



—
het nationaal
verkeersveiligheids
congres

Verkeerslichten uit? Roept u maar!

Uitschakelproeven in Utrecht naar aanleiding van Meldpunt Verkeerslichten

Patricia Stumpel-Vos – Gemeente Utrecht

Robbin Lankhuijzen – XTNT

Samenvatting

Verkeerslichten in Utrecht zorgen regelmatig voor ergernissen. Via een online meldpunt konden verkeersdeelnemers aangeven welke verkeerslichten niet (meer) nodig zijn. Het meldpunt was een succes en er kwamen bij 5.000 meldingen binnen. In reactie hier heeft de gemeente Utrecht acht uitschakelproeven uitgevoerd waarbij de verkeerslichten drie maanden op knipperen en daarna drie maanden uit zijn gezet. XTNT evalueerde het verkeerskundig effect van de proeven en analyseerde het gedrag van weggebruikers. In dit paper meer over de aanpak van de gemeente Utrecht en XTNT en de belangrijkste lessen op het gebied van het uitschakelen van VRI's en het betrekken van inwoners.

Inleiding

Verkeerslichten in Utrecht zorgen regelmatig voor ergernissen, vooral fietsers zijn kritisch. Ze vinden dat ze te lang moeten wachten voordat ze door mogen fietsen en snappen niet altijd waarom het verkeerslicht op rood staat. Omdat ze op verschillende plekken de noodzaak van verkeerslichten betwijfelen wordt er in de gemeente Utrecht door fietsers veel door rood gereden, met gevaarlijke verkeerssituaties als gevolg.

De gemeente Utrecht zag het uitzetten van onnodige verkeerslichten en het vaker rechtsaf vrij geven aan fietsers dan ook als kansrijke maatregelen om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Om te bepalen op welke plekken de verkeerslichten anders ingesteld of zelfs uitgeschakeld kunnen worden, heeft de gemeente de hulp ingeroepen van inwoners en andere weggebruikers. Zij ervaren immers als dagelijkse gebruikers hoe de verkeerslichten werken. Veel inwoners hebben dan ook een mening over de verkeerslichten op hun route en hebben vaak ideeën over hoe het beter kan. Deze ideeën zijn voor de gemeente zeer waardevol en helpen haar om de (afstelling van de) verkeerslichten te verbeteren.

Via een online meldpunt konden verkeersdeelnemers aangeven welke verkeerslichten niet (meer) nodig zijn, welke verkeerslichten volgens hen juist wel essentieel zijn, waar fietsers rechtsaf door rood kunnen en kon men alle andere ideeën met betrekking tot het verbeteren van verkeerslichten achterlaten. Het succes van dit meldpunt is voor de gemeente Utrecht het startpunt geweest voor diverse maatregelen, waaronder een achttal uitschakelproeven bij verkeerslichten in de stad.

Meldpunt verkeerslichten

Opzet van het meldpunt

Het meldpunt bestaat uit een digitale verkeerslichtenkaart, te bereiken via www.utrecht.nl/verkeerslichten. Op deze kaart staan alle kruisingen in Utrecht die met verkeerslichten zijn geregeld. Iedereen kan een melding doen door een aantal invoervelden in te vullen. De melder geeft daarbij zijn/haar voorstel voor verbetering aan. De meldingen zijn voor iedereen zichtbaar. Iedereen kan zien hoeveel meldingen er zijn gedaan over een bepaalde met verkeerslichten geregelde kruising en iedereen kan lezen wat andere verkeersdeelnemers vinden van de kruising. Tegenstrijdige reacties zijn op deze manier direct zichtbaar en geven weer hoe gevoelig sommige verkeerslichten liggen. Waar de één een verkeerslicht nodig vindt, vindt een ander dat deze best uit kan. De gemeente geeft via het meldpunt ook antwoord op de meldingen en legt uit waarom de verkeerslichten werken zoals ze werken. Hiermee streeft de gemeente naar meer begrip voor de verkeerslichten en een hogere geloofwaardigheid.

Meldpunt loopt storm

Het meldpunt is gestart op 24 februari 2015. Direct na de start pakten de media het op en verschenen verschillende nieuwsberichten. Op de eerste dag werden er meer dan 700 meldingen gedaan. Na één week waren dat er ruim 2.800 en na drie maanden bijna 5.000 meldingen. Wat statistieken:

- 98% van de ruim 250 verkeerslichten had één of meerdere meldingen;
- meer dan de helft van de meldingen komt vanuit fietsers (58%), gevolgd door de automobilisten (34%);
- 28% van de voorstellen was in de categorie 'dit verkeerslicht is niet (meer) nodig', 12% in de categorie 'dit verkeerslicht kan een deel van de dag uit', 7% in de categorie 'verkeerslichten zijn hier wel nodig', 5% 'fietsers rechtsaf vrij', de meeste meldingen vallen in de categorie 'anders' (48%).

Maatregelen

De meldingen waren de basis voor verschillende maatregelen en verbeteringen. Hierbij is een top 50 gemaakt van meest-gemelde kruisingen. De meldingen laten duidelijk zien welke verkeerslichten als knelpunt worden gezien.

Per kruispunt heeft de gemeente bekeken of er verbeteringen mogelijk zijn. Specifieke aandacht ging daarbij uit naar de verbetering van de doorstroming van het groeiend aantal fietsers in de stad.

Voorbeelden van verbeteringen zijn:

- 2x groen voor fietsers in de totale cyclus.
- Aanleggen extra detectielussen of controleren van de werking van de detectielussen, om onnodige wachttijd te voorkomen.
- Eerder op de avond uitschakelen verkeerslichten.
- Buschauffeurs maken bij meerdere verkeerslichten gebruik van een zogenaamde 'haltevertreknop'. Als de passagiers zijn ingestapt en de bus vertrekt, dan drukt de buschauffeur op deze knop. Pas op dat moment gaat er een signaal naar de verkeerslichten om deze voor de bus op groen te zetten en voor het kruisende verkeer op rood. Hiermee komt het nu niet meer voor dat het verkeerslicht voor het andere verkeer te vroeg rood wordt, terwijl er nog passagiers in- of uitstappen.
- De gemeente onderzoekt op een aantal drukke fietsroutes of de verkeerslichten met een ingrijpende reconstructie van de kruising alsnog verwijderd kunnen worden.
- Aanbrengen bordjes "rechtsaf voor fietsers vrij".

Naast deze verbeteringen is de gemeente gestart met uitschakelproeven.

Uitschakelproeven

De aantallen en typen meldingen per kruispunt zijn medebepalend geweest bij het vaststellen van welke verkeerslichten naar verwachting uit kunnen.

Bepalen welke verkeerslichten naar verwachting uit kunnen

De gemeente heeft inhoudelijk beoordeeld op welke kruispunten de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming naar verwachting ook zonder de verkeerslichten voldoende gewaarborgd zouden zijn. Dit is een kwalitatieve beoordeling geweest, waarbij meegenomen is of bijvoorbeeld fietsers en voetgangers veilig over kunnen steken zonder verkeerslichten en of de verwachting is dat zowel het verkeer op de hoofdrichting als uit de zijstraten voldoende snel door kan rijden. De ontvangen meldingen en inhoudelijke beoordeling hebben geresulteerd in acht kruispunten waarvan de verwachting was dat de verkeerslichten niet meer nodig zijn.

Opzet van de uitschakelproeven

Omdat vooraf niet volledig te voorspellen is wat er daadwerkelijk gebeurt als de verkeerslichten uit staan, zet de gemeente Utrecht de verkeerslichten op deze kruispunten niet gewoon uit, maar wordt gewerkt met zogenaamde uitschakelproeven. De gemeente gaat zorgvuldig om met een uitschakelproef: eerst gaat het verkeerslicht drie maanden op knipperen en daarna drie maanden uit. Omwonenden zijn geïnformeerd via een wijkbericht. Iedereen die een melding heeft gedaan over een kruising waar een uitschakelproef wordt gehouden, is via een e-mail geïnformeerd. Bij de kruisingen staan informatieborden dat de verkeerslichten uit staan naar aanleiding van de oproep verkeerslichten. Tijdens deze proeven roept de gemeente opnieuw iedereen op om ervaringen te delen en observeren we de situatie regelmatig. Of de verkeerslichten uiteindelijk definitief uit kunnen, hangt af van de gevolgen voor de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en de ervaringen van verkeersdeelnemers. De verkeerslichten gaan pas definitief uit als de proef na zes maanden goede resultaten heeft.

Monitoren van de effecten

Drie meetmomenten

Om te bepalen of de uitschakelproeven succesvol zijn (verbetering doorstroming auto- en fietsverkeer zonder verslechtering verkeersveiligheid), heeft de gemeente Utrecht de hulp ingeroepen van het Utrechtse adviesbureau XTNT Experts in Traffic and Transport. XTNT heeft zowel voor als tijdens de uitschakelproeven de situatie op straat geanalyseerd en heeft de gemeente wekelijks op de hoogte gehouden van het functioneren van de kruispunten als gevolg van de uitschakelproeven. XTNT voerde observaties uit:

- ...in de week vóór de start van de uitschakelproef. XTNT observeerde de verkeerssituatie waarbij de verkeerslichten nog gewoon aanstonden. Hierdoor kregen we een goed beeld van hoe de verkeersstromen op het kruispunt lopen, hoe de verkeersafwikkeling met verkeerslichten is en hoe weggebruikers zich gedragen.
- ...in de eerste twee weken van de uitschakelproef. XTNT onderzocht hoe weggebruikers zich gedroegen toen de verkeerslichten op 'knipperen' waren gezet. Hierdoor kregen we een goed beeld van de doorstroming voor zowel auto- als fietsverkeer in de situatie zonder verkeerslichten. Ook kregen we een goed beeld van welke gevaarlijke situaties er ontstonden.
- ...na een maand sinds de start van de uitschakelproef. XTNT onderzocht in hoeverre de weggebruikers gewend zijn aan de situatie en bracht wederom in beeld welk effect de uitschakelproef had op doorstroming en verkeersveiligheid.

Waarnemen-begrijpen-kunnen-willen-doen

Om het effect van de uitschakelproeven te onderzoeken observeerde XTNT niet alleen de verkeerskundige effecten (doorstroming, wachttijden, et cetera) maar is specifiek gekeken naar het gedrag van weggebruikers. Het is immers de weggebruiker zelf die de verkeerssituatie op een bepaalde manier inschat en hierdoor voor onveilige of juiste veilige situaties zorgt. Wanneer de inrichting van een kruispunt aansluit bij de verwachtingen van de weggebruiker is de kans op ongevallen het kleinst. Om tot dit gewenste (veilige) gedrag te komen moeten weggebruikers de situatie voldoende *waarnemen*, zij *begrijpen* hoe zij moeten handelen, het gewenste gedrag ook *kunnen* vertonen en – last but not least – het gewenste gedrag ook *willen* vertonen. XTNT heeft de verkeerssituatie op de kruispunten van de uitschakelproeven dan ook beoordeeld vanuit de factoren waarnemen – begrijpen – kunnen – willen.

- Fietsers en automobilisten moeten kunnen *waarnemen* dat de verkeerslichten niet meer werken en moeten goed zicht hebben op de andere weggebruikers die ze voorrang moeten verlenen of waarvan ze voorrang moeten krijgen.
- Weggebruikers moeten *begrijpen* wat de voorrangsregels zijn en moeten snappen dat bijvoorbeeld fietsers die in een grote sliert fietsen niet zo snel zullen stoppen voor een auto die uit een zijstraat komt.
- Als weggebruikers snappen dat ze voorrang moeten verlenen aan fietsers en auto's in de doorgaande richting moeten ze hier wel toe in staat zijn. Er moet voldoende ruimte zijn om te *kunnen* wachten zonder dat andere verkeersstromen geblokkeerd worden.
- Als aan de belangrijkste voorwaarden voldaan is, rest nog de motivationele component. Mensen moeten hun gedrag ook *willen* aanpassen. Sommige mensen denken: 'ik kan best even voor die fietser langs, hij ziet toch dat ik er aankom en ik ben groter en sterker'.

Uitkomsten

Met bovenstaande aanpak is gekeken naar de effecten van de uitschakelproeven op acht locaties in Utrecht. Gedurende de eerste maanden van de uitschakelproef hebben we weinig tot geen gevaarlijke situaties opgemerkt. We constateren dat:

- Weggebruikers de eerste dagen na de start van de uitschakelproeven moesten wennen aan de nieuwe situatie. Na een paar dagen waren weggebruikers gewend.
- De doorstroming voor zowel het doorgaande autoverkeer als voor het fietsverkeer aanzienlijk is verbeterd.
- De wachttijd voor verkeer uit zijstraten minimaal is gebleven. De meeste auto's kunnen binnen 10 seconden hun weg vervolgen omdat er voldoende hiaten in de doorgaande verkeersstroom zaten.
- Weggebruikers goed op elkaar letten. De meeste fietsers kijken goed de zijstraten in en zoeken oogcontact met automobilisten.
- Fietsers en voetgangers vaak niet meer op de daarvoor bestemde plekken oversteken maar veelal diagonaal het kruispunt oversteken. Dit leverde tijdens de observaties echter geen gevaarlijke situaties op.
- Automobilisten over het algemeen geduldig wachten tot ze hun weg kunnen vervolgen. Op een enkeling na neemt niemand onnodige risico's om snel voor een groep fietsers de weg op te schieten.

Natuurlijk hebben we ook enkele aandachtspunten:

- Op één kruising was er veel autoverkeer dat de doorgaande weg moest oversteken. Deze automobilisten moesten eerst het fietspad oversteken, dan de rijbaan met verkeer uit twee richtingen en vervolgens nog een fietspad. Deze oversteek was te complex en zorgde ervoor dat de automobilisten niet alle verkeersstromen goed konden overzien. Hierdoor kwamen auto's midden op de rijbaan tot stilstand omdat ze aan de overkant voorrang moesten verlenen aan fietsers. Op drukke momenten zijn op dergelijke locaties verkeerslichten nodig.
- Afslaande auto's hebben niet altijd goed zicht op doorgaande fietsers. Hierdoor moeten ze lang wachten voordat ze met zekerheid kunnen afslaan (wat weer zorgt voor een slechtere doorstroming voor het verkeer dat achter deze auto staat).
- Complexe omgevingen (drukke winkelstraat, veel geparkeerde auto's, reclameborden, etalages, et cetera) vragen veel aandacht van weggebruikers. Extra opletten op het verkeer is dan soms te veel gevraagd.
- De inrichting van de kruispunten is nog gebaseerd op de aanwezigheid van verkeerslichten. Wanneer de verkeerslichten uitstaan of weg zijn vraagt dit om aanpassingen aan de inrichting van het kruispunt. Denk bijvoorbeeld aan rode fietspaden, extra markering of een middeneiland om oversteken voor fietsers en voetgangers makkelijker en veiliger te maken.

Zijn de inwoners er ook blij mee?

Omdat de ervaringen van de verkeersdeelnemers tijdens de uitschakelproeven zeer waardevol zijn, heeft de gemeente opgeroepen deze te delen, ook via het meldpunt. De reacties op de uitschakelproeven lopen uiteen. Sommige zijn kritisch, andere zijn enthousiast. De hoeveelheid reacties en verdeling tussen positief en kritisch wisselen per locatie. Over het algemeen zijn de doorgaande verkeersdeelnemers positief over de situatie zonder verkeerslichten en degenen die vanuit de zijstraten komen juist kritisch. Het aantal reacties is naar verloop van tijd afgenomen, mogelijk doordat men went aan de nieuwe situatie.

Conclusies/aanbevelingen

- Een meldpunt verkeerslichten is een waardevol instrument. De ervaringen van weggebruikers leveren informatie waarmee de verkeerslichten kunnen worden verbeterd. De meldingen geven weer waar verkeerslichten leiden tot ergernissen en zetten de verkeerslichtenadviseurs aan tot kritisch kijken naar de regelingen.
- Maak het meldpunt laagdrempelig zodat mensen hun ervaringen delen.
- Koppel regelmatig terug naar de melders wat er is/wordt gedaan met de meldingen.

- Observaties zijn essentieel. Objectief (laten) kijken wat er gebeurt belangrijk om besluit te nemen over vervolg.
- Kijk niet alleen naar de verkeerskundige effecten maar analyseer ook het gedrag van weggebruikers. Hieruit kan waardevolle informatie worden gehaald voor het optimaliseren van de regeling of inrichting van het kruispunt.