

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 725
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 4 april 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Doorstroming fietsers en voetgangers - Vierkant groen (2)

Sinds enige tijd worden kruispunten met een proefopstelling vierkant groen uitgerust om de verkeersveiligheid te bevorderen. Met deze conflictvrije opstelling wordt echter de opportuniteit gemist om ook de doorstroming van fietsers en voetgangers te bevorderen. Bij de proefopstellingen wordt de fase vierkant groen als één sequentie van de lichtenregeling gezien, naast de sequentie voor wagens op de hoofdstraat en de frequentie voor wagens op de dwarsstraat. Zwakke weggebruikers moeten op deze manier even lang aanschuiven als elke automobilist, waardoor een stimulerend effect wordt gemist. Nochtans staat te lezen in het fietsbeleidsplan van de minister: "een aangepaste verkeerslichtenregeling met het oog op het verbeteren van de doorstroming van de fietsers wordt trajectgewijs toegepast."

In de gedachtewisseling over vierkant groen van 29 november 2018 wordt hierover enkel vermeld dat vierkant groen een negatieve impact kan hebben op de wachttijd voor fietsers en voetgangers die de beweging rechtdoor willen maken. Fietsers en voetgangers moeten bij de huidige proefopstellingen inderdaad lang wachten op groen licht. Dit in plaats van de groenfase voor fietsers en voetgangers te zien als een tussenfase waarbij de zwakke weggebruikers (kort) groen licht krijgen na elke groenregeling voor wagens. Dit bevordert de doorstroming op het kruispunt voor iedereen, voetgangers en fietsers moeten nooit lang wachten en geraken vlot het kruispunt over, terwijl er een lange derde groenlichtsequentie voor fietsers en voetgangers wordt vermeden.

Momenteel lijkt het vierkant groen veeleer ingevoerd te worden om de zwakke weggebruiker weg te houden van het gemotoriseerd verkeer en niet om de zwakke weggebruiker te faciliteren vlotter het kruispunt over te raken.

1. Dient vierkant groen en het conflictvrij maken van kruispunten niet aangegrepen te worden om de zwakke weggebruiker extra te faciliteren in het verkeer? Wordt hier geen kans gemist in het kader van het stimuleren van fietsen en wandelen?
2. Welke impact heeft de veranderende federale wetgeving op het conflictvrij maken van kruispunten in Vlaanderen? Zal de ambitie van de minister en zijn administratie in het conflictvrij maken van kruispunten nu verder opgevoerd worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 725 van 4 april 2019

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Eerst en vooral dient opgemerkt te worden dat een groenfase voor zachte weggebruikers nooit echt 'kort' is. Specifiek voor voetgangers dient immers een voldoende lange (wettelijk bepaalde) groen- en ontruimingstijd te worden voorzien. Bij een standaard voetgangersoversteek bedraagt deze groen- en ontruimingstijd al snel 20 seconden. Hierdoor is het niet mogelijk om per cyclus twee *korte* groenfases voor alle zachte weggebruikers (zowel voetgangers als fietsers) in te bouwen. Elk regelprincipe heeft voor- en nadelen. Zoals aangegeven in de gedachtewisseling over vierkant groen van 29 november 2018, heeft ook het regelprincipe 'vierkant groen' zowel voor- als nadelen. Naast het verhogen van de veiligheid van zachte weggebruikers, biedt vierkant groen ook het voordeel dat fietsers links kunnen afslaan in één beweging zonder extra stop. Dit voordeel op vlak van doorstroming zal daarom mee in rekening gebracht worden bij het bepalen van de definitieve toepassingscriteria en -principes. Bij het ontwerp van een lichtenregeling voor een specifiek kruispunt worden verschillende mogelijke regelprincipes tegen elkaar afgewogen en wordt de meest ideale optie weerhouden. Algemeen kan wel gesteld worden dat een conflictvrije lichtenregeling meestal leidt tot langere wachttijden voor elk van de modi. De beschikbare groentijd dient immers verdeeld te worden over meer fasen in de lichtenregeling.
- Bij het ontwerp van een lichtenregeling worden echter steeds een aantal minimale kwaliteitseisen gerespecteerd op vlak van afwikkelingscapaciteit voor zowel de zachte weggebruikers als voor het gemotoriseerd verkeer. Specifiek voor de zachte weggebruikers wordt de maximale wachttijd onder de maximumwaarden gehouden zoals deze in het vademecum voetgangersvoorzieningen zijn opgenomen.

	<u>Maximum wachttijd</u>
In kerngebied bebouwde kom	70 sec.
In bebouwde kom buiten kerngebied	90 sec.
Buiten bebouwde kom	110 sec.

Enkel in gevallen waar gevaarlijk conflicten zouden ontstaan door het respecteren van deze kwaliteitseisen, wordt hiervan afgeweken ten voordele van het conflictvrij maken.

2. Al sedert 2016 is mijn administratie gestart met een specifiek actieplan om de veiligheid en doorstroming op lichtengeregelde kruispunten te verhogen. Eén van de speerpunten van dit actieplan betreft het maximaal conflictvrij inrichten van lichtengeregelde kruispunten. Deze ambitie blijft onveranderd, ook na de veranderende federale wetgeving. Het regelprincipe vierkant groen vormt, van zodra dit wettelijk toegelaten is, in dit opzicht een bijkomende optie die zal in overweging

genomen worden t.o.v. andere mogelijkheden om een maximaal conflictvrije lichtenregelingen te bekomen.