

PIJLER 2 - Veiligere verkeerslichten - verkeerslichtenregeling (Fiche 13)

Een moderne afstelling van verkeerslichten, die meer rekening houdt met de situatie op het terrein en kwetsbare weggebruikers beter beschermt, kan veel ongevallen voorkomen. Slim sleutelen aan verkeerslichten kan kruispunten vlotter en veiliger maken.

We verhogen de aandacht voor de kwetsbare weggebruikers, door gebruik te maken van conflictvrije kruispunten, slimmere verkeerslichten en/of aangepaste verkeerslichtenregelingen.

- *Gewenst effect:*

- Een daling van het aantal ongevallen (met kwetsbare weggebruikers) op verkeerslichtengeregelde kruispunten.

- *Acties:*

Daar waar mogelijk maken we kruispunten maximaal conflictvrij. De mate waarin dit mogelijk zal zijn, hangt af van een aantal factoren:

- de beschikbare ruimte om voldoende lange links- en rechtsafslagstroken te voorzien. Dit is niet steeds mogelijk gezien geen of onvoldoende ruimte hiervoor beschikbaar is omdat ze ingeklemd liggen tussen bebouwing.
- de aanwezige verkeersintensiteiten en de capaciteit van het bestaande kruispunt om deze te verwerken: volledig conflictvrije regelingen betekenen immers vaak langere wachttijden, omdat de beperkte tijd over meer verschillende groenfasen moet verdeeld worden. Om de capaciteit van een kruispunt te verhogen, zijn vaak infrastructuuringrepen nodig die niet overal mogelijk zijn.

Waar de voetgangers en fietsers niet volledig conflictvrij geregeld kunnen worden, zullen andere opties overwogen worden, zoals:

- Enkel het links- of rechtsafslaan conflictvrij maken;
- Het fietsersgroen tegelijk beëindigen met het voetgangersgroen zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten die bij het afslaan enkel het voetgangerslicht zien. Als er veel fietsers zijn worden zowel het fietsersgroen als het voetgangersgroen verlengd d.m.v. een fietserslus of -radar. Daardoor worden de fietserslichten gemiddeld slechts enkele seconden eerder rood dan in een klassieke lichtenregeling, ten voordele van de fietsveiligheid;

- Een aparte fase op aanvraag inbouwen waarin enkel de fietsers en eventueel voetgangers die dezelfde weg oversteken tegelijk met elkaar groen krijgen, maar niet tegelijk met (afslaand) gemotoriseerd verkeer;
- Het aanbrengen van oranje-gele knipperlichten die steeds werken in de periode dat er fietsers en/of voetgangers aan het oversteken zijn;
- Bij het aanpassen van de oversteektijden moeten de minimumnormen naar toegankelijkheid gerespecteerd blijven (o.a. rekening houdende met de toenemende vergrijzing).

Concreet:

- Actie 1: Kruispunten zoveel als mogelijk conflictvrij inrichten.
- Actie 2: Indien actie 1 niet mogelijk is, hetzij het links- of rechtsafslaan zoveel als mogelijk conflictvrij inrichten of actie 3 overwegen. Bij het rechtsafslaan worden telkens ook niet-lichtengerelateerde oplossingen overwogen (voorstart, bypasses,...)
- Actie 3: Indien actie 1 niet mogelijk is, aparte groenfase voor (brom)fietsers en voetgangers voorzien of actie 2 overwegen.
- Actie 4: In die gevallen waar blijkt dat de verkeerslichten geen toegevoegde waarde (meer) hebben voor de verkeersveiligheid of voor de verkeersafwikkeling kunnen de verkeerslichten verwijderd worden. Uiteraard moet dit gemonitord worden voor eventuele negatieve verkeersveiligheidseffecten.
- Actie 5: Specifieke aandacht voor zichtbaarheid (zie PIJLER 2 - Zichtbaarheid).
- Actie 6: Slimmere verkeerslichten die ervoor zorgen dat (alle types) weggebruikers niet onnodig dienen te wachten wanneer geen ander verkeer aanwezig is. Dit zou ook kunnen leiden tot minder roodlichtnegatie.
- Actie 7: Coördinatieverbeteringen tussen opeenvolgende kruispunten met verkeerslichten, waar mogelijk en wenselijk.
- Actie 8: Nagaan voor welke kruispunten “Vierkant groen” een oplossing kan zijn. (Brom)fietsers en voetgangers hebben dan vanuit alle richtingen groen. Ze kunnen het kruispunt in één beweging oversteken terwijl het autoverkeer stilstaat.

Tenslotte worden bij de federale minister van mobiliteit de nodige regelgevende wijzigingen bepleit.

– *Kritische succesfactoren:*

Momenteel zijn meer dan 1600 kruispunten met verkeerslichten in beheer van het Vlaamse Gewest.

Verkeersafwikkeling of doorstroming en verkeersveiligheid ter hoogte van kruispunten komen vaak met elkaar in conflict. Bij de optimalisatie van verkeerslichtenregelingen wordt maximaal onderzocht op welke wijze het kruispunt zo verkeersveilig mogelijk kan worden ingericht met een zo klein mogelijke weerslag op de doorstroming.

“Vierkant groen” is een verkeerslichtenfasering die momenteel niet toegestaan is in het verkeersreglement (KB houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg). Art. 61.3.2 bepaalt immers: “Wanneer de verkeerslichten op een kruispunt geplaatst zijn, mogen het groene of oranjegele licht slechts verschijnen wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt.” Dit betekent dat een wijziging aan het verkeersreglement nodig is om deze regeling in de praktijk mogelijk te maken.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Plaatsing van roodlichtcamera's kan een ondersteunende maatregel zijn om roodlichtnegatie tegen te gaan. Hierbij dient gewaakt te worden over de effecten op het aantal kop-staartbotsingen. Handhaving van roodlichtnegatie focust zich best ook op de kwetsbare weggebruikers en niet alleen op de gemotoriseerde weggebruikers, rekening houdende met de ernst van deze ongevallen. Daarnaast is ook handhaving van bewust verkeerd gebruik van de weginfrastructuur aangewezen.

Het scheiden van de kruisende verkeersstromen kan een aanpassing van de lichtenregeling overbodig maken (cfr. PIJLER 2 - Scheiden/ontvlechten).

Sensibilisering en educatie moeten zorgen voor een gepast gebruik van en gedrag op de verkeerslichtengeregelde kruispunten door alle weggebruikers (risico's roodlichtnegatie, correct gebruik van de weginfrastructuur, juist positioneren en gedragen t.o.v. grote voertuigen (zoals vrachtwagens), voldoende aandacht bij vrachtwagenbestuurders en de andere gemotoriseerde weggebruikers t.a.v. de kwetsbare weggebruikers (cfr. dodehoekproblematiek)).

Monitoring van de verkeersveiligheidssituatie na aanpassing van de lichtenregeling of na opening van nieuwe lichtengeregelde kruispunten is nuttig om eventuele bijsturing mogelijk te kunnen maken.

Er is een link met de fiches “Dode hoek” en “Verkeersveiligheidscultuur bedrijven”.

– *Monitoring en opvolging:*

We zorgen voor monitoring en evaluatie van de (effecten van de) aangepaste bestaande kruispunten en/of nieuwe met verkeerslichten uitgeruste kruispunten, onder andere binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid via

- Aantal verkeersongevallen op verkeerslichtengeregelde kruispunten (aandachtspunt: gelijkblijvende registratiegraad);
- Aantal verkeersongevallen met kwetsbare weggebruikers op verkeerslichtengeregelde kruispunten.

Verkeersongevallencijfers worden aangeleverd door de geïntegreerde politie. Indien nuttig en wenselijk, kunnen de intensiteiten gemeten worden met lussen, camera's, floating car data,....

– *Verantwoordelijken:*

Voor wat betreft de uitvoering op gewestwegen: AWV.

Voor wat betreft aanlevering van de gegevens voor evaluatie: de geïntegreerde politie, justitie, FOD Economie, Departement MOW.

Voor wat betreft evaluatie: Departement MOW en AWV, in samenwerking met de Werkkamer Evaluatie.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Slimmere verkeerslichten kunnen een positief effect hebben op zowel de veiligheid als de doorstroming. Daarnaast hebben deze ook een effect op het verminderen van emissies, brandstofverbruik en lawaai.

Zowel conflictvrije regelingen als regelingen met conflictvrije linksaf hebben een positief effect op het aantal letselgevallen en ongevallen met kwetsbare weggebruikers, door een vermindering van het aantal mogelijke conflicten (cfr. ook De Pauw et al., 2013 en Srinivassan et al., 2012). Regelingen met conflictvrije linksaf leiden wel tot een stijging in de kans op kopstaartongevallen.

Onderzoek van de UHasselt toont aan dat kruispunten, waarbij de linksafbeweging conflictvrij gemaakt werd, de veiligheid voor kwetsbare weggebruikers gevoelig verhogen: het aantal letselgevallen daalde met 37%; het aantal ernstige ongevallen werd gehalveerd. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal gewonde fietsers en inzittenden van een auto daalde met respectievelijk 43% en 47%. Het inrichten van (half)conflictvrije kruispunten zorgt dus voor een veel veiligere verkeerssituatie (Doctoraat Ellen De Pauw – 2015).

Het principe van “Vierkant groen” biedt vooral voor fietsers een aantal voordelen. Zo zijn er geen conflicten met afslaande auto’s en kunnen fietsers links afslaan in één beweging zonder extra stop. Het zal echter aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen, aangezien niet ieder kruispunt geschikt is. Dit zal verder onderzocht dienen te worden. Het principe zou immers ook een aantal nadelen hebben:

- De gemiddelde verliestijd van rechtdoorgaande fietsers parallel aan de hoofdrichting van de auto’s neemt toe;
- De wachttijden voor voetgangers kunnen groter worden;
- De wachttijden voor autoverkeer kunnen groter worden;
- Het risico op ongevallen tussen zachte weggebruikers (maar ook bromfietsen) neemt toe.

Wie	Wat	Timing
Agentschap Wegen en Verkeer	Maximaal conflictvrij inrichten van nieuwe kruispunten of grote herinrichtingen	Vanaf 2016
Agentschap Wegen en Verkeer	Herbekijken en gericht aanpassen van bestaande verkeerslichtenregelingen met het oog op het maximaal conflictvrij maken van de regelingen volgens prioriteiten en beschikbare middelen	Vanaf 2016
Agentschap Wegen en Verkeer	Vierkant groen: wegwerken van de huidige juridische bezwaren door middel van een voorstel tot wijziging van het verkeersreglement en het reglement van de wegbeheerder en opstarten van een proefproject met het oog op het vastleggen van criteria voor de toepasbaarheid van het principe.	2016-2017