

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1427
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 6 september 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Korte-afstandsradio (KAR) - Stand van zaken

Op mijn schriftelijke vraag nr. 1208 van 15 juni 2018 antwoordde de minister dat de inschrijvingen op de Request For Information (RFI) voor het KAR-systeem inmiddels werden ontvangen en momenteel worden onderzocht door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. De resultaten van het onderzoek zouden in een beslissingsnota worden gegoten tegen september 2018.

1. Wat is de huidige stand van zaken omtrent het KAR-systeem? Is het onderzoek van AWV en De Lijn ondertussen afgerond? Zo ja, wat zijn de voornaamste conclusies? Zo neen, wanneer zal het onderzoek worden afgerond?
2. Is het mogelijk de beslissingsnota te bezorgen? Zo neen, wanneer wordt de beslissingsnota verwacht?

ANTWOORD

op vraag nr. 1427 van 6 september 2018

van **ANNICK DE RIDDER**

1. De inschrijvingen op de Request For Information (RFI) werden inmiddels onderzocht door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn.

Uit de marktbevraging is gebleken dat naast de huidige technologie van fysieke selectieve lussen, in hoofdzaak twee systemen kunnen onderscheiden worden, die geschikt zijn voor het beïnvloeden van verkeerslichten door openbaar vervoer.

- KAR systemen: dit zijn systemen waarbij er via radiocommunicatie op korte afstand gecommuniceerd wordt tussen het voertuig en het kruispunt.
- C-ITS gebaseerde systemen: deze systemen maken gebruik van cellulaire communicatietechnologie (3G, 4G, 5G) of Wifi-p. De architectuur kan verschillen naargelang de aanbieder, maar verloopt steeds via minstens één server, als tussenstation tussen het voertuig en de verkeersregelaar op het kruispunt.

KAR-systemen zijn gebaseerd op mature technologie die bewezen en beproefd is. Bij deze systemen is steeds specifieke apparatuur (een OBU) nodig aan boord van het voertuig om te communiceren met het kruispunt. Dit betekent dat er naast de kostprijs van deze apparatuur ook ingrijpende wijzigingen aan boord van de voertuigen nodig zijn. De technologie vereist installatie van kruispuntapparatuur maar geen ingrijpende aanpassingen/vernieuwingen aan de bestaande verkeersregelaars. De technologie laat niet toe om ook andere meer toekomstgerichte toepassingen mogelijk te maken.

C-ITS gebaseerde systemen zijn momenteel nog in volle ontwikkeling. Deze technologieën laten onder meer V2X (Vehicle to infrastructure) en V2V (Vehicle to Vehicle) communicatie toe en kunnen een hele waaier aan diensten en use cases aanbieden waaronder het verspreiden van mobiliteitsdata, reisadvies... o.a. via diverse apps, websites. Heel wat use cases/diensten bevinden zich echter nog in een ontwikkel- en testfase, waarbij, vaak aan de hand van proefprojecten, de meerwaarde en de mogelijkheden nog ten volle onderzocht worden. Ook beïnvloeding van verkeerslichten door openbaar vervoer kan een mogelijke use case zijn/worden binnen C-ITS. Tot op heden is het nut en de inzetbaarheid van deze technologieën voor de beïnvloeding van openbaar vervoer echter nog niet uitgetest of aangetoond. Deze technologie vereist weinig of geen specifieke apparatuur aan boord van de voertuigen maar vereist grondige aanpassingen en/of vernieuwingen aan het volledige park van de huidige verkeersregelaars. Bovendien dient ook een centraal systeem voorzien te worden waarop de verkeersregelaars dienen aangesloten te worden.

De conclusies uit deze RFI worden meegenomen in de beslissingsnota.

2. Het ontwerp van beslissingsnota werd een eerste keer besproken op de Taskforce doorstroming van eind september. Op basis van deze bespreking wordt de nota gefinaliseerd en een concreet plan van aanpak toegevoegd, teneinde tegen de volgende Taskforce doorstroming tot een definitieve beslissing te kunnen overgaan. Dit zal nog dit najaar gebeuren.