

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1208
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 15 juni 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Korte-afstandsradio (KAR) - Request for information

Op mijn schriftelijke vraag nr. 1010 van 20 april 2018 antwoordde de minister dat de inschrijvingen op de Request For Information (RFI) voor het KAR-systeem inmiddels werden ontvangen en momenteel worden onderzocht door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. De resultaten van het onderzoek zouden in een beslissingsnota worden gegoten tegen september 2018.

Het is echter niet bekend welke systemen er worden onderzocht en hoe ze worden onderzocht in de praktijk.

Welke systemen worden momenteel onderzocht als alternatief of aanvulling voor het KAR-systeem? Op welke wijze worden ze onderzocht? Kan de minister hier meer informatie over bezorgen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1208 van 15 juni 2018

van **ANNICK DE RIDDER**

In Vlaanderen maken installaties voor beïnvloeding van verkeerslichten door het openbaar vervoer, momenteel gebruik van selectieve lussen in het wegdek. Dit betekent dat aan de hand van een in- en uitmeldlus, de aanwezigheid van een openbaar vervoer (OV) voertuig wordt doorgegeven aan de verkeersregelininstallatie. Zowel de in- als uitmeldlus bestaat in principe uit twee opeenvolgende lussen in het wegdek: een 10 kHz-lus en een datalus. De 10 kHz-lus stuurt constant een 10 kHz signaal uit. In het voertuig zit apparatuur die bij het detecteren van dit signaal, data (o.m. lijnnummer) doorstuurt. Deze data wordt ontvangen door de datalus in het wegdek. De data wordt in de verkeersregelininstallatie omgezet naar een prioriteitsaanvraag voor een bepaalde richting.

Een andere mogelijkheid voor het beïnvloeden van de verkeerslichtenregeling door het openbaar vervoer is op basis van KAR. KAR staat voor korte afstandsradio. Met deze techniek wordt er op basis van GPS-posities draadloos data uitgewisseld tussen voertuig en kruispuntinfrastructuur. Vanaf het moment dat een voertuig in de buurt van een kruispunt komt, wordt er via de korte afstandsradio-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. Vanaf het moment dat het voertuig het kruispunt voorbij is, wordt de communicatie stopgezet.

De KAR-technologie heeft het grote voordeel dat er geen lussen meer moeten worden geïnstalleerd in het wegdek en dat aanpassingen (zoals vb. verplaatsen van lussen) zonder grote meerkost kunnen gebeuren. Gelet op de mogelijke voordelen van KAR, werden met deze technologie twee proefprojecten uitgevoerd: één op het traject van de kusttram en een tweede op het traject Leuven-Brussel.

De beide proefprojecten waren er voornamelijk op gericht om de technische haalbaarheid (betrouwbaarheid en nauwkeurigheid) van de KAR-technologie uit te testen. In deze proefprojecten werden de verkeerskundige functionaliteiten in eerste instantie dan ook behouden op het niveau van de bestaande technologie op basis van lussen. Tijdens de proefprojecten is gebleken dat op vlak van de nauwkeurigheid van de positiebepaling niet het gewenste resultaat werd behaald. Gelet op deze technische moeilijkheden, zijn de mogelijke verkeerskundige meerwaarden van KAR nog niet aan bod gekomen tijdens deze proefprojecten.

Naast de proefprojecten met KAR, werden nog geen andere proefprojecten met andere systemen/technologieën voor beïnvloeding van verkeerslichten door openbaar vervoer opgezet.

Gelet op het feit dat uit de proefprojecten met KAR is gebleken dat op vlak van de nauwkeurigheid van de positiebepaling niet het gewenste resultaat werd behaald, en dat er andere technologieën (ITS) in opmars zijn, die potentieel geschikt zijn voor de beïnvloeding van de verkeerslichtenregelingen door het openbaar vervoer, heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een Request for Information (RFI) gelanceerd om de markt te bevragen naar verbeteringen voor de technische problemen van KAR en de

mogelijkheden die nieuwe technologieën bieden op vlak van beïnvloeding van verkeerslichten door openbaar vervoer. De RFI is in bijlage bijgevoegd.

De inschrijvingen die in het kader van de RFI werden ontvangen, worden momenteel door AWW en de Vervoersmaatschappij De Lijn onderzocht.

BIJLAGE

Marktonderzoek RFI