



Afbouwen van het aantal verkeerslichten (in zones 30).

De Stad Antwerpen onderzoekt of het ook met minder verkeerslichten kan.

Geert Troucheau – Dienst Mobiliteit Stad Antwerpen

Samenvatting

De stad Antwerpen telt vandaag 352 kruispunten en oversteekplaatsen met verkeerslichten, waarvan 123 onder het beheer van de stad. De stad onderzoekt momenteel op structurele wijze of een deel van de verkeerslichten op haar stadskruispunten nog wel nodig zijn. De verkeerssituatie op een bepaald kruispunt kan immers in de loop van de tijd wijzigen, waardoor een verkeerslicht op die plaats nu misschien niet meer de beste oplossing is.

Context

De stad Antwerpen stelt de noodzaak van verkeerslichten niet ter discussie, maar wil wel nagaan of bepaalde verkeerslichten nog (voldoende) efficiënt functioneren en of ze in de huidige verkeerssituatie nog nodig zijn. Verkeerslichten die niet meer geloofwaardig zijn, kunnen leiden tot irritatie bij weggebruikers. Als zij dan het rode licht negeren, kunnen onveilige verkeerssituaties ontstaan. Veel woonwijken in de stad worden ook geleidelijk aan verder afgebakend en ingericht tot zones 30, waar de leef- en woonkwaliteit primeert. Vermits verkeerslichten voornamelijk worden geassocieerd met een verkeersgebied en dus met wegen met een belangrijke verkeersfunctie, horen ze in een zone 30 dus in principe niet thuis. Daarnaast mikt de stad ook op een vlotte(re) doorstroming voor alle verkeersdeelnemers. Tot slot moeten heel wat verkeerslichten in de stad aangepast of vervangen worden om ze te kunnen aansluiten op de nieuwe, toekomstige centrale verkeerscomputer. Dit is dus een goed moment om te onderzoeken of ze nog nodig zijn.

Aanpak

Het onderzoek wordt gevoerd door de afdeling Mobiliteit 'Planning & beleid' van de Stad Antwerpen. Voor de opvolging en kwaliteitsbewaking is een ambtelijke projectwerkgroep opgericht met vertegenwoordiging van de verkeersdienst, de afdelingen 'Verkeerstechniek' en 'Handhaving' van de lokale verkeerspolitie, de afdeling 'Ontwerp & uitvoering' en de stedelijke Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het totale project omvat (momenteel) een 50-tal stadskruispunten en oversteekplaatsen.

In eerste instantie screent de stad de huidige verkeerssituatie en de inrichting van een kruispunt of oversteekplaats op een aantal criteria en randvoorwaarden. Hiervoor worden dezelfde criteria gehanteerd als voor het plaatsen van verkeerslichten, zij het dat de gehanteerde normen strenger zijn. De belangrijkste criteria hebben betrekking op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Zo wordt op basis van een theoretische rekenformule getoetst of de huidige verkeersstromen op de verschillende kruispunttakken vlot kunnen worden afgewikkeld zonder verkeerslichten.

Met betrekking tot het aspect verkeersveiligheid wordt onder meer de complexiteit van het kruispunt, de zichtbaarheid, de oversteeklengte, de verkeerssamenstelling en de rijsnelheid in kaart

gebracht. In functie van deze eerste screening, worden ook kruispunttellingen en observaties uitgevoerd. Voor die kruispunten en oversteekplaatsen die voldoen aan de vooropgestelde criteria en randvoorwaarden, wordt vervolgens een gefaseerde uitschakelprocedure opgestart.

Uitschakelprocedure

De vooropgestelde criteria en randvoorwaarden zijn slechts een hulpmiddel voor een zo objectief mogelijke eerste afweging. Lokale omstandigheden spelen echter vaak ook een rol. Daarom is het belangrijk dat het afschakelen van verkeerslichten met de nodige voorzichtigheid gebeurt. De testfase verloopt in verschillende stappen. Eerst wordt gekeken of de geometrische vormgeving van het kruispunt geschikt is en of de voorrangregeling duidelijk is aangegeven met borden en markering om in een situatie zonder verkeerslichten een vlotte en veilige verkeersafwikkeling te garanderen. Als dat niet het geval is, wordt de vormgeving en/of signalisatie aangepast. In een volgende stap worden de verkeerslichten gedurende minimaal twee maanden op oranjegeel knipperlicht en vervolgens minimaal twee maanden volledig uit gezet. Enkel wanneer een bevredigende en veilige verkeersafwikkeling wordt geconstateerd, wordt overgegaan tot de volgende stap of fase. De testfase wordt afgesloten met een eindevaluatie op basis waarvan dan wordt beslist óf en onder welke voorwaarden de verkeerslichten al of niet definitief uit of weg kunnen. De totale doorlooptijd van de uitschakelprocedure is in principe minimaal zes maanden. Afhankelijk van de resultaten van de evaluatie en de timing van de uitvoering van noodzakelijke infrastructurele aanpassingen kan de doorlooptijd worden verlengd.

Communicatie en participatie

Voor het project werd ook een communicatieplan opgemaakt. Via allerlei infokanalen worden de bewoners en weggebruikers op de hoogte gebracht van het hoe en waarom van het project en zijn testlocaties. Ook op elke locatie zelf worden passanten geïnformeerd aan de hand van kleine en grote infopanelen en opgeroepen om hun mening over de proef kenbaar te maken. De stad rekent immers ook op haar bewoners en weggebruikers om de nieuwe verkeerssituatie mee te evalueren.

Voorlopige resultaten en conclusies

Het project zit momenteel op kruissnelheid. Er werden al 25 stadskruispunten gescreend. Hiervan werden 20 locaties na de eerste onderzoeksfase weerhouden. Op 11 locaties werden de verkeerslichten bij wijze van proef stapsgewijs afgeschakeld en inmiddels ook (tussentijds) geëvalueerd. Op 7 locaties werden de verkeerslichten na een positieve evaluatie ook definitief verwijderd.

Op basis van de afgelopen periode kunnen volgende (voorlopige) bevindingen worden geformuleerd:

- vooral bij fietsers en voetgangers leeft de perceptie dat verkeerslichten pertinent veiliger zijn dan een situatie zonder verkeerslichten. Het draagvlak voor het uitschakelen van de verkeerslichten blijkt dan ook niet zo groot bij deze doelgroep;
- in de meeste gevallen zijn flankerende (infrastructurele) maatregelen of aanpassingen aan het kruispunt noodzakelijk om de verkeersveiligheid ook zonder een lichtenregeling te kunnen garanderen;
- uit de observaties en waarnemingen blijkt over het algemeen dat bij afgeschakelde verkeerslichten de snelheid van het verkeer naar het kruispunt toe lager ligt en dat weggebruikers méér met elkaar rekening houden.