

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 163

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 27 oktober 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Antwerps tramnet - Doorstroming

De doorstroming van het openbaar vervoer is een belangrijk aandachtspunt om dat openbaar vervoer meer performant te maken. In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken wordt ook sterk gefocust op de verbetering van de doorstroming. Om de doorstroming te verbeteren werd al enkele jaren geleden een proefproject uitgerold waarbij verkeerslichten sneller groen licht geven aan trams (KAR-proefproject). Met die korte-afstandsradiotechnologie wordt een verbinding tot stand gebracht tussen de trams van De Lijn en de verkeerslichteninfrastructuur, zodat de trams sneller groen licht hebben. Dit proefproject werd uitgerold op de kusttram en op een pilootcorridor in Gent, en werd positief geëvalueerd.

Evenwel werd in het antwoord van de minister op mijn vorige vraag over dit thema (schriftelijke vraag nr. 1341 van 9 juni 2023) gesteld dat er gekozen werd om de inzet van de KAR-technologie te beperken en te opteren voor de digitale C-ITS-technologie, die eerder op enkele buslijnen werd getest. De uitrol van een betere methode is enkel goed nieuws, maar het is nu vooral zaak om te zorgen dat de trams niet langer zoveel tijd verliezen voor verkeerslichten. Uit de laatste doorstromingscijfers die ik opvroeg, blijken we momenteel op een commerciële snelheid van 16,4km/u te zitten. Dat is ver van het doel van 25km/u.

1. Kan er meer informatie gegeven worden over de keuze voor het C-ITS-project? Welke troeven en meerwaarde biedt die technologie ten opzichte van het KAR-proefproject?
2. Op welke tramlijnen werden de verkeerslichten al aangepast binnen het C-ITS-project?
3. Kan een overzicht gegeven worden van de verdere uitrol van het C-ITS-project en wanneer dat in werking zal zijn? Graag een overzicht per tramlijn met concrete aanpassingswerken en timing.
4. Wanneer wordt verwacht dat de betere doorstroming van trams op het Antwerpse premetronet door de C-ITS-technologie in werking kan treden? Wanneer kan verwacht worden dat dit impact zal hebben op de commerciële snelheid van trams?
5. Wat is momenteel de gemiddelde commerciële snelheid van trams op het Antwerpse net? Op welke manier zal het doel van 25 km/u behaald worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 163 van 27 oktober 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Wat betreft het aanmelden van bussen en trams is er geen groot verkeerskundig verschil tussen KAR en C-ITS. In beide systemen kan een hoogfrequente communicatie tussen de voertuigen en het kruispunt opgezet worden, waarin telkens o.a. de tijd tot de stopstreep (ETA of 'Estimated Time of Arrival') meegegeven wordt.

Een voorwaarde bij KAR is dat de voertuigen uitgerust zijn met een radiozender en de verkeerslichten met een radio-ontvanger.

De troeven van het C-ITS Systeem zijn de volgende:

- C-ITS werkt via de mobiele netwerken (4G, 5G) zodat er bij deze technologie behoudens een hoge frequentie locatiedeling, geen hardware – en bijbehorende installatie- en onderhoudskost – nodig is in de voertuigen.
 - Een andere troef is dat er tegelijk meer toepassingen mogelijk zijn met die geconnecteerde verkeersregeling of iVRI. De connectie maakt namelijk niet enkel mogelijk dat een OV-voertuig zich automatisch aanmeldt bij een verkeerslicht, maar ook dat er informatie en waarschuwingen aan het voertuig/de chauffeur gestuurd kunnen worden. Denk aan de tijd tot groen, de geldende statische en dynamische snelheidsbeperkingen, of een waarschuwing van een naderend hulpdienstvoertuig.
 - Doordat de detectie vanop een langere afstand gebeurt, kan de verkeerslichtenregeling bovendien beter anticiperen op de actuele verkeerssituatie en de doorstroming van het openbaar vervoer realiseren op een manier waarop de impact op de andere verkeersdeelnemers beperkt wordt.
2. De Lijn werkt mee aan het Fast Forward project van de stad Antwerpen, waarin aanmelding via C-ITS getest wordt. Naast dergelijke proefproject werden de verkeerslichten in Antwerpen al aangepast tot intelligente of geconnecteerde verkeerslichten (iVRI's) en zijn daarmee C-ITS klaar op de volgende kruispunten:
 - Zwijndrecht, N70 - Hof ter Rijen
 - Zwijndrecht, N70 - Adrien van Roeyenstraat
 - Zwijndrecht, N70 - thv Polderstraat
 - Zwijndrecht, N70 - Suikerdijkstraat/Burchtsestraat
 - Zwijndrecht, N70 - Dwarslaan
 3. Voor de uitrol van C-ITS zijn er in grote lijnen twee elementen nodig. De voertuigen van De Lijn moeten zich op die manier aanmelden, maar de verkeerslichten (zowel die in beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer als van de stad Antwerpen) moeten ook uitgerust zijn als iVRI.

De planning voor de verdere uitrol van C-ITS aan de voertuigzijde is in opmaak.

Het kruispunt in Antwerpen waar actueel aanpassingen richting C-ITS worden gerealiseerd is het kruispunt N12 - R11 – Turnhoutsebaan te Wijnegem (Q2/2024).

4. Op dit moment is het nog niet mogelijk om een timing te geven. C-ITS is nog maar in opstartfase.
5. De commerciële snelheid op het gehele Antwerpse tramnet bedroeg in het voorjaar van 2023 tijdens de spits op schooldagen 16,5 km/uur. In het Routeplan 2030 voor het Antwerpse tramnet staat de ambitie van 23,5 km/uur genoteerd. Het verhogen van de commerciële snelheid kan enkel bekomen worden door een combinatie van maatregelen: accurate aanmelding van trams aan verkeerslichten, de instellingen van de lichtenregelingen zelf, infrastructuuraanpassingen, spoorvernieuwingen, en beleidskeuzes in het algemene mobiliteitsbeleid.