

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 957
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 10 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Openbaar vervoer - Doorstromingsprojecten

De doorstroming van het openbaar vervoer is een belangrijk aandachtspunt om het performanter te maken. In de opmaak van het Antwerpse Routeplan 2030 wordt de nadruk gelegd op de noodzaak van extra investeringen ter verbetering van de doorstromingskwaliteit van bussen en trams. Om deze redenen heeft de minister in haar beleidsnota ook sterk gefocust op doorstroming. Daarbij wordt bijvoorbeeld het implementeren van een dynamisch verkeersmanagement ter bevordering van de doorstroming vermeld. Hiervoor wordt gewerkt met middelen uit het Doorstromingsfonds, jaarlijks 32 miljoen euro. Na een recente 'request for information' door De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werd door de minister besloten het KAR-systeem, een systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding, verder uit te bouwen voor tramlijnen.

1. Wat is de stand van zaken met de doorstromingsprojecten voor het openbaar vervoer in Vlaanderen?
2. Wat is de stand van zaken rond de uitrol van het KAR-systeem op tramlijnen? Wordt dit concreet gepland voor het tramnetwerk in Gent of Antwerpen?
3. Zijn er al verdere plannen om de doorstroming van bussen in Vlaanderen te verbeteren? Zullen bussen die rijden op trambeddingen ook gebruik kunnen maken van het KAR-systeem?
4. Kan de minister een overzicht geven van de specifieke investeringen met het Doorstromingsfonds in 2019, en hoe dit budget concreet gebruikt wordt in 2020?
5. In het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020 wordt 703.000 euro ingeschreven voor verkeerslichtenbeïnvloeding (GIP003052/01 en GIP003052/02).

Welke concrete investering wordt hiermee gepland? Maakt dit budget deel uit van het Doorstromingsfonds? Is dit een aanvulling op projecten gefinancierd via het Doorstromingsfonds, of gaat het om een geheel andere investering?

ANTWOORD

op vraag nr. 957 van 10 juni 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Binnen de vervoerregio's wordt de doorstromingsproblematiek besproken. Elke vervoerregio heeft zijn eigen ritme en dynamiek. Daardoor staat dit niet overal even ver. Dit varieert:

- nog niet opgestart
- een algemene voorstelling op de vervoerregioraad gegeven
- besproken in werkbanken met clusters van gemeenten

Ondertussen wordt er werk gemaakt van een vlottere doorstroming op gewestwegen via de projecten zoals vermeld in het GIP* en op gemeentewegen door intens te overleggen met de lokale overheden.

* In het geval details moeten aangeleverd worden stel ik voor dat u mij deze punctueel opsomt en deze zullen door de verantwoordelijken voor het beheer van het GIP worden aangereikt

2. De aanbestedingsprocedure voor de uitrol van het KAR systeem op tramlijnen is lopende. Er wordt naar gestreefd om de aanbestedingsprocedure in het najaar 2020 af te ronden. Deze uitrol voorziet o.a. in een uitrol op de tramnetwerken in Gent en Antwerpen.
3. Om de doorstroming van het openbaar vervoer (OV) aan lichtengeregelde kruispunten te verhogen werd in 2018 een plan van aanpak opgemaakt door het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn. Dit plan van aanpak werd goedgekeurd door de Taskforce Doorstroming van 25/10/2018.

De essentie van het plan van aanpak is niet louter de inzet van (nieuwe) technologie, maar wel een algemene aanpak ter verbetering van de doorstroming van het Openbaar Vervoer (OV) op lichtengeregelde kruispunten. Technologie en verkeerskundige optimalisaties zijn daarbij middelen om de doorstroming van het OV te verbeteren.

Vanuit dat oogpunt is in de nota in eerste instantie een methodiek vastgelegd om te bepalen welke OV lijnen prioritair dienen te worden aangepakt en op welke manier doelstellingen zullen bepaald worden voor deze lijnen. Dit zal gebeuren binnen het kader van de mobiliteitsplannen van de betrokken vervoerregioraden. In overeenstemming met de binnen de vervoersregioraden vooropgestelde doelstellingen, zullen de verkeerslichtenregelingen worden geoptimaliseerd waarbij de meest gepaste technologie en verkeerskundige optimalisaties worden ingezet.

Op vlak van technologie is uit een Request For Information (RFI) die begin 2018 werd gelanceerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Lijn, gebleken dat naast de huidige technologie van fysieke selectieve lussen, in hoofdzaak twee systemen kunnen onderscheiden worden, die geschikt zijn voor het beïnvloeden van verkeerslichten door openbaar vervoer.

- KAR-systemen: bij deze systemen wordt er op basis van GPS-posities draadloos data uitgewisseld tussen voertuig en kruispuntinfrastructuur. Vanaf

het moment dat een voertuig in de buurt komt van een kruispunt, wordt er via de KAR 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. KAR-systemen hebben als voordeel dat deze technologie matuur is en al bewezen en beproefd is.

- C-ITS gebaseerde systemen: deze systemen maken gebruik van cellulaire communicatietechnologie (3G, 4G, 5G) of Wifi-p. De architectuur kan verschillen naargelang de aanbieder, maar verloopt steeds via minstens één server, als tussenstation tussen het voertuig en de verkeersregelaar op het kruispunt. Deze technologieën laten onder meer V2X (voertuig tot verkeersregelaar) en V2V (voertuig tot voertuig) communicatie toe en kunnen een hele waaier van diensten en use cases aanbieden waaronder het verspreiden van mobiliteitsdata, reisadvies... via diverse apps, websites... Heel wat use cases/diensten bevinden zich echter nog in een ontwikkel- en testfase, waarbij, vaak aan de hand van proefprojecten, de meerwaarde en de mogelijkheden nog ten volle onderzocht worden. Ook beïnvloeding van verkeerslichten door openbaar vervoer kan een mogelijke use case zijn/worden binnen C-ITS. Tot op heden is het nut en de inzetbaarheid van deze systemen voor de beïnvloeding van openbaar vervoer echter nog niet uitgetest of aangetoond.

Gelet op de conclusies van de RFI en het feit dat de tramlijnen, die in Vlaanderen allen tot het kernnet behoren, de hoogste reizigersaantallen kennen alsook een hoge concentratie aan doorstromingsknelpunten bevatten, werd er geopteerd om in een eerste uitrolfase te investeren in KAR-technologie op tramlijnen. Daarbij ligt de eerste focus alvast op het kernnet en wordt in tweede instantie nog niet gestart met de dure installatie van het KAR-systeem (omwille van de nood aan specifieke KAR boordapparatuur) op de bussen. Die worden vandaag immers flexibel ingezet op zowel prioritaire als niet-prioritaire lijnen.

De mogelijkheden van de C-ITS-technologie op het vlak van beïnvloeding van openbaar vervoer worden verder opgevolgd via het programma Mobilidata. De opgedane ervaringen zullen meegenomen worden in het plan van aanpak voor de bussen in een volgende fase.

Bussen die rijden op trambeddingen zullen geen gebruik maken van het KAR-systeem.

4. De tabel in bijlage 1 geeft de investeringen weer die het Agentschap Wegen en Verkeer realiseerde met het doorstromingsfonds in 2019.

De tabel in bijlage 2 geeft de geplande investeringen van het Agentschap Wegen en Verkeer met het Doorstromingsfonds, zoals opgenomen in het GIP 2020, weer.

5. Post GIP003052/01 staat toe dat De Lijn participeert in proefprojecten rond busbeïnvloeding in het kader van C-ITS in Antwerpen om zo kennis op te doen rond toekomstige technologieën. De middelen voor de uitrol van KAR zijn voorzien in post GIP003052/02.

BIJLAGEN

1. [Investerings doorstromingsfonds 2019](#)
2. [Investerings doorstromingsfonds 2020](#)