

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 146
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 20 november 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Korteafstandsradio (KAR) - Stand van zaken

Op mijn schriftelijke vraag nr. 1427 van 6 september 2018 antwoordde de minister dat het ontwerp van de beslissingsnota over het KAR-systeem (korteafstandsradio) een eerste keer werd besproken op de taskforce doorstroming van eind september. Op basis van deze bespreking zou de nota in het najaar worden gefinaliseerd.

Is de nota reeds gefinaliseerd? Zo ja, kan de minister de voornaamste conclusies bezorgen? Zo neen, wanneer wordt de beslissingsnota verwacht?

ANTWOORD

op vraag nr. 146 van 20 november 2018

van **ANNICK DE RIDDER**

De beslissingsnota "Plan van aanpak verbetering doorstroming OV op lichtengeregelde kruispunten" werd een laatste keer besproken en mits het doorvoeren van nog enkele aanpassingen of verduidelijkingen goedgekeurd op de Taskforce Doorstroming van 25/10/2018. De nota werd onlangs definitief gefinaliseerd en gaat in bijlage.

De essentie van het plan van aanpak is niet louter de inzet van (nieuwe) technologie, maar wel een algemene aanpak ter verbetering van de doorstroming van het Openbaar Vervoer (OV) op lichtengeregelde kruispunten. Technologie en verkeerskundige optimalisaties zijn daarbij middelen om de doorstroming van het OV te verbeteren.

Vanuit dat oogpunt is in de nota in eerste instantie een methodiek vastgelegd om te bepalen welke OV lijnen prioritair dienen te worden aangepakt en op welke manier doelstellingen zullen bepaald worden voor deze lijnen. Dit zal gebeuren binnen het kader van de mobiliteitsplannen van de betrokken vervoerregioraden. In overeenstemming met de binnen de vervoerregioraden vooropgestelde doelstellingen, zullen de verkeerslichtenregelingen worden geoptimaliseerd waarbij de meest gepaste technologie en verkeerskundige optimalisaties worden ingezet.

Op vlak van technologie is uit een Request For Information (RFI) die begin 2018 werd gelanceerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn, 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:** bij deze systemen wordt er op basis van GPS-posities draadloos data uitgewisseld tussen voertuig en kruispuntinfrastructuur. Vanaf het moment dat een voertuig in de buurt komt van een kruispunt, wordt er via de KAR apparatuur op het voertuig en de kruispuntinfrastructuur communicatie opgezet. Het voertuig stuurt regelmatig zijn locatie (afstand of tijd tot het kruispunt), op basis van zijn GPS-positie, en andere relevante informatie (o.m. lijnnummer) door naar de kruispuntinfrastructuur. De kruispuntinfrastructuur gebruikt deze informatie om in te grijpen in de verkeerslichtencyclus. KAR-systemen hebben als voordeel dat deze technologie matuur is en al bewezen en beproefd is.
- **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. C-ITS gebaseerde systemen zijn momenteel nog in volle ontwikkeling. Deze technologieën laten onder meer V2X (voertuig tot verkeersregelaar) en V2V (voertuig tot voertuig) communicatie toe en kunnen een hele waaier van diensten en use cases aanbieden waaronder het verspreiden van mobiliteitsdata, reisadvies... 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 systemen voor de beïnvloeding van openbaar vervoer echter nog niet uitgetest of aangetoond.

Gelet op de conclusies van de RFI en het feit dat de tramlijnen, die in Vlaanderen allen tot het kernnet behoren, de hoogste reizigersaantallen kennen alsook een hoge

concentratie aan doorstromingsknelpunten bevatten, wordt er geopteerd om in een eerste uitrolfase te investeren in KAR-technologie op tramlijnen. Daarbij ligt de eerste focus alvast op het kernnet en wordt in tweede instantie nog niet gestart met de dure installatie van het KAR-systeem (omwille van de nood aan specifieke KAR boordapparatuur) op de bussen. Die worden vandaag immers flexibel ingezet op zowel prioritaire als niet-prioritaire lijnen. Voor deze eerste fase maak ik 10 miljoen euro extra vrij.

De mogelijkheden van de C-ITS-technologie op het vlak van beïnvloeding van openbaar vervoer worden verder opgevolgd via het C-ITS-initiatief Mobili-data dat momenteel opgestart wordt tussen het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI).

Wanneer binnen dit project de use cases met betrekking tot openbaar vervoer opgestart worden, zal De Lijn hierbij actief betrokken worden. De opgedane ervaringen zullen meegenomen worden in het plan van aanpak voor de bussen in een volgende fase.

BIJLAGE

Nota