

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 108
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 3 oktober 2014

aan **BEN WEYTS**

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

Verkeerslichtenbeïnvloeding - KAR-systeem

Een degelijke verkeersinfrastructuur, een vlotte bereikbaarheid en een soepele doorstroming zijn cruciaal voor onze economie, maar ook voor onze private verplaatsingen. Het Vlaams regeerakkoord stelt dan ook dat het openbaar vervoer aantrekkelijker moet worden, met comfortabele voertuigen, optimale frequenties, concurrentiële snelheid (o.a. door betere tramverbindingen) en eenvoudig geïntegreerde dienstverlening en tarieven.

De Vlaamse Regering stelt eveneens in haar regeerakkoord dat ze een betere doorstroming voor het openbaar vervoer wil realiseren in overleg met de betrokken lokale besturen. De prioriteit gaat naar dichte vervoersassen (tramlijnen, hoogfrequente lijnen) in de grootsteden en centrumsteden die met een actieplan as per as zullen worden aangepakt. Dit onder meer via verkeerslichtenbeïnvloeding en vrije beddingen.

Deze verkeerslichtenbeïnvloeding ten gunste van het openbaar vervoer en hulpverleningsdiensten kan onder andere tot stand worden gebracht door gebruik te maken van het KAR-systeem (korteafstandsradio). Via dit systeem wordt een draadloos signaal gestuurd naar de verkeerslichten, waardoor deze groen licht geven bij het naderen van bepaalde voertuigen. Het KAR-systeem wordt gebruikt door de kusttram. Momenteel loopt er ook een proefproject met de bussen tussen Brussel en Leuven.

1. Beschikt de minister reeds over een evaluatie van het project KorteAfstandRadio (KAR) voor de kusttram? Zo ja, wat zijn de belangrijkste conclusies?
2. Wat is de stand van zaken betreffende het proefproject op bussen? Zijn hiervan reeds resultaten bekend?
3. Heeft de minister informatie over de financiële kant van het KAR-systeem? Wat is de kostprijs van de installatie van zo'n systeem? Bestaat er een kosten-batenmodel waaraan dit systeem getoetst wordt?

ANTWOORD

op vraag nr. 108 van 3 oktober 2014

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Op 25 maart 2013 werd bekend gemaakt dat het systeem van 'korte afstandsradio' (KAR) voor draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding zou worden toegepast langs het volledige traject van de kusttram. Deze uitbreiding van het KAR-systeem naar het volledige traject van de kusttram kwam er na de positieve evaluatie van het proefproject, waarbij een beperkt aantal kruispunten en trams met het KAR-systeem werden uitgerust. Op kruispunten waar het systeem volledig werd geïmplementeerd (dus zowel in de voertuigen van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn als in de verkeersverkeersregelaars in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer), kan het KAR-systeem de selectieve detectielussen vervangen. Deze lussen moeten dus niet meer in het wegdek worden ingeslepen. Het inslijpen van deze lussen was niet alleen duur in aanleg en onderhoud, maar veroorzaakte ook hinder voor het overige verkeer.
Via een softwareapplicatie kunnen gedetailleerde doorstromingsmetingen worden uitgevoerd op basis van loggings. Op basis van die metingen wordt soms beslist om verkeerslichtenregelingen bij te sturen. Een nadeel van het KAR-systeem is dat de positiebepaling van voertuigen d.m.v. GPS minder accuraat is dan d.m.v. fysieke detectielussen. Daardoor is het niet toepasbaar wanneer een halte vlak voor het lichtengeregeld kruispunt ligt.
2. In het proefproject met bussen op lijn 358 Leuven – Kortenberg - Brussel zijn er een aantal bijkomende ontwikkelingen voorzien. Zo werd het KAR-systeem in de bussen geïntegreerd met de boordcomputer, ontwikkeld in het ReTiBo-project van De Lijn. Een andere ontwikkeling is het compatibel maken van het Vlaamse systeem van draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding met dat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo zullen bussen van De Lijn verkeerslichten kunnen beïnvloeden op Brussels grondgebied en bussen van de MIVB verkeerslichten kunnen beïnvloeden op Vlaams grondgebied. Deze compatibiliteit is echter nog niet volledig gerealiseerd. Op de lijn 358 Leuven – Kortenberg – Brussel zijn er 14 kruispunten en 10 bussen uitgerust. Er is vastgesteld dat het systeem technisch werkt, met uitzondering van de compatibiliteit met het Brusselse systeem. Dit laatste wordt nog verder onderzocht.
3. Vanuit het doorstromingsfonds (artikel 73.16) werd 1,2 miljoen euro geïnvesteerd in de invoering van het KAR-systeem voor de kusttram, ontwikkeling en testen inbegrepen. Het gaat om 3.750 euro per tram, plus 6.700 euro of 12.000 euro per kruispunt (afhankelijk van de al aanwezige installatie).
Voor het proefproject op de buslijn 358 Leuven – Kortenberg – Brussel is er 340.000 euro geïnvesteerd. Buiten deze investering heeft De Lijn ook geïnvesteerd in de ontwikkeling van de boordcomputer met betrekking tot de integratie van het KAR-systeem. De kosten voor de installatie van het KAR-systeem op een kruispunt bedragen ongeveer 3.000 euro. De kosten voor de installatie op een bus bedragen eveneens ongeveer 3.000 euro. Het overige investeringsbedrag was voorzien voor ontwikkelings- en testkosten en voor het leveren van een centraal beheerssysteem. De evaluatie van het KAR-project Leuven-Brussel met bussen is voorzien in de loop van 2015.