

Kennissessie o.l.v. Marcel Willekens, DTV Consultants

'Kunnen we toe met minder verkeerslichten?'

Student-assistent: Ludo Westerveld

15 aanwezigen.

Presentaties:

'Verkeerslichten uit? Roept u maar!'

Robbin Lankhuijzen, XTNT

Patricia Stumpel-Vos, Projectleider meldpunt verkeerslichten, Gemeente Utrecht

'Afbouw van het aantal verkeerslichten (in zones 30) in de stad Antwerpen'

Geert Troucheau, Dienst Mobiliteit Stad, afdeling Mobiliteit 'Planning & Beleid', Stad Antwerpen

Presentatie 'Verkeerslichten uit? Roept u maar!'

- Waarom het meldpunt?
 - Er is geconstateerd: er heerst ergernis bij veel verkeersgebruikers over (de afstelling van, en de zin van) verkeerslichten, en dit betreft in het bijzonder fietsers. Ook het sentiment 'auto's worden voorgetrokken' speelt voor veel fietsers een rol.
 - Afstelling van verkeerslichten (plek 3) en fietsers die door rood fietsen (plek 4) scoren hoog in een onderzoek over verkeersveiligheid dat onder inwoners is afgenomen. In een ander onderzoek wordt het aanpassen van wachttijden bij verkeerslichten als belangrijke oplossing naar voren gebracht.
- Hoe is het meldpunt opgezet?

Inwoners krijgen:

 - Een keuzemogelijkheid: is het verkeerslicht wel of niet nodig?
 - De kans om suggesties te geven
 - De kans om aan te geven op welke verkeerspunten 'fietsers rechtsaf vrij' nuttig kan zijn

Alle input voor het meldpunt is openbaar, wat inzichten onder gebruikers onderling vergroot, ruimte geeft voor discussie, en daarnaast helpt om verschillende opvattingen in kaart te brengen.
- Wat wordt er gedaan met meldingen
 - De Gemeente reageert op alle input, en vervult op deze manier een betrokken rol. Deze reacties zijn openbaar.
- Methode & Uitkomsten
 - Het meldpunt is, met bijna 5000 meldingen, erg succesvol gebleken. Hiervan is het merendeel afkomstig van fietsers. In 28% van de gevallen gaf een respondent aan dat een bepaalde verkeersregelinstantie weg zou kunnen.
 - Doordat het meldpunt categorisch is opgesteld, was het gemakkelijk om de meest gemelde kruispunten en verkeerslichten te identificeren. Uit de top 50 is vervolgens een keuze gemaakt voor 8 verkeerspunten waarbij *Uitschakelproeven* gestart zijn:
 - * 3 maanden op knipperstand, dan
 - * 3 maanden uit, dan
 - * kiezen: definitief weg, of niet, op basis van reacties op het meldpunt tijdens de proef.
 - Visuele analyse is uitgevoerd bij de 8 verkeerspunten, waarbij de reacties van (vaak dagelijkse) verkeersgebruikers op de nieuwe situatie bekeken werd. Hierbij is gebruik gemaakt van de Human Factors principes waarnemen – begrijpen – kunnen – willen. Daarnaast is het effect op doorstroming en verkeersveiligheid geobserveerd.
 - De 'wenperiode' – de eerste weken van de Uitschakelproef – werkte goed; gebruikers keken beter uit, waren alerter, en maakten oogcontact met andere verkeersgebruikers. Ook viel de wachttijd voor verkeer uit zijstraten mee (doorgaans max. 10 seconden).

- Positieve reacties over onder andere verbeterde doorstroom waren veelal afkomstig van fietsers, terwijl verkeersdeelnemers uit zijstraten in enkele gevallen negatief waren over de nieuwe situatie.
- Aandachtspunten:
 - verkeer uit zijstraten dat wil oversteken, moet nu vier – twee fietspaden, twee rijstroken – verkeershandelingen achter elkaar uitvoeren om veilig over te steken, en hierdoor ging het bij de factor ‘kunnen’ soms mis; dit heeft ertoe geleid dat op één kruispunt de verkeerslichten in de spitsuren weer aan staan.
 - Complexe omgevingen met veel prikkels vragen om veel aandacht van gebruiker.
 - Inrichting van een kruispunt kan na verwijdering van een verkeerslicht aanpassing nodig hebben.
- Tips & tricks
 - Het meldpunt is waardevol gebleken, zeker ook door de feedback van de Gemeente en de interactie die hierdoor ontstaan is.
 - Maak meldpunten, zoals in deze studie, laagdrempelig.
 - Koppel altijd terug naar gebruikers.
 - Observaties (visueel) zijn heel waardevol.
 - Houdt verkeersgedrag goed in de gaten; focus niet alleen op doorstroom.
- Vragen & Discussie
 - Is er gekeken naar het profiel van de verkeersgebruikers op de proeflocaties?
A: Dat is niet uitgebreid geanalyseerd; wel weten we dat voorzieningen (zoals bejaardentehuis of school) in de omgeving mede bepalen welke gebruikers ergens komen.
 - Hebben jullie aanbevelingen voor andere steden?
A: los van de aanbeveling om verkeerslichten eventueel in spitsuren aan te zetten zijn er nog geen aanbevelingen momenteel, want 7 uitschakelproeven lopen nog.
 - Discussie volgde over of er in de breedte een negatief effect kan optreden doordat gebruikers op plekken waar de verkeerslichten onveranderd blijven, gaan redeneren dat het daar dan eigenlijk ook niet meer nodig is. Anderzijds is het mogelijk dat het effect juist positief is; gebruikers kunnen beseffen dat verkeerslichten op zulke plekken juist wel belangrijk zijn.

Presentatie ‘Afbouw van het aantal verkeerslichten (in zones 30) in de stad Antwerpen’

In Antwerpen werd het eerste verkeerslicht geplaatst in 1931, en tegenwoordig zijn er 352 kruispunten in de stad met verkeerslichten. 123 hiervan zijn in beheer van de stad; de overige vallen grotendeels onder beheer van het Vlaams Gewest.

De hoofdvraag van de studie is er een waar feitelijk nog nooit reflectie op heeft plaatsgevonden:

Zijn de verkeerslichten vandaag de dag nog nodig, zijn ze efficiënt, en: zijn ze geloofwaardig?

Aanleiding voor de studie is dat Antwerpen aan het uitbreiden is wat betreft 30 km/u zones. In deze gebieden horen verkeerslichten eigenlijk niet thuis. Ook werkt de stad aan de komst van een centrale verkeerscomputer, die alle verkeerslichten gaat aansturen. Hierdoor is dit een uitgelezen moment om te analyseren welke lichten nodig zijn en welke eventueel uitgezet kunnen worden. Daarnaast is verkeersveiligheid en geloofwaardigheid – 1 op de 6 voetgangers en 1 op de 7 fietsers negeert rode lichten – een aanleiding voor de studie, evenals de factor doorstroming.

Het project is gestart op 01/01/2015 en loopt tot (beoogd) 2018, op ca. 50 locaties in de stad. De lijst met locaties is door een werkgroep op basis van ervaring vastgesteld. Vervolgens is gekeken naar de volgende criteria om prioritering in de lijst aan te brengen: verkeersbelasting op een kruispunt, wachttijden en oversteekbaarheid, en verkeersveiligheid; er wordt nagegaan of er noodzaak tot sturing van gebruikers is – immers, zonder verkeerslichten kun je gebruikers nauwelijks aansturen; daarnaast worden verschillende doelgroepen geanalyseerd en geprioriteerd; tot slot wordt geanalyseerd of de huidige situatie structureel van aard is of niet. Wanneer een kruispunt voldoet aan al deze criteria komt het in aanmerking voor het uitschakelen van de verkeersregelinstantie.

Van belang is dat er sterk ingezet wordt op monitoring en observatie, visueel, ook van verkeersgedrag.

De evaluatie vindt plaats op basis van gedrag- en conflictobservaties, klachten en meldingen. Feedback kan door deelnemers via een meldforum gedeeld worden. Bij de kruispunten zijn ter toelichting informatieve borden geplaatst.

Verscheidene cases zijn uitgelicht en telkens kwam naar voren dat (infrastructurele) aanpassingen aan een kruispunt tijdens een uitschakelproef hielpen om de nieuwe situatie veilig te houden, waaronder compacter maken van een kruispunt, éénrichtingsverkeer invoeren, en flankerende maatregelen zoals plaatsen van snelheidskussens.

Huidige stand van zaken: er zijn 25 locaties gescreend. 20 hiervan zijn door de selectie gekomen en op 11 plaatsen zijn de lichten nu uitgezet. Desondanks is er vanuit de groep zwakke verkeersgebruikers nog weinig draagvlak voor de nieuwe situaties, want men waant zich niet veilig zonder verkeerslichten. Het verdient ook aanbeveling om bij verwijderen van verkeerslichten tevens snelheidsremmende maatregelen door te voeren. Een derde bevinding is dat de voorrangregels bij alle verkeersdeelnemers héél duidelijk moeten zijn, en het is nodig gebleken om extra verkeersborden met tekst en uitleg te plaatsen. Tot slot is er uit visuele observaties gebleken dat de alertheid van de verkeersgebruiker sterk is toegenomen.

Een belangrijk aandachtspunt is dat ontwijkingsgedrag en mobiliteit van gebruikers zo goed mogelijk geëvalueerd moet worden; wanneer gebruikers andere routes besluiten te nemen nadat verkeerslichten verwijderd zijn, is het effect averechts. Daarnaast is goede communicatie met en informatievoorziening voor de omwonenden essentieel, net als monitoring en observatie van het verkeersgedrag in de nieuwe situaties. Het blijft maatwerk.

Sessiedeelnemers gaven na de presentaties suggesties, waaronder: een risico analyse zou waardevol kunnen zijn; meer slimmere verkeerslichten aanbrengen, met betere sensoren, of deze beter afstemmen op de frequente gebruikers zoals schoolgaande jeugd; fietsers die rechtsaf willen slaan vaker vrije doorgang verlenen; vaker de vraag stellen 'doet dit verkeerslicht zijn werk?', bijvoorbeeld elke twee jaar, zodat je er meer bovenop zit; roodlichtnegatie als leidraad gebruiken. Ook is geopperd dat er bij het plaatsen van nieuwe verkeerslichten lering getrokken zou kunnen worden uit deze studies over het verwijderen van verkeerslichten. Tot slot werd de eindconclusie uitgesproken dat verkeerslichten soms zeker weg kunnen, en in sommige gevallen zeker niet, maar dat hoe dan ook goede communicatie met omwonenden en verkeersgebruikers van essentieel belang is, net als zorgvuldige terugkoppeling op en omgang met hun bevindingen en sentimenten.