

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 14
van **JOS DE MEYER**
datum: 30 september 2015

aan **BEN WEYTS**

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

Vlaams glasvezelnetwerk - Investerings

Op mijn schriftelijke vraag nr. 1541 van 18 augustus 2015 antwoordde de minister:
"De Vlaamse Overheid heeft de voorbije tien jaar geïnvesteerd in het glasvezelnetwerk.
Dat omvat vooral:

- investeringen in de uitbouw van het netwerk voor Dynamisch VerkeersManagement (DVM) langs autosnelwegen en gewestwegen (39,7 mio. euro);
- investeringen langs de waterwegen voor de uitbouw van telematicatoepassingen en afstandsbedieningen (6,6 mio. euro);
- investeringen in het kader van de strategie van Lissabon en zijn opvolger (EU2020) voor aansluitingen van universiteiten, hogescholen en onderzoeksinstellingen (9,2 mio. euro);
- investeringen voor het aansluiten van administratieve sites van de Vlaamse overheid op het eigen netwerk (1 mio. euro).

Het netwerk wordt niet met winstoogmerk beheerd. Het rendement van deze investering is niet te kwantificeren."

1. Welk bedrag aan investeringen wordt nog voorzien in deze legislatuur?
2. Hoe kan de minister een verantwoorde afweging maken of de Vlaamse overheid dit netwerk zelf in stand houdt of dit overlaat aan de private sector in de mate dat het rendement van de investering niet kan worden berekend?
3. Kan de minister een indicatie geven van de omvang van het overschot aan capaciteit op het overheidsnetwerk?

ANTWOORD

op vraag nr. 14 van 30 september 2015

van **JOS DE MEYER**

1. De uitbreiding van het netwerk langsheen ontbrekende stukken wordt weloverwogen en wordt ingepast in projecten van wegeniswerken, van dynamisch verkeersmanagement en van afstandsbediening en -bewaking van telematicatoepassingen. Om de bedrijfszekerheid van telematicatoepassingen te verhogen worden geregeld redundante netwerkpaden aangelegd. Voor de projecten langs waterwegen wordt gewacht op de resultaten van de lopende strategische studies die de prioriteiten zullen bepalen.

In 2014 werd 2,5 miljoen EUR vrijgemaakt voor ontbrekende stukken langsheen de E19 Noord, E34 en N16. Voor de komende jaren zijn momenteel geen grote trajecten meer gepland langs autosnelwegen.

2. De Vlaamse overheid koppelt toepassingen langs autosnelwegen en waterwegen op het netwerk. Op deze plaatsen hebben de telecomoperatoren geen (vast) netwerk, behalve daar waar een stad of gemeente doorkruist wordt.

Bij noodzaak aan uitbreiding van het netwerk wordt steeds een afweging gemaakt of het financieel interessant is om via een telecomoperator te werken of via het eigen netwerk. Die afweging gebeurt op basis van parameters zoals nabijheid tot het bestaande netwerk, bandbreedte, gewenste betrouwbaarheid, nood aan redundantie, back-up mogelijkheden, verwachte levensduur van de installatie,....

Onderstaand enkele voorbeelden waar de netwerkaansluiting niet door uitbreiding van het netwerk gebeurt maar via telecomoperatoren:

- Bewaking van verkeersregelaars van verkeerslichtengeregelde kruispunten via GPRS;
- Bewaking van variabele zone 30 schoolomgevingen via GPRS;
- Bewaking van nieuwe installaties voor bewaking en bediening van de wegverlichting via GPRS;
- Bewaking van pompstations of stuwen waar mogelijk gebeurt via ADSL of GPRS.

Voor deze aansluitingen wordt beroep gedaan op het raamcontract voor telecommunicatiebehoeften van de Vlaamse overheid.

3. Dit overschot aan capaciteit is op elke locatie verschillend. Bij elke uitbreiding van het netwerk worden meerdere wachtbuizen aangelegd (2 of 3) en worden ook telkens meerdere vezels in een wachtbuis geblazen (typisch 48). De investeringskost van het graafwerk is immers veel groter dan van de wachtbuizen of de vezels. Indien de bezettingsgraad zo hoog is dat er minder dan 8 vezels vrij zijn, worden bijkomende vezels geblazen. Dit kan in dezelfde wachtbuis of in een ongebruikte. Vooral rond Brussel, Antwerpen en Gent werden al bijkomende vezels voorzien.