

Nieuwe verkeerslichten op de A12: wat verandert er?

In november vorig jaar startte het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse Overheid met werken aan vijf kruispunten van de A12 in Aartselaar en Wilrijk. Het gaat om de kruispunten van de A12 en de N177 (de parallelle baan) met de Bist/Langlaarsteenweg, Vluchtenburgstraat/Leugstraat, Helststraat/Guido Gezellestraat, Cleydaellaan/Kontichsesteenweg en Terbekehodreef/Atomiumlaan. Deze kruispunten zijn stuk voor stuk zwarte punten waar geregeld zware ongevallen plaatsvinden.

De verkeerslichten op deze kruispunten worden aangesloten op de nieuwe Antwerpse verkeerscomputer om het verkeer veiliger te laten verlopen.



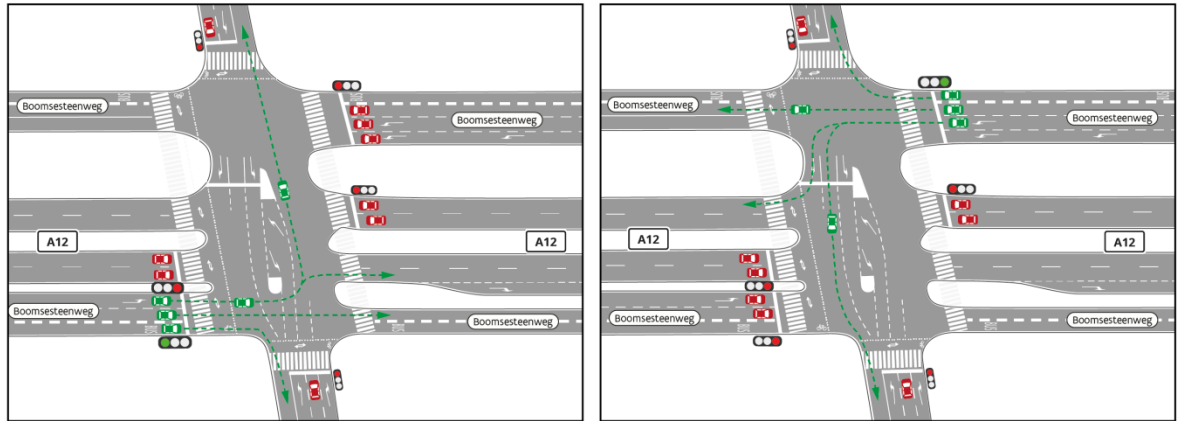
Nieuwe regeling eind maart

De werken liepen vertraging op door het winterweer en door onverwachte obstakels in de ondergrond. De nieuwe lichtenregelingen zullen eind maart in dienst kunnen gaan. Om u voor te bereiden op de gewijzigde verkeerssituatie leggen we graag even uit wat er precies zal veranderen.

Minder conflicten = minder ongevallen

AWV past zowel de lichtenregelingen als de verkeerslichteninfrastructuur (nieuwe kabels, detectielussen én palen) aan om de kruispunten overzichtelijker te maken en tegelijk kruisende bewegingen zoveel mogelijk te vermijden. Dat betekent ook een aanpassing voor al wie onze gemeente wil in- of uitrijden via de A12 of de parallelweg. We zetten de belangrijkste aandachtspunten op een rijtje:

1. Verkeer komende van de Boomsesteenweg (N177) dat linksaf wil, krijgt vanaf nu niet meer tegelijkertijd groen met verkeer op de A12 dat rechtdoor rijdt.

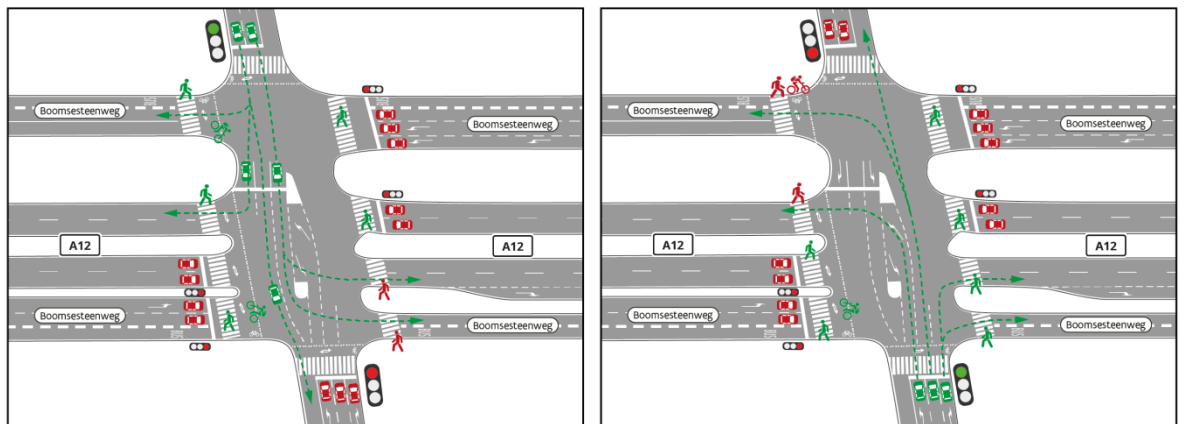


2. Verkeer komende uit de tegenoverliggende zijstraten van de A12 heeft niet meer gelijktijdig groen.

Bijvoorbeeld: verkeer uit de Cleydaellaan zal niet meer tegelijkertijd groen krijgen met verkeer uit de Kontichsesteenweg waardoor ze bij een afslaan beweging niet meer met elkaar in conflict komen.

3. Overstekende voetgangers en fietsers hebben niet meer tegelijkertijd groen met linksafslaand verkeer komende uit de zijstraten.

Bijvoorbeeld: verkeer uit de Cleydaellaan dat linksaf wil slaan om de N177 of de A12 richting Antwerpen op te rijden moet geen rekening meer houden met overstekende fietsers of voetgangers.



Al deze aanpassing zijn bedoeld om conflicten of stilstaand verkeer op de kruispunten te vermijden, de oversteekbewegingen voor weggebruikers te vereenvoudigen en daarmee het aantal ongevallen te doen dalen.

Opgelet! Niet alle conflicten verdwijnen! Rechts afslaand verkeer moet nog steeds rekening houden met overstekende voetgangers en fietsers.

Voetgangers gebruiken drukknoppen

Voor voetgangers komen er drukknoppen aan de verkeerslichten op de A12. Wie te voet de parallelweg en/of de A12 wil oversteken moet deze drukknoppen gebruiken om sneller en langer groen te krijgen. Wie niet op de knop drukt krijgt groen samen met de auto's uit de zijstraten maar dit is van kortere duur en zorgt voor een minder comfortabele oversteek. De reden dat er gewerkt wordt met drukknoppen is om er voor te zorgen dat er 'nooit voor

niets voor rood' gestaan moet worden. Het wordt met andere woorden niet rood voor automobilisten als er geen voetgangers willen oversteken. Er wordt dus getracht om de 'juiste' hoeveelheid groen te geven aan iedere verkeersdeelnemer want 'te veel' groen voor de ene richting zorgt voor 'te veel' rood voor de andere.

Snelheidsverlaging en groene golf

Tegelijkertijd met de instelling van de nieuwe lichtenregelingen wordt ook een snelheidsverlaging ingevoerd op de A12/N177 tussen de sleuf van Boom en het viaduct van Wilrijk. Op de A12 wordt de snelheid verlaagd tot 70 km/u en op de N177 tot 50 km/u. Dit moet de veiligheid verbeteren. Om de doorstroming op de A12 te blijven garanderen is er een groene golf uitgewerkt op de nieuwe maximale snelheid, zodat het verkeer zo weinig mogelijk tijd verliest voor de lichten.

De Antwerpse verkeerscomputer uitgelegd

De nieuwe Verkeerslichtencoördinatiecomputer zal straks de verkeerslichten op 373 kruispunten in en rond Antwerpen met elkaar verbinden. Dankzij de computer staan al deze verkeerslichten in contact met elkaar. Afhankelijk van hoe druk het is op de weg past de computer de groen- en roodtijden automatisch aan, om het verkeer veiliger en efficiënter te laten verlopen. Daarbij maakt de computer een onderscheid tussen auto- en vrachtverkeer, openbaar vervoer en fietsers, en geeft hen zo vaak mogelijk apart groen om ongevallen bij kruisende bewegingen te vermijden.

De uitrol van het hele systeem - zowel het installeren van de software, als het plaatsen van nieuwe kabels, detectielussen en palen - gebeurt stelselmatig. De hele operatie duurt ongeveer 4 jaar en moet klaar zijn tegen 2022.