

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 718
van **MARIUS MEREMANS**
datum: 24 februari 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Slimme verkeerslichten - Uitvoering

Najaar 2015 kondigde de minister aan dat hij per jaar 350 kruispunten wil voorzien van slimme verkeerslichten. De minister bevestigde ondertussen ook dat er in 2016 een 350-tal regelingen zullen worden aangepast en hij voorziet in een budget van 5 miljoen euro voor het slimmer maken van verkeerslichten.

Omdat ook de veiligheid verhoogd wordt met slimme verkeerslichten, zal het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bij de aanpak van de zwarte punten ook slimme verkeerslichten inrichten. Voor de zwarte punten maakt de minister een extra budget vrij van 50 miljoen euro. 4 miljoen euro hiervan wordt voorzien voor de grondige herinrichting van het kruispunt Mechelse Poort (N47 x N17). Dit is al een van de kruispunten waar bij geplande werken ook slimme lichten geïmplementeerd kunnen worden.

Het kruispunt Mechelse Poort was in het verleden al de locatie voor een proefproject. Uit de visienota van AVW weten we dat tijdens het proefproject in Dendermonde twee detectieconfiguraties werden vergeleken en dat met de budgetvriendelijke configuratie het grootste deel van de maatschappelijke baten kan worden gerealiseerd.

Het is uiteraard toe te juichen dat de minister wil inzitten op een vlottere doorstroming van het verkeer. Er valt wel op te merken dat een vlottere doorstroming op het ene kruispunt een invloed kan hebben op een volgend kruispunt.

Naast de introductie van slimme lichten maakt de minister ook ruimte om bestaande verkeerslichten beter af te stemmen. Om een groene golf via regeltechniek te realiseren, is het noodzakelijk dat de kruispunten niet te ver van elkaar liggen en liefst op vergelijkbare afstand. Bovendien mag het verkeer van de dwarsrichtingen niet te druk zijn.

Bij de vernieuwing van verkeerslichtsystemen kan ook worden geïnvesteerd in de vervanging van gloeilampen in ledlampen.

1. Kan de minister bevestigen dat het kruispunt Mechelse Poort zal worden voorzien van slimme verkeerslichten? Zo ja, welke detectieconfiguratie zal worden geïmplementeerd?
2. Erkent de minister dat bij de inplanting van slimme verkeerslichten ook rekening gehouden moet worden met nabije kruispunten? Waarom wel/niet?

3. Zal de minister onderzoeken of het opportuun is om ook het kruispunt N17 x N41, en bij uitbreiding alle kruispunten op de N41, te voorzien van slimme verkeerslichten? Waarom wel/niet?
4. Is een optimalere afstemming van de verkeerslichten voor de kruispunten langs de N41 nog mogelijk? Werden voor de N41 de voordelen en nadelen van een 'groene golf' recentelijk nog onderzocht en afgewogen? Graag enige toelichting.
5. Kan de minister een lijst bezorgen van de kruispunten die AWV heeft aangeduid als proefprojecten voor slimme verkeerslichten? Is deze lijst definitief? Op basis van welke criteria werden proefprojecten aangeduid?
6. Bij hoeveel verkeerslichten in Oost-Vlaanderen werden de gloeilampen in de verkeerslichten reeds vervangen door ledlampen?

ANTWOORD

op vraag nr. 718 van 24 februari 2016

van **MARIUS MEREMANS**

1. Met slimme verkeerslichten wordt bedoeld dat de verkeerslichtenregelingen aan de hand van informatie van detectoren op het kruispunt, flexibel inspelen op de actuele verkeersintensiteiten op het kruispunt. Op die manier kunnen o.a. groenfases worden verlengd zolang detectoren regelmatig een voertuig 'zien' naderen, en sommige groenfases worden overgeslagen als er op dat moment geen voertuig is dat behoefte heeft aan zo'n groenfase.
Vrijwel alle huidige Vlaamse verkeerslichtenregelingen, waaronder het kruispunt Mechelse Poort, zijn vandaag reeds uitgerust met voertuigafhankelijke regelingen, ze kunnen m.a.w. reeds beperkt voertuigen detecteren.
Binnen de huidige verkeerslichtenregelingen zijn er echter nog verbeteringen mogelijk zijn. Daartoe heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in 2015 een visie uitgewerkt om de doorstroming en de veiligheid op de kruispunten in haar beheer, te verhogen door de kruispunten uit te rusten met 'slimmere' verkeerslichten die dynamischer en flexibeler inspelen op de actuele verkeerssituatie op het betreffende kruispunt. Hiervoor wenst AWV vooral meer detectiemiddelen in te zetten, zoals lussen, radars en drukknoppen. Door beter te monitoren welk verkeer zich waar op het kruispunt bevindt, kan beter worden bepaald welke richtingen groen moeten krijgen en welke niet, en kan nauwkeuriger worden bepaald hoe lang de optimale groentijd is voor elke richting.
2. Slimme verkeerslichten zorgen vooral voor een optimalere verkeersafwikkeling op het specifieke kruispunt zelf. Met het oog op het verhogen van de doorstroming op belangrijke verkeersassen en de herkenbaarheid voor de weggebruikers, zal bij de keuze van de aan te pakken kruispunten, waar mogelijk, echter wel rekening worden gehouden met belangrijke verkeersassen.
3. Het is de bedoeling om op termijn alle kruispunten uit te rusten met 'slimmere' verkeerslichten, waaronder ook het kruispunt N17 X N41 en alle kruispunten op de N41.
4. Het realiseren van een groene golf die ervoor zorgt dat een voertuig steeds groen licht krijgt op opeenvolgende kruispunten, kan slechts in specifieke omstandigheden worden toegepast:
 - De afstand tussen de kruispunten mag niet te groot zijn. Hierbij wordt ± 500 m als absoluut maximum genomen bij een snelheid van 50 km/u, ± 750 m bij een snelheid van 70 of 90 km/u. Bij langere afstanden vindt immers 'uitwaaiing' plaats van het peloton auto's waardoor de voertuigen die gelijktijdig aan het ene kruispunt vertrekken, te ver uit elkaar gespreid aankomen aan het volgende kruispunt. Hierdoor wordt geen efficiënt gebruik meer gemaakt van de gegeven groentijd.
 - De tussenafstanden tussen de opeenvolgende kruispunten zijn bij voorkeur ongeveer gelijk.
 - Er mogen geen belangrijke dwarsverkeersstromen bestaan t.o.v. de gecoördineerde weg, anders ontstaan hier lange files aangezien aan de gecoördineerde richting veel groen moet worden gegeven.

Vooraleer dit regelprincipe toe te passen, dienen de voordelen (verminderd aantal stops op de hoofdrichting) daarom goed te worden afgewogen tegenover de nadelen (grotere verliestijd van het dwarsend auto/voetgangers/fietsverkeer).

In 2014 werd op de N41 voor de volgende vijf kruispunten een groene golf ingesteld: N41 X Neerstraat, Broekstraat, Veldstraat, Noordstraat, Biezestraat.

Deze groene golf zorgt ervoor dat het aantal stops op de N41 wordt geminimaliseerd voor de dominante verkeersstroom. In de ochtendspits is de dominante verkeersstroom van zuid naar noord (Dendermonde naar Sint-Niklaas). In de avondspits van noord naar zuid. Het voordeel van deze groene golf is minder stops en een lagere reistijd op de N41. Het nadeel is dat de verschillende kruispunten minder dynamisch werken omwille van de cyclusduur die voor de groene golf over de verschillende kruispunten gelijk dient te zijn. Dit zorgt doorgaans voor een langere wachttijd op de zijtakken.

5. Het is de bedoeling om op termijn alle kruispunten met 'slimmere' verkeerslichten uit te rusten. Hierbij zullen volgende principes worden gevolgd:
 - Nieuwe kruispunten of grondige herinrichtingen zullen steeds worden uitgerust met slimmere verkeerslichten conform de uitgewerkte visie, inclusief de uitgebreide detectie.
 - Voor de bestaande kruispunten zal via twee verschillende pistes worden gewerkt:
 - AWV ontvangt jaarlijks een groot aantal aanvragen voor het uitvoeren van kleine aanpassingen/optimalisaties aan bestaande verkeerslichtenregelingen. Van deze kleine aanpassingen wordt gebruik gemaakt om de regelingen meteen grondig onder de loep te nemen en te optimaliseren.
 - AWV is gestart met het opmaken van een lijst met kruispunten waar de grootste winst op vlak van doorstroming en/of veiligheid kan worden verwacht. Deze kruispunten zullen volledig worden aangepast conform de vooropgestelde visie, inclusief de uitgebreide detectie. Deze lijst is momenteel in opmaak.

Via bovenstaande aanpak, streeft AWV ernaar om jaarlijks een 350-tal kruispunten gericht aan te passen.

6. In Oost-Vlaanderen is op dit moment 94,3% van de installaties met verkeerslichten omgebouwd naar LED.