

Verkeerskundige en juridische aspecten van 'Alle Fietzers Tegelijk Groen'-regelingen

Notitie Fietsberaad, 2003

In het Fietsberaad is het onderwerp *alle fietsers tegelijk groen* (AFTG) enkele keren aan de orde geweest. Dat heeft ertoe geleid dat deze notitie is samengesteld door de leden Louis Eggen van de gemeente Den Haag, Wim Salomons van de gemeente Enschede en Theo Zeegers van de Fietzersbond. Zij hebben overlegd met Wout Sambler van de gemeente Den Haag.

In hoofdstuk 1 worden de verkeerskundige aspecten beschreven: wat zijn de voor- en nadelen? En onder welke omstandigheden kan AFTG toegepast worden? Hoofdstuk 2 gaat in op de juridische aspecten zoals bebording en aansprakelijkheid. In hoofdstuk 3 tenslotte worden enkele conclusies getrokken.

0. Inleiding

'Alle Fietzers Tegelijk Groen' (verder te noemen AFTG) is een systeem voor het afstellen van verkeerslichten waarbij de fietsers uit alle richtingen tegelijkertijd groen krijgen. Hoofdvoordelen van dit systeem zijn:

- 1) Fietzers kunnen bij groen altijd in 1 keer (zonder stoppen) linksaf slaan.
- 2) Er zijn geen harde conflicten tussen fietsers en snelverkeer.
- 3) De (gemiddelde) wachttijden zijn vaak opvallend kort, zeker wanneer tweemaal per cyclus groen gegeven wordt.

Om deze reden zij vooral wegbeheerders die al jaren lang AFTG toepassen zeer tevreden over AFTG. Zij zien kansen voor een (geografisch) veel grotere toepasbaarheid van dit regelsysteem. In hun praktijkervaring overheersen de voordelen van het systeem. Anderen zien juridische obstakels en passen het systeem daarom niet toe. Deze notitie streeft er naar zo zakelijk als mogelijk de voor- en nadelen van het systeem AFTG, deels afhankelijk van de omstandigheden, te inventariseren. We splitsen het verhaal in twee delen: verkeerskundige en juridische aspecten.

1. Verkeerskundige aspecten

1.1 Verkeerskundige voordelen van AFTG

Als belangrijkste voordelen van AFTG kunnen genoemd worden:

- *) korte gemiddelde wachttijden voor fietsers (vooral bij tweemaal toepassen per cyclus)
- *) linksaf slaan voor fietsers in 1 vloeiende beweging zonder extra stops
- *) relatief conflictvrij, dwz. geen conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer

Puntsgewijze nadere toelichting:

In 'Tekenen voor de Fiets' (CROW 74) worden op pag. 204 in tabel 6.7 normen geformuleerd voor wachttijden en doorrijansen voor fietsvriendelijke verkeersregelinstantaties. Deze normen worden in de praktijk vrijwel nooit gehaald. Eigenlijk is AFTG met dubbele cyclus het enige systeem dat in de praktijk bewezen heeft zeer dicht bij deze normen te kunnen komen. Andere theoretische oplossingen die in het verleden gesuggereerd zijn, hebben hun nut in de praktijk, voor zover wij weten, nog nooit werkelijk bewezen. AFTG leidt in de praktijk tot relatief zeer korte wachttijden voor fietsers en is daarbij efficiënt in die zin, dat de lucht in de regeling door ontruimingstijden beperkt is.

Dat linksaf slaan zonder extra stoppen een voordeel voor links afslaande fietsers is, behoeft geen nadere uitleg. Dergelijke voorzieningen zijn ook op andere manieren te bereiken, maar niet of veel minder elegant voor links afslaande fietsers uit alle richtingen.

Waar AFTG niet conflictvrij tussen fietsers onderling is, is het wel conflictvrij wat betreft gemotoriseerd verkeer. In Enschede is destijds versneld besloten tot het overgaan op AFTG op het kruispunt Oldenzaalsestraat / Singels nadat daar binnen een maand 2 fietsers dodelijk verongelukten ten

gevolge van rechtsafslaande vrachtauto's. AFTG is dus relatief (erg) veilig. Natuurlijk zijn er vele andere manieren om fietsers conflictvrij te regelen, maar die kunnen niet aan AFTG tippen om bovengenoemde redenen.

Het idee dat AFTG vanwege de conflicten tussen fietsers gevaarlijk zou zijn wordt niet door de ongevalstatistiek ondersteund. Hierbij is wel van belang, dat sinds 15 december 1999 de maatregel 'Bromfietser op de rijbaan' ingevoerd is. Daarmee zijn bromfietzers bij fietspaden en fietsstroken verplicht de rijbaan te gebruiken en ook de verkeerslichten voor het overige gemotoriseerde verkeer te volgen. Dit is een belangrijke voorwaarde voor het goed en veilig functioneren van AFTG.

1.2 Verkeerskundige nadelen van AFTG.

Wanneer AFTG wordt toegepast onder bovenstaande voorwaarden, kunnen als *verkeerskundige* nadelen van AFTG genoemd worden (op de *juridische* bezwaren tegen AFTG worden in hoofdstuk 2 behandeld):

- *) wachttijd voor het autoverkeer neemt toe
- *) voetgangers zijn moeilijk met AFTG te integreren.

Dat de wachttijd voor het autoverkeer toeneemt door een dubbele cyclus voor fietsers in te voeren is juist. De stelling van bijv. de gemeente Veenendaal dat dit zou leiden tot meer dan 50 % langere wachttijden voor gemotoriseerd verkeer is evenwel overdreven. Bij een dubbele cyclus kan er met relatief kort groen voor fietsers volstaan worden (onder de aanname van compactheid van het kruispunt, zie 1.3), zeg zo'n 5-8 seconden. AFTG leidt dan tot zo'n 10 seconden minder tijd per cyclus voor het autoverkeer. Bij een cyclustijd van 80 seconden is het verlies dus minder dan 15 %. Overigens kan desgewenst het aandeel groen voor het autoverkeer enigszins opgerekt worden door de cyclustijd dynamisch te rekken tot maximaal 120 seconden. De gemeente Enschede doet dit al jaren.

Voor de voetgangers moet men bij AFTG kiezen: ofwel mee laten liften met AFTG, ofwel niet-conflictvrij met het autoverkeer, ofwel een eigen conflictvrije regeling. De eerste optie is mijns inziens ongewenst als er meer dan incidenteel voetgangersverkeer is. Men zal dan moeten kiezen tussen de laatste twee opties, elk met hun evidente nadelen.

Dat AFTG voor fietsers gevaarlijk zou zijn, is boven al weersproken. Ervaring leert dat het systeem, na een gebruikelijke aanloopperiode van 3 maanden, door fietsers goed begrepen wordt. De meeste problemen werden in het verleden veroorzaakt door brom- en snorfietzers (zie ook onder). Dit is inmiddels door de nieuwe wetgeving verholpen.

1.3 Voorwaarden voor AFTG

De gemeente Enschede heeft al meer dan tien jaar ervaring met AFTG. Op grond van hun praktijkervaring en de notitie 'Maak Uw VRI Fietsvriendelijk' door Daniël de Haan, kunnen als belangrijkste randvoorwaarden voor het succesvol toepassen van AFTG genoemd worden:

- *) Het kruispunt moet compact zijn. Bij voorkeur met fietsstroken op de toeleidende wegen, eventueel met niet te ver uitgebogen fietspaden.
- *) Er is bij voorkeur een twee- of driefasensysteem voor het gemotoriseerde verkeer.
- *) Min of meer als gevolg van bovenstaande moet de intensiteit van het kruispunt voor gemotoriseerd verkeer de 25.000 mvt/etmaal niet overschrijden.
- *) Er is een substantieel deel linksafslaande fietsers (> 10 %)

Omgekeerd zijn grote kruispunten met meerdere voorsorteervakken voor gemotoriseerd verkeer gecombineerd met een meerfasenregeling dus niet geschikt voor AFTG. Ook kruispunten met fietspaden die relatief ver van de hoofdrijbaan liggen (meer dan enkele meters) zijn ongeschikt voor AFTG. Het kost met name links afslaande fietsers dan te veel moeite om het fietspad te kunnen vinden met alle gevolgen van dien (tot en met doorrijden over de hoofdrijbaan aan toe). Kruispunten met bromfietspaden zijn minder of niet geschikt voor AFTG vanwege de hogere snelheid van de bromfietzers. Deze kruispunten zullen vooral buiten de bebouwde kom liggen, alwaar AFTG dus niet gauw een optie is.

2. Juridische aspecten

In de verkeerskundige wandelgangen worden de volgende juridische bezwaren tegen AFTG regelmatig gehoord:

- * het systeem is wettelijk niet toegestaan
- * gehanteerde bebording is niet wettelijk verankerd
- * wegbeheerder loopt grote(re) kans op aansprakelijkheidsclaims

2.1 Toelaatbaarheid

Natuurlijk is a priori vreemd dat kruisend verkeer tegelijkertijd groen licht kan hebben. Aan de andere kant hoort men nooit bezwaren tegen gelijktijdig groen licht voor rechtdoorgaand en tegemoetkomend links afslaand verkeer. Groen licht voor elkaar ontmoetende verkeersstromen is dus niet uitzonderlijk. Wet- en regelgeving blijkt dit ook niet te verbieden. De enige strikte regelgeving op dit gebied is dat (afslaande) verkeersstromen die geregeld worden met een pijl-verkeerslicht absoluut conflictvrij geregeld dienen te zijn. Bij andere verkeerslichtlenzen, zoals de volle lens en het fietssymbool, geldt deze verplichting niet.

Op grond hiervan kan men tot de conclusie komen dat een wegbeheerder verkeerslichtregelingen zodanig mag afstellen dat verschillende verkeersstromen elkaar kunnen ontmoeten. Of, en zo ja wanneer, dit wenselijk is, is ter beoordeling van de wegbeheerder. In een uitspraak van 7 oktober 1997 stelt de arrondissementsrechtbank te Almelo expliciet vast dat de wetgever Alle Fietsers Groen niet verboden heeft en dat het derhalve toegestaan is.

2.2 Onderbord

Inmiddels is in de bijlage van de BABW ook het onderbord voor AFTG gestandaardiseerd opgenomen. De wegbeheerder kan dus door eenduidige onderborden de weggebruikers wijzen op de AFTG-situatie, zoals dat ook kan bij rechtsafslaand autoverkeer en rechtdoorgaand langzaam verkeer.

2.3 Aansprakelijkheid

Uit bestaande jurisprudentie kan niet afgeleid worden dat wegbeheerders een verhoogd risico op aansprakelijkheid lopen bij toepassen van AFTG. Dit uiteraard wel met in acht name van de gebruikelijke zorgvuldigheid. De Arrondissementsrechtbank te Almelo stelde de gemeente Enschede in eerder genoemd ongeval niet aansprakelijk. Als overweging werd hierbij vermeld dat de weggebruikers ter plaatse wisten van het systeem AFTG door de geplaatste onderborden. Naar de huidige kennis kan dus gesteld worden dat AFTG met onderbordje niet leidt tot verhoogd risico op aansprakelijkheid voor de wegbeheerder.

3. Konklusies

- * AFTG is een voor fietsers vanwege doorstroming en verkeersveiligheid een interessante regeling onder bepaalde voorwaarden
- * de voorwaarden zijn: compact kruispunt, simpele regeling, AFTG in dubbele cyclus, brommers op de rijbaan.
- * AFTG heeft nadelen voor voetgangers en, in mindere mate, voor gemotoriseerd verkeer.
- * AFTG wordt door de wetgever toegestaan
- * op grond van bestaande jurisprudentie zijn er geen bijzondere wettelijke of aansprakelijkheidsrisico's voor de wegbeheerder te verwachten, mits AFTG goed vormgegeven is (borden!).