

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 716
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 2 april 2019

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Verkeerslichtenbeïnvloeding door bussen en trams

Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken is het belangrijk dat de trams en bussen van De Lijn stipt rijden. Vandaag staan ze echter vaak in de file, waardoor de reistijd aanzienlijk toeneemt. Daarom is het belangrijk om te investeren in een betere doorstroming van het openbaar vervoer. De Vlaamse Regering besliste op 13 juli 2018 om 10 miljoen euro vrij te maken voor 'de verbetering van de doorstroming via verkeerslichtenbeïnvloeding'. In september zou de opdracht voor de grootschalige uitrol ervan in de markt worden gezet, zo meldde De Tijd op 17 juli 2018.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) legt in dat artikel uit dat er in het najaar van 2018 werd nagegaan welke mogelijke systemen er vandaag bestaan. Welk systeem er dus zal worden ingevoerd, is nog niet beslist. Bovendien zal het geleidelijk worden ingevoerd en moet De Lijn aangeven welke kruispunten hiervoor prioritair zijn.

In het verleden werden er ook al andere soortgelijke projecten opgestart. Zo was er een proefproject met een systeem van 'korte afstandsradio' (KAR-systeem) op lijn 358 Leuven-Kortenbergh-Brussel in het begin van de legislatuur. Dat systeem werd toen nog gekoppeld binnen het ReTiBo-project (Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer) van De Lijn. Een van de drempels waar het systeem toen op botste was het compatibel maken van de systemen in de verschillende gewesten.

Ik citeer hierbij uit het antwoord van de minister op schriftelijke vraag nr. 108 van collega De Ridder van 3 oktober 2014: "In het proefproject met bussen op lijn 358 Leuven - Kortenbergh - 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 - Kortenbergh - 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."

1. Kan de minister toelichten waarom er niet werd voortgewerkt op het systeem dat in het begin van de legislatuur werd uitgetest op lijn 358?

2. Zal de minister de compatibiliteit tussen de systemen van de gewesten als voorwaarde opleggen voor het toekomstige systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding?
3. Tegen wanneer zal het (nieuwe) systeem effectief operationeel zijn in trams en bussen?
4. Op welke manier beslist De Lijn welke kruispunten prioritair zijn?
5. Kan De Lijn op basis van bovenstaande criteria aangeven welke kruispunten dat vandaag zijn?
6. Hoeveel kruispunten kan de minister met het budget, waarin voorzien, aanpakken?

ANTWOORD

op vraag nr. 716 van 2 april 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. In Vlaanderen maken traditionele installaties voor beïnvloeding van verkeerslichten door het openbaar vervoer (OV), 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 verkeersregelinstallatie, waar de data wordt omgezet naar een prioriteitsaanvraag voor een bepaalde richting.

Naast de technologie met selectieve lussen, zijn andere technologieën beschikbaar en/of in opmars om de doorstroming van het openbaar vervoer via verkeerslichtenbeïnvloeding te verbeteren. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft aan de hand van 2 proefprojecten ervaring opgedaan met de KAR (= korte afstandsradio) technologie. Deze technologie maakt gebruik van de GPS-techniek voor de lokalisatie van de voertuigen en van korte afstandsradio (KAR) voor de communicatie tussen de voertuigen van De Lijn en de verkeersregelaars in het beheer van het AWV.

De proefprojecten waarbij KAR werd toegepast, waren er voornamelijk op gericht om de technische haalbaarheid (betrouwbaarheid en nauwkeurigheid) van de KAR-technologie uit te testen. Na de eerste veelbelovende resultaten van het proefproject met KAR op de kusttram (gestart in 2007), werd in 2010 een tweede proefproject opgestart op de buslijn 358 Leuven-Kortenbergh-Brussel om volgende bijkomende aspecten te onderzoeken:

- bruikbaarheid van KAR in een andere omgeving: op een bus, in gemengd verkeer;
- compatibiliteit met het KAR-systeem dat geïmplementeerd wordt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- integratie met de boordcomputer (ReTiBo).

Uit de proefprojecten is gebleken dat op vlak van de nauwkeurigheid van de positiebepaling nog niet het gewenste resultaat werd behaald.

Gelet op het feit dat de KAR systemen die gebruikt zijn in de beide proefprojecten, reeds vrij oud zijn en het feit 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) samen met De Lijn 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. Uit de RFI is gebleken dat de enige draadloze systemen die momenteel voldoende matuur en beproefd zijn, de huidige op de markt beschikbare KAR systemen zijn.

Mede op basis van de resultaten van de RFI werd een plan van aanpak opgemaakt voor de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer op lichtengeregelde kruispunten. Dit plan van aanpak werd goedgekeurd op de taskforce doorstroming d.d. 25 oktober 2018. In een eerste fase zullen alle tramlijnen worden

uitgerust met de KAR technologie. In overeenstemming met de wetgeving overheidsopdrachten moet de opdracht voor deze uitrol toegewezen worden via een aanbestedingsprocedure. Rekening houdende met dit en gelet op het feit dat de KAR systemen uit de proefprojecten vrij oud zijn, kan en zal niet zomaar verder gewerkt worden met het systeem uit de proefprojecten.

De aanbestedingsprocedure zal in 2019 gelanceerd worden. Ik maak hiervoor in totaal 10 miljoen euro vrij.

2. Aangezien deze uitrol van KAR-technologie zich beperkt tot de tramlijnen in Vlaanderen, is de compatibiliteit met de systemen uit andere gewesten (voorlopig) niet van toepassing.
3. Zoals gesteld in het antwoord op vraag 1, bestaat de eerste fase uit een uitrol van KAR op de tramlijnen. Het bestek hiervoor zal in 2019 worden gepubliceerd. De aanvang van deze opdracht wordt voorzien in de loop van volgend jaar. Voor de bussen zal in een volgende fase een plan van aanpak opgemaakt worden.
4. Een goede doorstroming op het hele traject van een bus- of tramlijn geeft pas het gewenste resultaat als men voor een OV-corridoraanpak gaat (en dus alle kruispunten op die laan gaat inrichten voor een betere doorstroming).

Naar aanleiding van de opstart van de vervoerregio's maakte De Lijn een rapport voor elke vervoerregio met daarin ook een hoofdstuk over doorstroming. Dit zal de basis vormen voor de bepaling van de prioritaire OV-corridors ter verbetering van de doorstroming door de vervoerregioraden.

5. De Task Force Doorstroming besliste op 25 oktober 2018 om in de eerstvolgende uitrolfase voor verkeerslichtenbeïnvloeding prioritair alle trams en tramlijnen in Vlaanderen uit te rusten met een KAR-systeem voor verkeerslichtenbeïnvloeding, gezien:
 - het feit dat de tramlijnen in Vlaanderen allen tot het kernnet behoren, de hoogste reizigers aantallen kennen, en ook een hoge concentratie aan doorstromingsknelpunten bevatten
 - er met behulp van de beschikbare technologieën naar verwachting de grootste winsten op het vlak van doorstroming kunnen bereikt worden op tramlijnen
 - een significant gedeelte daarvan van een aparte bedding gebruik maakt.

In een volgende fase komende prioritaire corridors op de buslijnen aan bod.

6. In totaal dienen, naast de apparatuur op de trams zelf, ongeveer 201 kruispunten op gewestwegen te worden uitgerust met KAR apparatuur. Dit kan binnen het hiervoor vrijgemaakte budget van 10 miljoen euro.