

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 435

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 19 december 2016

aan **BEN WEYTS**

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

Mobiliteit - Nieuwe technologieën - Dynamisch verkeersmanagement

De Nederlandse overheid heeft een dynamisch verkeersmanagementproject gelanceerd om de files op de Nederlandse autowegen te doen krimpen met 20%, door auto's en verkeerslichten met elkaar te laten communiceren. Ze investeert 90 miljoen euro in het project dat in 2020 voltooid moet zijn. Daarvan gaat 8 miljoen euro naar Be-Mobile, een dochterbedrijf van Proximus.

Be-Mobile houdt zich bezig met de smartphone-applicatie van het project, die ruim één miljoen gebruikers heeft. Door middel van de gps-locatie van smartphones meten ze allerlei zaken en krijgen gebruikers gepersonaliseerde reisadviezen. Een voorbeeld is dat ze een waarschuwing krijgen als er een file op hun route ontstaat. De applicatie meet eerst in real-time de snelheid van gebruikers en stuurt indien nodig een waarschuwing voor vertraagd verkeer. Ook kunnen gebruikers ongevallen of onverwachte werkzaamheden melden.

In de beleidsbrief Mobiliteit 2016-2017 verklaart de minister dat Vlaanderen een internationale proeftuin kan worden voor nieuwe technologieën op het vlak van mobiliteit in de brede zin van het woord.

1. Is de minister op de hoogte van het project bij onze noorderburen?
2. Is Vlaanderen bezig met een vergelijkbaar project?

Zo ja, kan de minister dit uitvoerig toelichten?

Zo neen, is de minister een gelijkaardig project genegen om de files op de Vlaamse autowegen te doen krimpen?

ANTWOORD

op vraag nr. 435 van 19 december 2016

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Ik heb via de pers kennis genomen van het project.
2. In Vlaanderen wordt ook gebruik gemaakt van nieuwe technologieën ten behoeve van het dynamisch verkeersmanagement. Zo wordt, op die snelwegen waar het eigen meetnet minder dicht is uitgebouwd, gebruik gemaakt van 'Floating Car Data' (FCD) om informatie in te winnen over de actuele doorstroming, meer bepaald of en waar er files zijn en wat de actuele reistijd is. Deze gegevens worden gecombineerd met de data die wordt bekomen uit de eigen detectielussen. De daaruit bekomen verkeersinfo wordt opgenomen in de diverse kanalen waarlangs het Verkeerscentrum zijn actuele verkeersinfo tot bij de weggebruiker brengt. Op basis van deze verkeersinfo wordt ook aan verkeerssturing gedaan. Zo zal het verschil in actuele reistijden tussen twee routes mee bepalend zijn om al dan niet een alternatieve route aan te bevelen. Eind oktober heeft het Vlaams Verkeerscentrum voor de aansturing van de dynamische infoborden nieuwe software in dienst genomen. Hierdoor werd ook de service van reistijdinfo op die borden fors uitgebreid naar alle zones met structurele files. Deze reistijden worden berekend aan de hand van eigen meetgegevens, ook op basis van 'Floating Car Data' (FCD).

Nieuwe technologieën worden niet enkel aangewend in het dagdagelijkse dynamisch verkeersbeheer, er worden ook projecten mee opgezet. Zo werd in 2015 een project uitgevoerd waarbij naar aanleiding van een groot evenement (de Antwerp 10-Miles) in een samenwerkingsverband tussen de organisator, Be-Mobile en het Vlaams Verkeerscentrum een specifieke multimodale routeplanner werd gebouwd. Hiermee konden de deelnemers hun vervoerswijze- en routekeuze maken, waarbij rekening werd gehouden met de specifieke verkeerssituatie van die dag (talrijke wegafsluitingen, extra inzet van openbaar vervoer en P+R-parkings).

Het project CITRUS dat mede door mijn administratie is opgezet, steunt op dezelfde basisgegevens en heeft gelijkaardige objectieven.

Het project beoogt in eerste plaats de ontwikkeling van een filestaart-waarschuwingssysteem op basis van signalen afkomstig van o.m. mobiele telefoons, aan te vullen met waarschuwingen voor stilstaande voertuigen op de pechstrook en mobiele werven (zoals vereist voor o.m. bermonderhoud). Dit luik betreft dus in eerste plaats het vermijden van ongevallen, en de hinder en het leed hierdoor veroorzaakt. Bijkomend onderzoekt CITRUS ook hoe verkeerslichten meer dynamisch rekening kunnen houden met de reële verkeersafwikkeling op elk moment, en hoe het aankomende verkeer daarbij optimaal kan worden geïnformeerd over de aangewezen rijsnelheid, dan wel de nog resterende groen-tijd. In combinatie met onderzoek naar dynamische routegeleiding en intelligente dispatching mikt dit luik van het project vooral op het vermijden van files en het onnodig (bruusk) remmen of optrekken – wat een reductie van brandstofverbruik en voertuigemissies met zich mee zou moeten brengen.

CITRUS loopt over drie jaar en geniet van 50% Europese cofinanciering. Het situeert zich in het domein van de zogenaamde 'Coöperatieve Intelligente Transport Systemen (C-ITS)' waarin Vlaanderen aansluiting zoekt met de koplopers. Projectpartners in CITRUS zijn, naast mijn administratie: Be-Mobile, Colruyt Groep, onderzoeksbureau TMLeuven, Flow en de havens van Antwerpen en Zeebrugge. De

eerste toepassingen worden vanaf eind 2017 getest op de weg middels een vloot van ca. 300 vrachtwagens. Het project voorziet tenslotte in een evaluatie tegen 2019 van zowel de technische invulling als de gerealiseerde effecten in termen van ongevallenreductie, reistijdbetrouwbaarheid, het terugdringen van voertuigemissies als een ondersteuning van de rijtaak.

Indien de verwachtingen worden ingelost, wens ik te bekijken hoe de ontwikkelde toepassingen ruimer kunnen worden uitgerold en ter beschikking kunnen worden gesteld van alle weggebruikers.