnen vanop afstand worden doorgevoerd, net als het herstellen van bepaalde defecten.

Op het ogenblik dat de software-update kon worden doorgevoerd bij de installaties op het terrein, waren sommige ervan niet meer van op afstand bereikbaar. De aanpassingen dienen dan ook ter plaatse te worden uitgevoerd, wat de doorlooptijd van deze tussenkomsten verlengt.

De nodige acties met het oog op de software-update ter plaatse, alsook eventuele herstellingen van defecten (inclusief de meer structurele oplossing van de defecte controllers), kaderen binnen het huidige onderhoudscontract voor deze installaties.

4. Er wordt getracht in de loop van oktober de software-update door te voeren voor alle borden. Parallel wordt gewerkt aan een structurele oplossing voor een bepaalde generatie controllers. Dit zal meer tijd vragen. Er wordt met hoge prioriteit gewerkt aan het oplossen van deze defecten, waarbij verschillende pistes worden onderzocht en getest.

¹ 12 oktober 2017

5. Hoewel de borden zelf zich nog in een zeer goede staat bevinden, dringt de gedeeltelijke vernieuwing van bepaalde hardware-, maar ook van software-onderdelen en van de gebruikte communicatietechnieken zich op.

Technologische evoluties met vernieuwde functionele, maar ook beveiligingseisen zijn hierin de belangrijkste drijfveren. Het huidige onderhoudscontract dateert van 2013 en bevindt zich in zijn laatste fase. De voorbereidingen voor een nieuw onderhouds- en vernieuwingscontract zijn intussen opgestart. Met dit nieuwe contract wil het Agentschap Wegen en Verkeer niet alleen de bestaande installaties in stand houden, maar ze ook (gedeeltelijk) vernieuwen tot op een modern en betrouwbaar niveau.