

## Good Network

### B.10 Het dynamisch verkeersmanagement-systeem versterken

*De ambitie is het verkeer vlotter te maken, door het verkeer en de verkeersopstoppingen op het hele Brusselse net te beheersen door middel van een dynamisch realtime beheer in overeenstemming met de visie van het GewMP en door de integratie van incidenten en gebeurtenissen, alsook van schommelingen in de verkeersvraag in de tijd.*

#### Balans van de uitvoering door het gewest

##### Uitvoering van de acties



Strategische assen en kruispunten uitrusten met verkeersobservatietools: installatie van intelligente camera's en real-time monitoring op afstand

Zorgen voor aanvullende observatiesystemen en -mogelijkheden voor de hypercoördinatiezones van bouwplaatsen of in geval van incidenten (bijvoorbeeld via het gebruik van drones) in samenwerking met Brussel Preventie & Veiligheid en de politiezones om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen

De aansluiting van de verschillende kruispunten op de verkeerslichtcentrale versnellen en deze laatste uitrusten met een systeem voor dosering van het verkeer en ervoor zorgen dat de lichten manueel bediend kunnen worden in geval van een incident

Alle kruispunten met verkeerslichten overdragen aan het gewest, in ieder geval die op de netten PLUS en COMFORT, in overleg met de gemeentes

De variaties en gedragingen van verkeersstromen bestuderen

Scenario's definiëren en implementeren voor de programmering van kruispunten met verkeerslichten om de verkeersopstoppingen te beheersen, in overeenstemming met de door de multimodale wegenspecialisatie bepaalde netwerken, en sommige kruispunten zo nodig opnieuw aanleggen met als doel hun werking te vereenvoudigen

De onregelmatigheden (verkeersspreiding in tegenstelling tot de visie van het GewMP en de GemMP's) vaststellen en samen met de gemeentes (zie actie A.2) en de GPS-operatoren werken aan de oplossing ervan

Het systeem evalueren en het doen evolueren in het licht van de technologische ontwikkelingen

#### Analyse van de vooruitgang en obstakels

De behoefte aan uitrustingen werd voor het hele gewest bepaald, met een rangschikking van de verzoeken.

Voor de verkeerscamera's wordt gestreefd naar 30 camera's per jaar. De plaatsing van andere uitrustingen (verkeerstellers, filedetectoren, dynamische informatieborden...) werd nog niet gepland wegens een gebrek aan menselijke en budgettaire middelen.

Naast de plaatsing van uitrustingen werd er grote vooruitgang geboekt met projecten voor de inzameling van bestaande gegevens (ANPR, MIVB, ...), de aankoop van gegevens (FCD - Floating Car Data) en de deelname aan Europese projecten (TEF - Testing and Experimentation Facilities, TORRES – Traffic prOcessing foR uRban EnvironmentS, ...) met het oog op het gebruik en de rationalisering van deze uitrustingen.

Inzake de bijkomende observatiemogelijkheden werden er drones aangekocht en wordt er momenteel een team drone-operatoren opgeleid.

Deze drones kunnen worden ingezet tijdens allerlei opdrachten die te maken hebben met mobiliteit.

DEV-inspecteurs (Dienst Exploitatie en Vervoer) kunnen nu worden ingezet voor mobiliteitsopdrachten in verband met bouwplaatsen. Er werden ook personeelsleden opgeleid voor het uitvoeren van gerichte observaties op het terrein.

Er werd onderhandeld over een overeenkomst voor het verkrijgen van verplaatsbare camera's via Safe Brussels, maar deze wacht nog steeds op ondertekening.

De aansluiting van de kruispunten op de verkeerslichtcentrale wordt voortgezet. Er werd een doelstelling van 60 aansluitingen per jaar vastgelegd. In 2023 werden er 62 kruispunten geconfigureerd om op de centrale te worden aangesloten. De 409 op deze centrale aangesloten kruispunten kunnen zowel vanop afstand als lokaal worden aangestuurd.

Sinds begin 2023 werden er personeelsleden met een nieuwe rol toegevoegd aan het mobiliteitspermanentieteam, namelijk de mobiliteitsbeheerders (MB). Deze analyseren of anticiperen op de verkeerssituatie (bouwplaatsen, evenementen, ...) en ze wijzigen in real time de verkeerslichten om mogelijke negatieve impact op het verkeer te beperken en het verkeer vlotter te laten verlopen. Dit komt bovenop de lokale veranderingen (verlenging van de verkeerslichtenfase op basis van detectie, ...) en automatische veranderingen (scenario's voor de sluiting van tunnels, enz.).

Het meer automatische dynamische beheer wordt gericht geïmplementeerd op basis van de beschikbare gegevens (voornamelijk FCD). Voor een bredere toepassing is het nog wachten op beheersinstrumenten en uitrustingen om te kunnen beschikken over betrouwbare en nuttige gegevens.

Er is geen structureel project om de kruispunten met gemeentelijke verkeerslichten over te nemen. Dit gebeurt bij gelegenheid, als de gemeentes of Brussel Mobiliteit dat wensen.

Er werden meerdere specifieke scenario's ingevoerd, onder meer voor de sluiting van de tunnels, het ophouden van het verkeer in een bepaalde zone of voorzien in alternatieve omleidingen. Er werden ook automatische scenario's op basis van FCD-gegevens gebruikt voor het dynamisch beheer.

De verkeerssituatie wordt voortdurend gemonitord en met de verschillende partners gedeeld. Enkele voorbeelden:

- de deelname aan en de opvolging van de studies voor inrichtingen, rustige wijken, ...;
- de studies uitgevoerd op basis van de bestaande gegevens (FCD, tellingen in tunnels of gerichte tellingen, ...);
- ter plaatse gerealiseerde observaties.
- Deze studies over de variaties in de verkeersstromen vinden zowel in real time plaats in het monitoringlokaal als uitgesteld met het oog op analyses en adviezen.
- Het gebrek aan actuele gegevens (referentiegegevens, realtimegegevens, cameragegegevens, tellingen, filedetectie, rijtijden) vormt ook een belemmering voor deze monitoring en de evaluatie ervan.
- Er ontbreken nog te veel elementen om de visie inzake het dynamisch beheer in zijn huidige versie te beoordelen. Er worden momenteel prestatie-indicatoren opgesteld, en andere worden gepland.

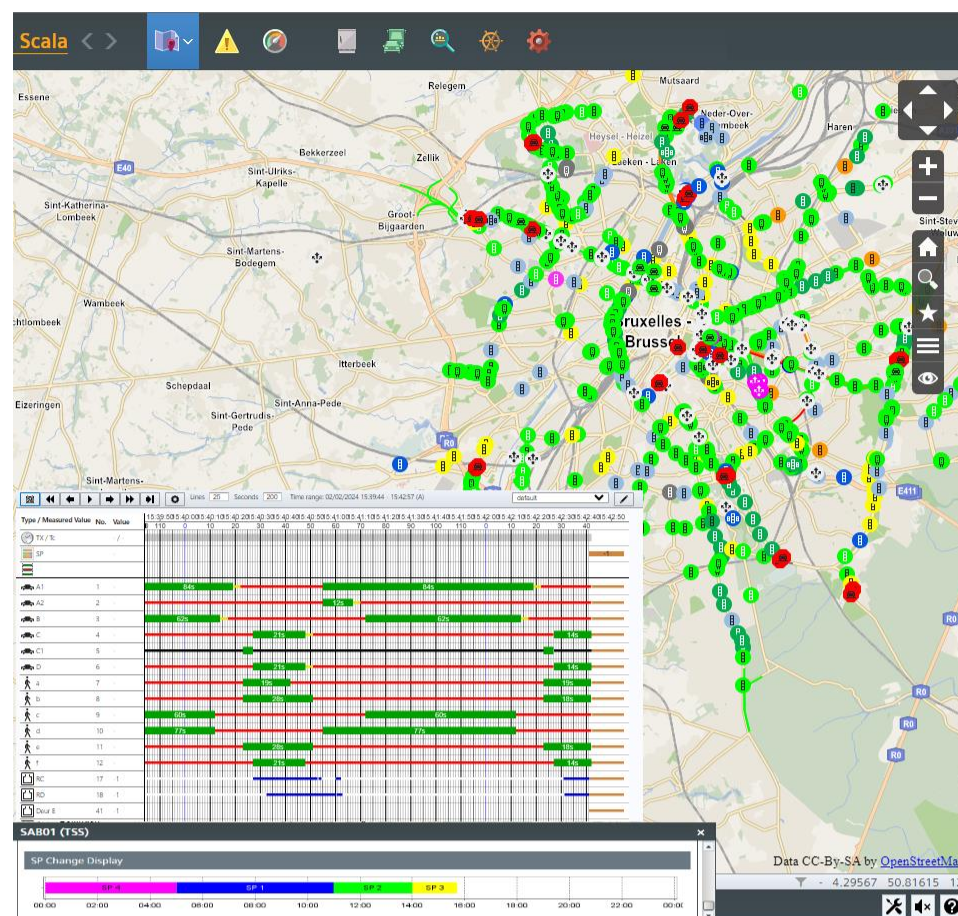
De technologische monitoring vindt voortdurend en proactief plaats via de deelname aan Europese projecten, congressen of bezoeken.

Om deze nieuwe technologieën aan te wenden, de reactiviteit, de betrouwbaarheid en het aantal ondernomen acties te verhogen, wordt momenteel een Tool voor Ondersteuning voor Stedelijk Verkeersbeheer (TOSVB) ontwikkeld. In dat verband werd in 2023 een eerste interface ontwikkeld, namelijk TAMIS. Deze kan verschillende gegevens ontvangen en verwerken (momenteel Waze-evenementen alsook Osiris-bouwplaatsen). De interface genereert dan alarmen die van nut kunnen zijn voor de mobiliteitspermanentie om het aantal gedetecteerde evenementen te verhogen, de snelheid van de detectie te verbeteren en de interventietermen te verkorten.

## Kerncijfers

- 1 post in het monitoringlokaal van 07.00 tot 19.00 uur tijdens werkdagen - 5 beheerders
- 8: Strategische verkeersaders met eerste dynamisch beheeranalyses
- Ingevoerde scenario's: 16 globale scenario's
- Dynamisch beheerde strategische kruispunten:
  - Handmatig: al die welke aangesloten zijn op de centrale - 409
  - Op uurbasis of op basis van gegevens:
    - Lokaal: alle kruispunten met verkeerslichten
    - Globaal: via de ingevoerde scenario's

## Geïllustreerde verwezenlijkingen



Interface van de verkeerslichtcentrale in gebruik

Aangezien de uitvoering van deze actie eerder regionaal van aard is, is er geen evaluatie van de uitvoering op gemeentelijk niveau.