

Verkeerslichten voor voetgangers en fietsers

Verkeerslichten goed afstellen is maatwerk. Als de rood- en groenfases elkaar niet snel genoeg opvolgen, kunnen weggebruikers risico's nemen en zo de veiligheid in het gedrang brengen. Deze Mobiliteitsbrief geeft tips en inzichten voor de regeling van verkeerslichten aan voetgangers- en fietsoversteken.



JERRY DE BRIE

interview

'De verkeerslichtenregeling moet geloofwaardig zijn'

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is verantwoordelijk voor maar liefst 1.635 verkeerslichtcycli op kruispunten en enkelvoudige oversteekplaatsen langs gewestwegen.

"We delen onze expertise graag met steden en gemeenten, ook voor gemeentewegen", zegt Wim Verlinden van de Afdeling Expertise Verkeer en Telematica bij het AWV.

Hoe ondersteunt het AWV gemeenten op vlak van verkeerslichten?

"We geven automatisch advies via de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) als het gaat over verkeerslichten voor gewestwegen. Maar gemeenten kunnen ook voor advies over verkeerslichten of verkeerslichtenregelingen op gemeentewegen bij ons terecht. Het AWV kijkt ook lichtenregelingen na op hun efficiëntie. Daarnaast verlenen wij technisch advies over de feitelijke installatie, onder meer over contracten en samenwerkingsovereenkomsten tot samenaankoop van verkeerslichten. Binnenkort kunnen gemeenten die de aankoop van lichten overwegen ons contacteren en eventueel bestellen via de aankoopcentrale die zal worden opgericht. De optie tot samenaankoop was ook al voorzien

in onze vorige contracten maar werd weinig gebruikt. De stad Antwerpen is een uitzondering. Met hen is er al lang een samenwerking voor de aankoop van verkeerslichten en verkeersregelaars."

Welke factoren bepalen of verkeerslichten opportuun zijn?

"Hiervoor gebruiken we de richtlijnen uit het dienstorder 'Richtlijnen voor het aanbrengen van voetgangersoversteken'. Kort samengevat bepalen vooral de intensiteit van de verkeersstromen en de lengte van de oversteekplaats of er behoefte is aan verkeerslichten voor voetgangers en fietsers. Hoe verder je verwijderd bent van de kern van de bebouwde kom, hoe hoger de toegelaten snelheid of de wegcategorie, hoe minder het gemotoriseerd verkeer er voorrang moet afstaan en hoe langer het tijdsperspectief, hoe relevanter het wordt om verkeerslichten te plaatsen. Eerst overwegen we of andere ingrepen niet mogelijk zijn om de oversteek veiliger te maken, zoals de snelheid verlagen of een middenberm aanleggen.

Wie bepaalt of er lichten geplaatst moeten worden?

"Gemeenten beslissen op hun eigen wegen zelf of ze al dan niet lichten plaatsen. Op gewestwegen

ligt de uiteindelijke beslissing in handen van het AWV. Gemeenten of andere partijen kunnen wel een aanvraag doen via de PCV. We zullen dan altijd eerst verkeersstellingen en metingen uitvoeren. We weten uit onderzoek dat een voetganger bereid is om maximaal 10 seconden te wachten op wegen waar geen verkeerslichten staan. Daarna bestaat de kans dat hij toch zal oversteken. Ook de context speelt een rol. Bij matig verkeer kan er toch een verkeerslicht nodig zijn in de buurt van een school, ziekenhuis, bejaardentehuis of aan een openbaarvervoerhalte."

Welke risico's zijn er als er verkeerslichten staan waar ze eigenlijk niet nodig zijn?

"Het belangrijkste risico is de verhoogde kans op roodlichtnegatie door het autoverkeer. Op geïsoleerde oversteken langs gewestwegen installeren we daarom standaard een drukknoop voor voetgangers en fietsers. Het is immers belangrijk om de wachttijd voor automobilisten geloofwaardig te houden. De automobilist moet zien dat hij stopt met een reden, namelijk een fietser of voetganger die oversteeft. Het omgekeerde geldt natuurlijk ook. Voetgangers die een aanvraag doen en niet quasi onmiddellijk groen krijgen als er geen verkeer aankomt, zullen niet geneigd zijn om te wachten. Het is dus belangrijk om alle relevante richtingen met detectie uit te rusten. Daarnaast bekijken we de zaken vanuit een ruimer perspectief waarbij de opeenvolgende verkeerslichten op elkaar worden afgestemd, de welbekende 'groene golf'. En testen we complexere regeltechnieken uit waarbij dynamische lichten zich aanpassen op basis van de reële verkeersstroom en die de doorstroming van het openbaar vervoer helpen te bevorderen."



JERRY DE BRIE

■ Wim Verlinden, AWV: "Vooral de intensiteit van de verkeersstromen en de lengte van de oversteekplaats bepalen of er behoefte is aan verkeerslichten."

Wanneer steken voetgangers over door rood?

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voerde vorig najaar een grootschalig onderzoek uit naar roodlichtnegatie door voetgangers. Het observeerde 69.211 voetgangers aan 80 geselecteerde oversteekplaatsen, verspreid over de 9 meest bevolkte steden van België. Gemiddeld blijkt 21% van de voetgangers over te steken bij rood licht. Dat ligt in de lijn van eerdere kleinschalige steekproeven in binnen- en buitenland.

“De keuze om al dan niet over te steken bij rood licht hangt samen met de specifieke omstandigheden, zoals het verkeersvolume en het aantal voetgangers”, zegt onderzoeker Kevin Diependaele. “Risicoperceptie speelt een belangrijke rol. In de overgrote meerderheid van de observaties leidde de overtreding dan ook niet tot een verkeersonveilige situatie. Toch is frequente negatie van verkeerslichten een probleem, omdat dit het algemene respect voor de wegcode ondergraaft.”

Auditief signaal

Een van de opvallendste conclusies uit het onderzoek is wellicht dat de aanwezigheid van een drukknop een negatief effect blijkt te hebben op het respecteren van de lichten. “Drukknoppen worden meestal toegepast op

plaatsen waar het voetgangersvolume relatief laag is, om de verkeersstroom niet onnodig te onderbreken. Dat betekent dat voetgangers op die plaatsen louter statistisch gezien meer kans hebben om voor een rood licht te staan dan wanneer ze bij een oversteekplaats zonder drukknoppen aankomen. Bovendien weet men meestal niet hoe lang men zal moeten wachten nadat op de knop is gedrukt en soms weet men zelfs niet of er al op de knop werd gedrukt door iemand anders. Onderzoek heeft reeds aangetoond dat het verschaffen van duidelijke informatie over wachttijden, bijvoorbeeld door aftel-displays, het respect voor de verkeerslichten in de hand werkt”. Wanneer er auditieve ondersteuning is, heeft dit wel een positief effect en worden er minder overtredingen vastgesteld. Kevin Diependaele: “Dat heeft wellicht te maken



Voetgangers steken het meest over door rood:

- Buiten de spitsuren.
- Wanneer er maar één rijrichting is.
- Op rijbanen met één rijstrook per rijrichting en zonder bus- of trambaan.
- Op afgesloten zebra-paden.
- Aan verkeerslichten met drukknoppen (visuele en auditieve signalen hebben wel een positief effect).

met het feit dat auditieve signalen op een directe en constante manier informatie bieden over de lichtfases, terwijl visuele signalen alleen informatie geven als je er ook effectief naar kijkt.”

 Het uitgebreide onderzoeksrapport verschijnt binnenkort op de website van het BIVV. Een samenvatting kunt u lezen in het jaarboek Verkeersveiligheid 2015 van de VSV.

Waarom mogen fietsers nog oversteken als voetgangers al rood licht hebben?



Verkeerslichtencyclusen afstemmen gebeurt steeds op maat. Voetgangers- en fietserslichten volgen daarbij meestal niet dezelfde cyclus, ook al liggen de oversteekplaatsen vaak vlak naast elkaar. Meestal springen de lichten voor voetgangers net iets eerder op rood dan die voor fietsers.


Verkeerslichten voor fietsers volgen vaak de cyclus van de motorvoertuigen. De groencyclus van het voetgangerslicht wordt vroeger afgesloten dan de groencyclus voor fietsers of motorvoertuigen. Vanaf het moment dat het voetgangerslicht op rood springt, wordt de voetganger die al aan het oversteken is, wettelijk toegestaan om deze oversteekbeweging te beëindigen (= ontruimingstijd). Voor voetgangerslichten bestaat er immers geen oranje-licht dat de overgang van groen naar rood maakt. Dat het voetgangerslicht al op rood springt, terwijl

het fietserslicht nog op groen blijft staan, heeft te maken met het feit dat wettelijk (en feitelijk) een langere ontruimingstijd voorzien is voor een overstekende voetganger dan voor een overstekende fietser (1,2 m/sec ten opzichte van 10 m/sec voor autovoertuigen en 5 m/sec voor fietsers).

Niet gelijkschakelen

Voor een vlotte doorstroming van het verkeer is het niet opportuun om de groencyclus van het voetgangerslicht gelijk te schakelen met de groencyclus van het verkeerslicht voor motorvoertuigen. Dit zou

vele extra seconden wachttijd opleveren voor het verkeer op de dwarsrichting aangezien alle verkeer dan steeds de langere ontruimingstijd van de voetganger zou moeten volgen. Ook het gelijkschakelen van de groencyclus van fietserslichten met voetgangerslichten biedt geen oplossing want dit zou een minder vlotte doorstroming voor de fietser betekenen. De fietser zou minder groentijd krijgen, terwijl zijn ontruimingstijd veel korter is dan die van de voetganger.

 Meer hierover op www.wegenenverkeer.be

Aparte groenfase voor fietsers op de ring

Sinds oktober hebben fietsers een aparte groenfase op negen kruispunten langs de ring van Roeselare. Daardoor wordt de oversteek veiliger voor fietsers. Het feit dat negen kruispunten tegelijk een aparte groenfase krijgen is een primeur voor Vlaanderen.

De vorige situatie was vaak gevaarlijk voor fietsers die de ring wilden oversteken. Automobilisten die afsloegen, zagen enkel de lichten voor de voetgangers, en niet die van de fietsers waardoor vaak verwarring ontstond. Wanneer er geen voetgangers zijn, staat het licht immers op rood want de oversteken voor voetgangers zijn drukknopgeregeld. De groenfase voor de fietsers liep gelijk met de groenfase van het autoverkeer. Een ander probleem is eerder structureel: de toeleidende fietspaden volgen wegens ruimtegebrek een bocht naar rechts. Daardoor krijgt de afslaande chauffeur de indruk dat de fietser gaat afslaan. Het beslippunt van de fietser om toch door te rijden ligt te dicht bij de oversteek. Ook hierdoor kan er bij de auto-bestuurder verwarring ontstaan.

Conflictvrij

Om aan beide problemen een oplossing te bieden, creëerde AWW een aparte groenfase voor de fietsers die de ring willen oversteken. Fietsers moeten nu wel op een drukknop duwen om groen licht te krijgen, net als de voetgangers. In ruil voor een conflictvrije oversteek krijgen ze ook een minder lange groenfase dan vroeger. De fietsfase kan op twee momenten in de cyclus

ingeschakeld worden: voor of na het groen van de zijtak. Zo worden de wachttijden voor de fietsers beperkt.

Positieve reacties

Griet Coppé, schepen van Mobiliteit: "De stad was al langer vragende partij voor een fietsvriendelijke oplossing aan de ring. Wij voeren een fietsvriendelijk beleid, veiligheid voor fietsers speelt dus een belangrijke rol. Veel inwoners vonden de ring gevaarlijk voor overstekende fietsers. Na overleg met AWW is er nu een goede oplossing gevonden. Bij de invoering van de nieuwe lichtenregeling hebben we een informatiecampagne opgezet, onder meer in de scholen. De kruispunten worden immers veel gebruikt door schoolgaande jeugd. Op het einde van dit schooljaar houden we een evaluatie, maar we hebben al veel positieve reacties gekregen."

Maatwerk

De problematiek met de combinatie fiets- en voetgangerslichten komt aan meerdere kruispunten in Vlaanderen voor. AWW doet hierover dan ook al jaren onderzoek en heeft ondertussen een assortiment aan oplossingen uitgewerkt. Toch blijft het afstemmen van de verkeerslichten



ROESELARE

■ **Griet Coppé, schepen van Mobiliteit, Roeselare:** "Via een informatiecampagne hebben we de nieuwe verkeerssituatie uitvoerig toegelicht."

maatwerk. De aparte fietsfase zoals in Roeselare is de meest complete oplossing voor veiligheid maar is niet overal toepasbaar. Door de opeenvolging van gelijkaardige kruispunten was dit ook de ideale locatie om dit type oplossing op iets grotere schaal uit te proberen. Het project zal dan ook uitvoerig geëvalueerd worden.



JERRY DE BRIE



JERRY DE BRIE

■ De aparte groenfase voor fietsers moet aangevraagd worden via een drukknop.

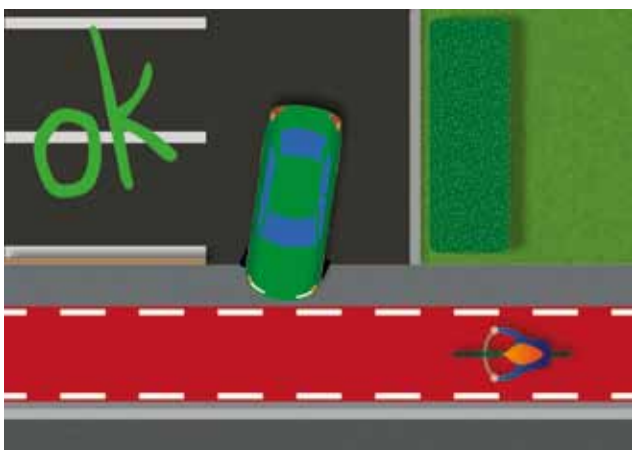
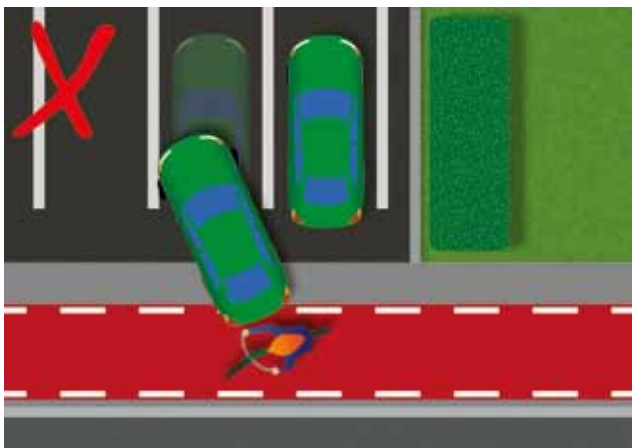
■ Fietsers kunnen de ring van Roeselare voortaan conflictvrij oversteken.

Vraag en antwoord

Waarmee moet men rekening houden bij de aanleg van toegangen of parkeerplaatsen langs gewestwegen?

Het aanleggen van insteekparkings die rechtstreeks bereikbaar zijn vanaf het openbaar domein levert gevaarlijke situaties op, vooral voor (brom)fietsers en voetgangers. Het is veiliger om één duidelijke toegang tot een perceel te hebben waarbij de inrijnsnelheid wordt beperkt en er een afsluiting is tussen de rest van het perceel en het openbaar domein.

De aanbevolen breedtes voor inritten langs gewestwegen die AWV toepast zijn raadpleegbaar op wegenverkeer.be/toegangen. Gemeenten kunnen voor advies hierover vooraf ook altijd terecht bij hun lokaal district.



Meer info bij uw lokaal district en op wegenverkeer.be/toegangen

Publicaties

Inspiratiepakket slimme mobiliteitschakels

Het 'Inspiratieboek slimme mobiliteitschakels' van Trage Wegen vzw en Mobiel21 staat vol inspirerende voorbeelden om de doorsteekbaarheid van steden en gemeenten voor voetgangers en fietsers te vergroten. Voor korte afstanden – in het centrum van de stad of de gemeente – ben je met de fiets of te voet vaak sneller dan met de auto. Zeker als je via kleine doorsteekjes binnendoor kan gaan. Investerings in fiets- en voetgangersinfrastructuur komen daarom pas echt tot hun recht als ze voldoende ingebed zijn in een goed doordacht netwerk.

Download een digitale versie op www.slimmemobiliteitsschakels.be



Oproep

17 september: Car Free Day

Op donderdag 17 september 2015 is het opnieuw Car Free Day! Taxistop nodigt alle lokale besturen van harte uit om deel te nemen. Op Car Free Day spoort Taxistop alle werkgevers en hun werknemers aan om de auto aan de kant te laten en te kiezen voor duurzame alternatieven. Organiseer op Car Free Day een ludieke fietstocht voor uw medewerkers, of tracteer duurzame pendelaars op een lekker ontbijt. Zo maakt u er een leuke dag van voor alle collega's, en draagt u uw steentje bij aan de bereikbaarheid van uw stad of gemeente. Taxistop biedt u de nodige ondersteuning, promotiemateriaal én inspiratie. Lokale besturen die zich voor 1 augustus registreren op www.carfreeday.be kunnen gratis flyers en affiches bestellen.

Alle info op www.carfreeday.be of bij Taxistop: Josefiën Maes – jma@taxistop.be – 09 242 32 23



Fiets

Fiets-actieplan voor werknemers

Bike to Work ontwikkelde met steun van minister Vandeurzen samen met het Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie en Ziektepreventie (VIGEZ) en het lokaal gezondheidsoverleg (de Logo's) een Fiets-actieplan. Het Fiets-actieplan is een praktische handleiding met tips en handvatten voor werkgevers, mobiliteitscoördinatoren en HR-managers om draagvlak te creëren en effectief meer medewerkers te motiveren en stimuleren voor hun woon-werkverkeer op de fiets te stappen.

De praktische handleiding voor een succesvol Fiets-actieplan is gratis te downloaden op de website van Bike to Work: www.biketowork.be/e-book.

Stakeholdersoverleg sterk fietsbeleid

Fietsberaad werkt samen met Mobiel 21 en Timenco aan een **Beleidswijzer Kwaliteitsvol fietsbeleid**. Deze beleidswijzer wordt een belangrijk referentiewerk en een middel om de fietsdynamiek in steden en gemeenten te versterken. De leidraad zal aantonen dat fietsbeleid op een integrale manier benaderd moet worden en een volwaardig deel van het mobiliteitsbeleid is. De organisatoren zijn nog op zoek naar **mobiliteitsambtenaren die mee willen nadenken over de inhoud van deze beleidswijzer**. Wat zijn belangrijke aandachtspunten, interessante voorbeelden, waardevolle informatie om collega's te overtuigen van het belang van een degelijk fietsbeleid? Hiervoor organiseert Fietsberaad Vlaanderen in juni twee werkvergaderingen, verspreid over Vlaanderen.

- Werkvergadering Gent op dinsdag 9 juni
- Werkvergadering Leuven op woensdag 10 juni

Wil u er graag bij zijn? Laat het weten via info@fietsberaad.be. Meer info op www.fietsberaad.be

Agenda

Juni

- 09 • Themadag: Delen is het nieuwe bezitten – Antwerpen
- 11 • Workshop: De kracht van 'the crowd': Mobiliteit 2.0 – Antwerpen
- 18 • Mobiliteitsgedrag veranderen door campagnes – Brussel
- 19 • Voetgangersveiligheid, een stap in de goede richting – Antwerpen
- 23 • Bekendmaking Fietsgemeente/Fietsstad 2015 – Brussel
- 26 • Verkeerspreventieve acties: hoe begint u er aan? – Mechelen

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

