

V L A A M S P A R L E M E N T



stuk **412** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 3 maart 2010 (2009-2010)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Annick De Ridder, de heren Sas van Rouveroij,
Marino Keulen en Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Irina De Knop
en de heer Sven Gatz

betreffende de oprichting van een Groene Golf Team
voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen

TOELICHTING

Sedert 20 maart 2009 is in Vlaanderen het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van kracht. In dat decreet worden het vrijwaren van de bereikbaarheid, het verhogen van de verkeersleefbaarheid en het terugdringen van schade aan milieu en natuur als strategische beleidsdoelstellingen vooropgesteld.

Een belangrijke oorzaak van fileleed op lokale wegen en gewestwegen is de gebrekkige afstemming van verkeerslichten op de groei van het verkeer. Gevolg: groeiende ergernis bij de weggebruiker, langere reistijd, soms onveilige situaties en toenemende milieuhinder. Vaak worden verkeerslichten slechts éénmaal afgesteld op het ogenblik van de installatie, terwijl de kwaliteit van een verkeersregeling jaarlijks met gemiddeld 3% verslechtert. Bij aansluitingen van het hoofdwegennet op het onderliggende wegennet kan de afstelling van verkeerslichten zelfs zo dramatisch worden dat het verkeer tot op het hoofdwegennet letterlijk tot stilstand komt.

In Nederland werd begin 2006 een team van 25 deskundigen opgericht om lokale, provinciale en nationale wegbeheerders te ondersteunen bij het oplossen van doorstromingsproblemen die worden veroorzaakt door slecht afgestelde verkeerslichten, het zogenaamde ‘Groene Golf Team’ (GGT). Veel wegbeheerders, vooral lokale, hebben immers geen of te weinig specifieke kennis op het gebied van verkeersregelininstallaties. Bovendien brengt het aanpassen van dergelijke regelingen veel extra werkzaamheden en kosten met zich mee. De inzet van het Groene Golf Team maakt het voor de gemeente dus goedkoper en gemakkelijker om verkeerslichtinstallaties aan te pakken. Soms is er een gebrek aan politieke prioriteit op dat vlak. Het GGT-project is dus ook bedoeld om dat soort eenvoudige verkeersmaatregelen opnieuw op de agenda te krijgen.

Uit de resultaten van de reeds uitgevoerde projecten blijkt dat de doorstroming door betere afstelling van verkeersregelininstallaties daadwerkelijk verbetert: gemiddeld 30% minder wachttijd in de ochtend- en/of avondspits, waarbij zelfs wachttijdreducties tot 80% haalbaar zijn.

Tot op heden hebben heel wat gemeenten in Nederland interesse getoond voor de inzet van het GGT. Het totale maatschappelijke rendement is dan ook groot en overtreft ruimschoots de kosten. Medio 2009 had het GGT reeds advies gegeven over 520 kruispunten voor 119 wegbeheerders, waarbij per kruispunt gemiddeld een winst van 8500 voertuigverliesuren (VUU) per jaar gerealiseerd werd. Dat leverde een totale winst op van 3,1 miljoen voertuigverliesuren per jaar of een maatschappelijke winst van 31 miljoen euro, terwijl de totale kosten 6 miljoen euro bedroegen.

Door de grote behoefte en het maatschappelijke succes is het voortbestaan en de financiering van het GGT door de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat tot eind 2012 gegarandeerd, waarbij medefinanciering vanuit provincies en gemeenten als voorwaarde gesteld werd. Na die periode zullen de opgeleide verkeerstechnici van het GGT verder aan de slag kunnen zoals bijvoorbeeld bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of bij verkeersbureaus.

En in Vlaanderen?

Medio 2008 trokken automobilistenverenigingen als de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en Touring aan de alarmbel. Voor het ontwerpen van verkeerslichtenregelingen en het onderhoud van de bestaande verkeerslichten zou Vlaanderen slechts beschikken over drie technici die 1600 kruispunten (geregeld met verkeerslichten) op wegen met een belangrijke doorstromingsfunctie onder hun hoede hebben. Beide verenigingen spraken terecht van een “verwaarloosd probleem in Vlaanderen” en vonden het “onbegrijpelijk dat

in Vlaanderen zo weinig aandacht en middelen gaan naar een onderdeel van ons wegennet dat een enorme impact heeft op de filevorming, de verkeersveiligheid en de milieuvervuiling”.

Volgens de beleidsbrief Openbare Werken voor 2009 zou binnen het Agentschap Wegen en Verkeer slechts een beperkte proef gepland worden en was het bovendien nog geen uitgemaakte zaak of de technologie wel degelijk zou worden toegepast in Vlaamse steden.

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014 zal enkel “onderzocht worden om van halfdynamische verkeerslichtenregeling over te stappen naar een netwerk van verkeerslichten dat kan worden aangestuurd van op afstand om op die manier de doorstroming op trajecten te optimaliseren in functie van de verkeersdrukte”.

Hoewel het optimaliseren van bestaande verkeerslichten een vrij eenvoudige ingreep met een groot maatschappelijk rendement is, is van een grootschalige evaluatie en aanpassing dus nog steeds geen sprake in Vlaanderen.

Daarom vragen de indieners om ook in Vlaanderen een Groene Golf Team op te richten, een team van deskundigen die de wegbeheerders ondersteunen om verkeerslichten langs belangrijke verbindingswegen ‘slim’ te maken om op die manier naar Nederlands voorbeeld jaarlijks meer dan 30 miljoen euro aan filekosten te besparen.

Concreet moet de regering ernaar streven om tegen het einde van de legislatuur 2009-2014 een op drie verkeerslichten op kruispunten langs wegen met een belangrijke verbindingfunctie te analyseren en te optimaliseren.

Annick DE RIDDER

Sas VAN ROUVEROIJ

Marino KEULEN

Jean-Jacques DE GUCHT

Irina DE KNOP

Sven GATZ

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid, waarin het vrijwaren van de bereikbaarheid, het verhogen van de verkeersleefbaarheid en het terugdringen van schade aan milieu en natuur als strategische beleidsdoelstellingen vooropgesteld worden;
- 2° het feit dat de doorstroming bij belangrijke kruispunten niet optimaal is omdat verkeerslichten vaak slechts éénmaal afgesteld worden, terwijl de kwaliteit van een verkeersregeling jaarlijks ongeveer 3% verslechtert;
- 3° de grote maatschappelijke winst die voortvloeit uit een optimalisatie van bestaande verkeerslichten op doorstromings- en verbindingswegen in termen van:
 - a) fileduur: de capaciteit van de weg wordt optimaler gebruikt door de verkeersstroom tegen een constante, homogene snelheid te laten doorlopen;
 - b) verkeersgedrag: wanneer wachttijden verminderen, zal de neiging afnemen om verloren tijd in te halen door sneller te rijden of sluiptwegen te kiezen;
 - c) verkeersveiligheid: je vermijdt meer door het rood rijden bij automobilisten; fietsers en voetgangers krijgen tijdig groen licht en zullen daardoor minder vaak het rood negeren;
 - d) milieu: de uitstoot is lager wanneer een auto tegen een constante snelheid kan blijven rijden en het vertragen en versnellen zoveel mogelijk vermeden wordt. Door minder te accelereren zal ook de geluidsoverlast afnemen;
 - e) overheidsfinanciën: optimalisatie van verkeerslichten is in bepaalde situaties goedkoper dan het oplossen van de problemen door dure infrastructuurwerken;
- 4° de vaak aanzienlijke vermindering van de gemiddelde wachttijd voor weggebruikers als gevolg van afgestelde verkeerslichten: gemiddeld 30% minder wachttijd in de ochtend- en/of avondspits, waarbij wachttijdreducties tot 80% haalbaar zijn;
- 5° de oprichting van het Groene Golf Team in Nederland, een team van 25 technici dat sinds 2006 de lokale, provinciale en nationale wegbeheerders ondersteunt bij het afstellen van de bestaande verkeerslichten en tot eind 2012 gefinancierd wordt door de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat;
- 6° de gemiddelde winst per kruispunt van ongeveer 8500 voertuigverliesuren per jaar die het Groene Golf Team in Nederland medio 2009 reeds op 520 kruispunten gerealiseerd heeft;
- 7° de gunstige kosten-batenratio van verkeerslichtenbeïnvloeding in Nederland: een jaarlijkse winst van 3,1 miljoen voertuigverliesuren, wat overeenstemt met een maatschappelijk rendement van 31 miljoen euro, tegenover kosten van 6 miljoen euro;
- 8° het feit dat de Vlaamse administratie Wegen en Verkeer op dit ogenblik slechts over drie technici beschikt voor het onderhoud van de bestaande verkeerslichten en er bijgevolg sprake is van een verwaarloosd probleem in Vlaanderen;
- 9° de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, volgens dewelke enkel zal worden onderzocht om van “halfdynamische verkeerslichtenregeling over te stappen naar een netwerk van verkeerslichten dat kan worden aangestuurd van op afstand om op die manier de doorstroming op trajecten te optimaliseren in functie van de verkeersdrukte”;

- vraagt aan de Vlaamse Regering:
 - 1° de oprichting van een Groene Golf Team in Vlaanderen, een team van deskundigen die de wegbeheerders ondersteunen om verkeerslichten langs belangrijke verbindingswegen ‘slim’ te maken om op die manier, naar Nederlands voorbeeld, jaarlijks meer dan 30 miljoen euro aan filekosten te besparen;
 - 2° ernaar te streven om tegen het einde van de legislatuur 2009-2014 één op drie verkeerslichten op kruispunten langs wegen met een belangrijke verbindingfunctie te laten analyseren en te optimaliseren om de doorstroming te bevorderen.

Annick DE RIDDER

Sas VAN ROUVEROIJ

Marino KEULEN

Jean-Jacques DE GUCHT

Irina DE KNOP

Sven GATZ