

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 650  
van **STIJN BEX**  
datum: 29 januari 2021

---

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Conflictvrije kruispunten en slimme verkeerslichten - Uitrol*

Om te komen tot een modaal aandeel van 40 procent (tot 50 procent in bepaalde vervoersregio's) alternatieve modi is het belangrijk om volop in te zetten op een sterk uitgebouwd netwerk van fietsinfrastructuur. Hierbij is zowel veiligheid, doorstroming als comfort voor de fietsers belangrijk. Hoewel er de afgelopen jaren veel aandacht ging naar het verbeteren van de veiligheid aan verkeerslichten, bestaan er nog vaak knelpunten die fietsers ondervinden aan verkeerslichtengeregelde kruispunten. Fietsberaad voerde daarom een onderzoek uit naar de veiligheid en het fietscomfort aan verkeerslichtengeregelde kruispunten.

De meest voorkomende knelpunten die fietsers vandaag ondervinden aan kruispunten hebben te maken met de veiligheid of de doorstroming van het fietsverkeer, bijvoorbeeld fietsers die rechtdoor groen hebben samen met links of rechts afslaand verkeer, onvoldoende opstelruimte voor fietsers, lange wachttijden aan de verkeerslichten, de leesbaarheid van het kruispunt of conflicten aan bypasses.

In de beleidsnota 2019-2024 werd in operationele doelstelling (OD) 2.1. het belang van het conflictvrij maken van kruispunten benadrukt:

"OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk en OD 6.4. Naar een innovatief fietsnetwerk). "Kruispunten worden waar mogelijk, in functie van veiligheid en doorstroming (waarbij veiligheid voorrang heeft op doorstroming), conflictvrij gemaakt. We evalueren onder andere de proefprojecten inzake 'vierkant groen'. Afhankelijk van de resultaten kan overwogen worden dit uit te rollen. Evenals worden zwarte punten voor fietsers versneld weggewerkt, en wordt er geïnvesteerd in kwaliteitsvolle en goed onderhouden fietspaden die conform de richtlijnen worden aangelegd. Verkeerslichten hebben als doel om een verkeersveilige oplossing te bieden in conflictsituaties, maar ze kunnen ook prioriteit verlenen aan bepaalde vervoersmodi."

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) startte in 2016 met het uitvoeren van een specifiek actieplan verkeerslichten met als voornaamste doelen het verhogen van zowel de doorstroming als de veiligheid op de verkeerslichtengeregelde kruispunten.

Hierbij worden de volgende principes gehanteerd:

- Nieuwe kruispunten of grondige herinrichtingen worden steeds met 'slimmere' verkeerslichten uitgerust, inclusief het voorzien in uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrije lichtenregeling.
- Bij het uitvoeren van kleine(re) aanpassingen/optimalisaties aan bestaande verkeerslichtenregelingen wordt het kruispunt niet uitgerust met 'slimmere' verkeerslichten.

AWV heeft een lijst opgemaakt met bestaande kruispunten waar de grootste winst op vlak van doorstroming en/of veiligheid kan verwacht worden. Deze kruispunten worden uitgerust met 'slimmere' verkeerslichten inclusief het voorzien in uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrije lichtenregeling.

1. Op de meeste Vlaamse kruispunten worden nog steeds deelconflicten toegestaan tussen verschillende vervoersstromen. AWV stelde daarom in 2016 een actieplan op om verkeerslichten maximaal conflictvrij te maken.
  - a) Hoeveel kruispunten op gewestwegen werden er sinds 2016 conflictvrij gemaakt door AWV (graag opdeling per jaar)?
  - b) Hoeveel kruispunten werden er de voorbije 5 jaar grondig aangepast door AWV, hoeveel aanpassingen waren er daarvan conform de principes van 'slimmere' verkeerslichten?
  - c) Tijdens de commissievergadering van 7 november 2019 benadrukte de minister dat AWV achter het concept van 'vierkant groen' staat, maar dat er nog een aantal decreetsaanpassingen nodig zijn.

Wat is de stand van zaken betreffende de uitrol van het concept 'vierkant groen'? Zijn de wettelijke aanpassingen ondertussen doorgevoerd? Heeft de minister hierover al een overleg gehad met haar federaal bevoegde collega?

- d) Binnen welke termijn moeten alle kruispunten maximaal conflictvrij gemaakt worden?
2. Bij hoeveel lichtenregelingen die werden aangepast werd er een detectiesysteem voor fietsers geïnstalleerd de afgelopen 5 jaar?
 

Hierbij graag een opdeling naar het detectiesysteem (drukknop, lussen in het fietspad, optische camera, infraroodcamera, radarsysteem, via smartphone, andere).
3. Momenteel beschikt Vlaanderen niet over aanbevelingen rond wachttijden voor fietsers. Het kader dat vandaag gehanteerd wordt, is gebaseerd op wachttijden voor voetgangers. Gezien het eigen netwerk waar fietsers over beschikken, is het aangeraden om de wachttijden hierop af te stemmen. Bovendien kunnen te hoge wachttijden aanleiding geven tot roodlichtnegatie. De maximale wachttijd kan ook een instrument zijn om actief weggebruik te stimuleren.

Zal de minister AWV vragen om een specifieke wachttijdenregeling voor fietsers uit te werken?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 650 van 29 januari 2021

van **STIJN BEX**

1. a) Sinds 2016 werden 470 kruispunten op terrein aangepast conform de principes van het actieplan verkeerslichten inclusief het voorzien van uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrije lichtenregeling. Onderstaande tabel geeft het overzicht per jaar.

| <b>Jaartal</b> | <b>Aantal kruispunten op terrein aangepast conform de principes van het actieplan verkeerslichten</b> |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2016           | 35                                                                                                    |
| 2017           | 86                                                                                                    |
| 2018           | 117                                                                                                   |
| 2019           | 113                                                                                                   |
| 2020           | 119                                                                                                   |
| <b>TOTAAL</b>  | <b>470</b>                                                                                            |

- b) Bij een grondige aanpassing van een kruispunt wordt het actieplan verkeerslichten steeds toegepast. De voorbije jaren werden 470 kruispunten grondig aangepast. Al deze kruispunten werden voorzien van een lichtenregeling conform het actieplan verkeerslichten (zie ook antwoord op deelvraag 1).
- c) Om vierkant groen mogelijk te maken zijn geen decreetsaanpassingen nodig, maar enerzijds een aanpassing van het Verkeersreglement (opheffing artikel 61.3.2. lid 1) en anderzijds een aanpassing van het M.B. van 11 oktober 1976 inzake de plaatsingsvoorwaarden verkeerstekens. Het ontwerp besluit van de Vlaamse Regering dat artikel 61.3.2. van het verkeersreglement eerste lid opheft, is op 15 januari 2021 door de Vlaamse Regering goedgekeurd en werd op 4 februari 2021 in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Een wijziging van het M.B. van 11 oktober 1976 inzake de plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens die de regeling van vierkant groen verder faciliteert, is momenteel voor advies in behandeling bij de Raad van State.

Gelet op het feit dat de nodige aanpassingen een Vlaamse bevoegdheid zijn, is hiervoor geen overleg nodig met de federaal bevoegde collega.

- d) Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) streeft ernaar om jaarlijks 125 kruispunten op terrein aan te passen conform het actieplan verkeerslichten inclusief het voorzien van uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrije lichtenregeling, volgens de in de vraagstelling aangehaalde principes. Daarnaast werd in het kader van het Relanceplan 'Vlaamse Veerkracht', 13 miljoen euro extra voorzien om het actieplan verkeerslichten de komende jaren versneld uit te rollen. Met deze extra

middelen zal prioriteit gegeven worden aan de lichtengeregelde kruispunten op de dynamische lijst van gevaarlijke punten.

Het feit dat het actieplan verkeerslichten nog niet werd toegepast op een kruispunt, betekent echter geenszins dat het betreffende kruispunt geen enkele vorm van conflictvrijheid heeft.

AWV houdt per kruispunt bij in welke mate een kruispunt conflictvrij is. Hierbij worden de kruispunten ingedeeld in 3 categorieën:

- Volledig conflictvrij: een kruispunt wordt als volledig conflictvrij beschouwd wanneer **voor alle takken van het kruispunt geen (secundaire) conflicten toegestaan worden** door de lichtenregeling. Dit wil zeggen dat wanneer een weggebruiker groen krijgt in een dergelijke lichtenregeling, hij geen voorrang meer dient te verlenen op het kruispunt aan andere weggebruikers zoals vb. zwakke weggebruikers of gemotoriseerd vervoer.
- Een kruispunt wordt ingedeeld als 'gedeeltelijk conflictvrij en/of veiligheidsverhogende maatregelen' als één of meerdere takken (maar niet allemaal) conflictvrij zijn en/of wanneer er maatregelen genomen zijn die de veiligheid van zwakke weggebruikers verhogen zoals:
  - het tegelijk beëindigen van het fietsersgroen met het voetgangersgroen zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten die bij het afslaan enkel het voetgangerslicht zien (en niet het fietserslicht) en daardoor bij rood voetgangerslicht, verkeerdelijk geen voorrang geven aan nog rechtdoorgaande fietsers die door het nog groene fietserslicht rijden;
  - het voorzien van oranje-gele knipperlichten die steeds werken in de periode dat er fietsers en/of voetgangers aan het oversteken zijn;
  - de aanwezigheid van een voorstart in tijd of ruimte waardoor fietsers een paar seconden eerder vroeg krijgen dan het gemotoriseerd verkeer;
  - de aanwezigheid van een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) of OFOS variant, waardoor fietsers zich kunnen opstellen vóór het gemotoriseerde verkeer. Zo kunnen fietsers eerst vertrekken en wordt voorkomen dat ze staan te wachten in de dode hoek van de voertuigen; (Op Vlaamse gewestwegen worden 2 types opstellvakken gebruikt (cfr Vademecum veilige wegen en kruispunten). Een opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) maakt het voor fietsers mogelijk om zich tijdens de roodfase op te stellen vóór de wachtende auto's. Wanneer het licht op groen springt, vertrekken de tweewielers voor de auto's; ze zijn goed opgesteld om linksaf te slaan of rechtdoor te rijden. Bij een zogenaamde OFOS-variant worden de dwarsende kruispuntarmen uitgerust met dergelijke opstelstroken, zodat linksafslaan fietsers in deze situatie veilig in 2 'beurten' kunnen afslaan. Beide inrichtingsvarianten verhogen het comfort (tijdwinst) en de veiligheid voor de afslaan fietser. )
  - de aanwezigheid van een ontruimingspijl (groene pijl die opkomt of gedoofd is, links aan de overkant van het kruispunt). Dit is een oplossing om links afslaan voertuigen beter het kruispunt te laten ontruimen. Bovendien is er hierdoor gedurende een deel van de tijd geen conflict meer met tegemoet komend verkeer (ook niet met fietsers/voetgangers).
- Een kruispunt wordt ingedeeld als niet conflictvrij wanneer er geen enkele tak conflictvrij is ingericht en er geen maatregelen genomen zijn die de veiligheid van zwakke weggebruikers verhogen.

AWV beheert momenteel 1703 lichtengeregelde kruispunten. Momenteel zijn hiervan 1498 kruispunten (of 88%) volledig of gedeeltelijk conflictvrij ingericht en/of voorzien van veiligheidsverhogende maatregelen.

2. Bij het aanpassen van een lichtenregeling wordt niet specifiek bijgehouden welke wijzigingen werden doorgevoerd ten opzichte van de vorige lichtenregeling. Het is bijgevolg niet mogelijk om aan te geven bij hoeveel lichtenregelingen die de afgelopen 5 jaar werden aangepast, er een detectiesysteem voor fietsers geïnstalleerd werd.

AWV houdt wel een inventaris bij van de aanwezige detectiesystemen op de lichtengeregelde kruispunten. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal kruispunten dat uitgerust is met een bepaald type fietsdetectie.

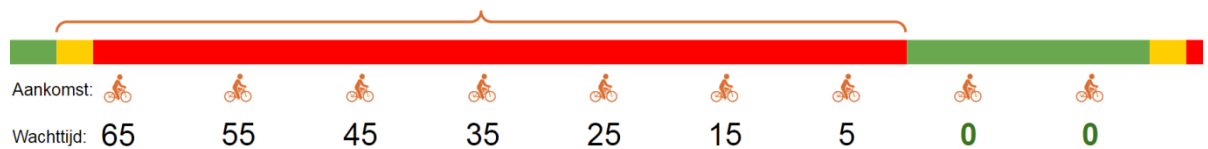
| Soort fietsdetectie | Aantal uitgeruste kruispunten |
|---------------------|-------------------------------|
| Lus                 | 198                           |
| Radar               | 68                            |
| Drukknop            | 749                           |
| Andere              | 7                             |

Op kruispunten waar geen fietsdetectie aanwezig is, komt de fietsfase spontaan op of krijgen fietsers samen groen met het gemotoriseerd verkeer.

3. Bij het ontwerpen van verkeerslichtenregelingen hanteert AWV sinds 2017 een 'maximum wachttijd' voor fietsers en voetgangers, die onder normale omstandigheden nooit overschreden mag worden. Die maximum-waarde is gebaseerd op het Vademecum Voetgangersvoorzieningen en hangt af van de situering van het kruispunt. Onderstaande tabel geeft de door AWV gehanteerde maximum wachttijden voor fietsers weer.

| Situering van het kruispunt       | Maximum wachttijd in normale omstandigheden |
|-----------------------------------|---------------------------------------------|
| In kerngebied van bebouwde kom    | 70 sec.                                     |
| In bebouwde kom buiten kerngebied | 90 sec.                                     |
| Buiten bebouwde kom               | 110 sec.                                    |

Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit maximum wachttijden betreffen die enkel van toepassing zijn voor fietsers die bij het verkeerslicht aankomen op het meest ongunstige geval i.e. als het verkeerslicht juist oranjegeel wordt en de fietser nog besluit om ervoor te stoppen. In werkelijkheid komen de fietsers gespreid aan. Zo komt ook een gedeelte van de fietsers bij het licht aan tijdens de groenfase wat resulteert in een wachttijd van 0 sec. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van een voorbeeldcyclus hieronder. Hier bedraagt de **maximum wachttijd 70 seconden** (onder de accolade).



Maar de werkelijke aankomstmomenten zijn verspreid in de tijd. Wie tijdens groen aankomt wacht 0 seconden en de andere fietsers wachten gemiddeld 35 seconden, wat samen resulteert in een **gemiddelde wachttijd van 27 seconden** voor alle fietsers.

Daarnaast zijn de lichtenregelingen op Vlaamse gewestwegen voertuigafhankelijk, waarbij de werkelijke wachttijden afhankelijk zijn van het verkeer dat op dat moment gedetecteerd wordt. De gehanteerde 'maximum wachttijd' is van toepassing op de spits, maar in de daluren zijn de wachttijden beduidend korter dan in de spits.

Bovenstaande elementen leiden ertoe dat de gemiddelde wachttijd die een fietser ondervindt aanzienlijk lager ligt dan de gehanteerde maximum wachttijden. Onderstaande tabel geeft een grootte-orde weer van de gemiddelde wachttijd die fietsers ondervinden op kruispunten in beheer van AWW.

| Situering van het kruispunt       | Ordegrootte van gemiddelde wachttijd |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| In kerngebied van bebouwde kom    | 20-25 sec.                           |
| In bebouwde kom buiten kerngebied | 30-35 sec.                           |
| Buiten bebouwde kom               | 40-45 sec.                           |

Bovenstaande wachttijden zijn bedoeld om een zeker comfortniveau te kunnen bieden aan een fietser.

Het scherper stellen van maximale wachttijden op specifieke plaatsen en rekening houdend met het overige verkeer is een beleidskeuze, waarbij heel wat randfactoren (locatie, aanwezigheid andere modi) een rol spelen.