



Opschrift

Vergadering van 10 mei 2022

Nummer: 2022_MV_00297

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Inzetten van data in de strijd tegen het fileprobleem

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

We stellen het met zijn allen vast. De logische (en spectaculaire) afname van het autoverkeer tijdens de coronacrisis ligt alweer even achter ons.

Dat is niet alleen in ons land zo. In Nederland stelt men vast dat het op de piekmomenten tijdens de spits opnieuw even druk is als in 2019. Op de regionale wegen noteert men zelfs een stijging van 3% in vergelijking met de periode voor corona.

In de eerste plaats is het aan de bovenlokale overheden om met slimme mobiliteitsmaatregelen het fileprobleem aan te pakken.

Maar ook lokale besturen, en bij uitstek de centrumsteden, kunnen een verschil maken. Dit vergt een integrale aanpak. Thuiswerk is belangrijk maar evenzeer een doordachte visie op woningbouw (dichtbij OV knooppunten), investeringen in onderhoud van de weginfrastructuur. Ook moeten we volop blijven inzetten op alternatieve vervoersmodi en combimobiliteit. Vlaanderen doet dit en ook in Gent zijn we daar al even mee aan de slag.

Onder meer op vlak van het inzetten op data kunnen we m.i. een tand bijsteken. We beschikken over bijzonder veel gegevens en die kennis zou ons in staat moeten stellen om gericht te werk te gaan.

In Nederland, onder meer in Deventer, is men aan het experimenteren met Flowtack. Dit is een softwaresysteem dat lokale besturen meer grip geeft op de stedelijke mobiliteit. Alle verkeerslichten worden ermee aangestuurd en dit op basis van detectielussen in de weg, sensoren, open data van telefoonapps van weggebruikers en geconnecteerde voertuigen. Het systeem wordt inmiddels in 9 Nederlandse provincies gebruikt. Ook in Vlaanderen wordt er gebruik van gemaakt. In het kader van het programma Mobilidata implementeert AWW Flowtack op 41 verkeerslichten.

Eerste resultaten in Nederland wijzen op een tijdswinst voor autobestuurders van 18% inzake wachttijd voor verkeerslichten. Ook de CO₂- en stikstofuitstoot daalt fors. De capaciteit op de kruispunten stijgt met zo een 20% en fietsers kunnen niet alleen beter en veiliger oversteken, hun wachttijd daalt eveneens en dit met ruim 25%.

Vraag:

Bent u bekend met Flowtack? Hoe kijkt u naar het optimaler inzetten van data en technologie om de mobiliteit en de verkeersstromen in onze stad te beheren? Doen we dit momenteel in onze stad? Kunnen we onze inspanningen in dat verband opvoeren?

Antwoord

Ik vind data en verkeerssystemen bijzonder interessant. We moeten dit vooral inzetten voor meer verkeersveiligheid, eerder dan voor doorstroming.

Flowtack van Royal Haskoning DHV is gekend binnen de stadsdiensten, net als de producten van de concurrenten Imflow van Swarco Belgium en Sitraffic Fusion van Yunex Traffic. Het Mobiliteitsbedrijf volgt dit goed op. Momenteel voeren we gesprekken met Mobil data om te bekijken of en hoeveel we met Vlaamse budgetten i-VRI's in Gent kunnen uitrollen. Dit kan dan met Flowtack zijn of met software van een andere speler, dat zal de objectieve aanbestedingsprocedure moeten uitwijzen.

Ik denk dat we toch wat kritisch moeten zijn met de resultaten van Flowtack of andere gelijkaardige systemen. Sommigen die mobiliteit bekijken steken zich toch wat weg achter dergelijke 'oplossingen'. Door auto's sneller te laten 'doorstromen' op één bepaalde locatie los je niets op.

Je kan met zulke systemen grote doorstromingswinsten boeken voor bepaalde modi of bepaalde wegsegmenten, maar je moet daarbij wel doelgerichte keuzes maken. Het is weinig realistisch te denken dat je én op doorstroming voor fietsers én op veiligheid én op doorstroming voor gemotoriseerd verkeer zal winnen. Op één van deze 3 grote winsten boeken kan wel maar dikwijls wel ook ten koste van andere.

Als we het over doorstroming hebben bent u zeker bekend met de ijzeren filewet: hoe beter de doorstroming, hoe meer auto's dit aantrekt tot de doorstroming weer achteruitgaat.

In Nederland worden trouwens quasi alle verkeerslichten op lokaal niveau beheerd. Hierdoor is het gemakkelijker als stad om een strategie uit te werken over je volledige netwerk van verkeerslichtengeregelde kruispunten. Onze belangrijkste kruispunten worden door Vlaanderen beheerd, wat het voor ons als stad veel moeilijker maakt om op netwerkniveau duidelijke keuzes te maken.

Ik zie zeker voordelen in het inzetten van data en technologie. Een van de meest interessante systemen is trouwens bekend en heeft enkel nog een politieke beslissing nodig. Het inzetten van deze technologie voor kilometerheffing bijvoorbeeld lijkt me voor de hand liggend.

Maar het inzetten van data en technologie- systemen zijn niet zaligmakend en het is ook niet mijn eerste voorkeur om die in te zetten op doorstroming. Verkeersveiligheid is het meest prioritair.
