Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 72
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 8 oktober 2015

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Autosnelwegen - Dynamisch beheer maximumsnelheden

Het Verkeerscentrum heeft real-time betrouwbare meetgegevens nodig om dynamische signalisatie correct te kunnen aansturen. Tot op vandaag zijn die gegevens afkomstig van de AID-camera's. (De digitale beeldverwerkingsmodule van de camera kan o.a. de gemiddelde snelheid op een rijstrook bepalen.) Hiermee kan men het verkeer echter enkel reactief aansturen.

Dubbele lussen leveren een extra meetgegeven op, namelijk. de verkeersintensiteit (het aantal voertuigen dat per uur een wegdoorsnede passeert). De installatie van een voldoende aantal dubbele lussen op de E313 maakt het mogelijk om het verkeer in de toekomst ook preventief aan te sturen. Door bijvoorbeeld snelheidsharmonisatie kan de doorstroming van het verkeer dan zijn maximum bereiken. Bijkomend onderzoek zal eerst moeten uitwijzen in welke omstandigheden en op welke manier dat best gebeurt.

1. Op welke parameters is het huidige algoritme gebaseerd om de maximum toegelaten snelheid te bepalen in functie van een optimale doorstroming?

2. Wordt het gebruikte algoritme momenteel reeds verrijkt met big data (reistijden op basis van gsm-signalen,….) voor een betere performantie en afstemming op de werkelijke situatie? Indien dit niet het geval is, zijn er plannen om het algoritme aan te passen en meer performant te maken op basis van real-time info?

3. Wat is de stand van zaken van het bijkomend onderzoek (zie boven)?

Vlaams Parlement
BEN WEYTS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD
op vraag nr. 72 van 8 oktober 2015
van **PAUL VAN MIERT**

1. De snelheidsbeperkingen op de rijstrooksignalisatieborden (RSS) worden volledig automatisch bepaald op basis van verkeersmetingen door detectoren stroomafwaarts.
   Als deze detectoren een verstoring (vertraging/file) detecteren, dan wordt een beperking van 70 of 50 km/u geplaatst op RSS-borden stroomopwaarts. Om te vermijden dat het verkeer hiervoor bruusk moet remmen, wordt een geleidelijke snelheidsafbouw toegepast. Hierbij wordt de snelheid op opeenvolgende portalen systematisch afgebouwd in stappen van 20km/u tot de uiteindelijk gewenste snelheid.
   Het algoritme dat deze beperkingen berekent, werkt op basis van een combinatie van snelheid en bezettingsgraad, bekomen uit deze detectoren. Elke 10 seconden worden de beeldstanden van alle borden op die manier opnieuw berekend. Dit algoritme speelt primair in op de verkeersveiligheid, met name het beveiligen van filestaarten door een stelselmatige snelheidsafbouw naar die staarten toe.
   Naast dit filestaart-algoritme dat overal in Vlaanderen waar rijstrooksignalisatie aanwezig is, wordt toegepast, worden lokaal ook nog andere algoritmes toegepast om de doorstroming te bevorderen. Dit is o.m. het geval op de E40 in het Gentse, n.a.v. kustmigratie (het zogenoemde 'blokrijden'). Deze algoritmes werken eerder proactief: wanneer stijgende verkeersdrukte wordt gedetecteerd, wordt de maximumsnelheid proactief naar beneden gebracht (110 of 90 km/u) om de doorstroming te bevorderen en zo werkelijke filevorming te vermijden of ten minste uit te stellen.

2. De algoritmes voor de aansturing van rijstrooksignalisatie worden gevoed door detectoren. In het verleden werd hiervoor nog gebruik gemaakt van AID-camera's, maar vandaag is zo goed als elk wegvak met rijstrooksignalisatie uitgerust met een dicht meetnet van dubbele lussen om die aansturing te verzorgen. Deze dubbele lussen leveren elke 10 seconden nieuwe gegevens voor nieuwe berekening. Hiermee is deze manier van werken performant in termen van dichtheid van metingen en vooral ook reactiesnelheid: het snel reageren en afstemmen op de werkelijke situatie.
   Real-time data bekomen uit zogenaamde FCD (Floating Car data), zoals gegevens op basis van GSM en GPS-data, zijn doorgaans reeds meerdere minuten oud alvorens ze effectief beschikbaar zijn, en daarom momenteel voor deze toepassing minder geschikt.

3. Er wordt quasi permanent onderzoek gedaan naar verdere optimalisatie van de algoritmes en het gebruik van de rijstrooksignalisatie. Specifiek wat de E313 betreft, is inmiddels echter gebleken deze snelweg zich minder leent tot preventieve snelheidsbeperkingen om de doorstroming te bevorderen.