

## > Met simpele maatregelen meer groen voor fietsers



*Otto van Boggelen, Fietsberaad*

**Utrechtse fietsers komen op drukke oost-westroutes een groot aantal verkeerslichten tegen. Die staan voor fietsers vaak onnodig lang op rood. Met relatief eenvoudige maatregelen is de doorstroming en de geloofwaardigheid van de regelingen te verbeteren.**

Op de route van het Centraal Station naar de Berenkuil (2,3 kilometer) komt de fietsers elf verkeerslichten tegen. En op de route van CS naar de universiteitswijk de Uithof (4,9 kilometer) staan er tien. De Fietsersbond concludeerde na uitvoerige tellingen en metingen dat de lichten voor fietsers vaak onnodig lang op rood staan. En dat heel veel fietsers het rode licht negeren. Dat was voor de gemeente Utrecht aanleiding om vier kruispunten nader te laten onderzoeken door Luuk Misdom, een stagiaire van de NHTV. Zijn observaties en sugges-

ties voor verbeteringen zijn leerzaam. Enkele conclusies uit de studie:

- > Voor alle vervoerwijzen is vaak grote winst te boeken door de werking van de verkeerslichten op straat te evalueren en de regeling aan te passen aan gewijzigde omstandigheden. Dit sluit aan bij eerste bevindingen van het Groene-golfteam dat in het kader van het filebestrijdingsproject Fileproof gemeenten helpt bij het verbeteren van de afstelling van verkeerslichten. Het devies is dus: regelmatig de straat op om te bekijken of de verkeerslichten werken zoals bedoeld is.
- > Op het oog fietsvriendelijke maatregelen als detectielussen voor fietsers en een diagonale oversteek voor fietsers kunnen zich ook tegen de fietsers keren.
- > Prioriteit voor de bus en het haltegedrag van buschauffeurs kunnen een zware belasting betekenen voor de regeling.

Een voorbeeld:

### verkeerslichten op de Driftbrug

**De verkeerslichten op de Driftbrug laten mooi zien hoe goedbedoelde detectielussen voor fietsers een averechts effect kunnen hebben. En hoe een frisse blik van een relatieve buitenlander (de wethouder) eenvoudige en doeltreffende oplossingen kan opleveren.**

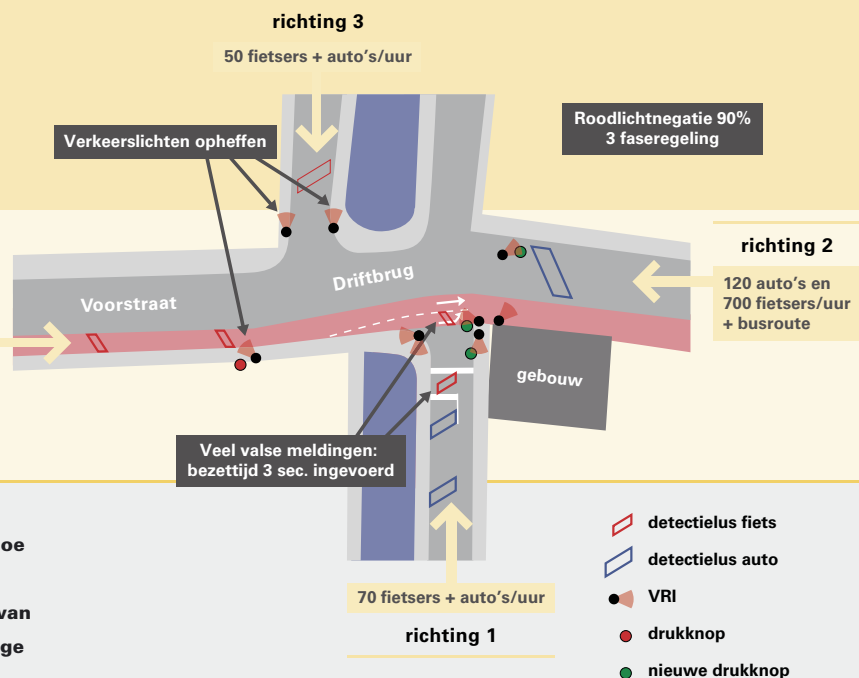
Op de Driftbrug kruist de Voorstraat (een drukke hoofd fietsroute met ruim 1100 fietsers per spitsuur) een gracht met een relatief rustig straatje erlangs. Voor het bus- en autoverkeer is de Voorstraat eenrichtingsverkeer, fietsers mogen in twee richtingen rijden. Vanwege de relatief lage auto-intensiteiten zijn er voor de verkeersafwikkeling eigenlijk geen verkeerslichten noodzakelijk op dit punt. De gemeente Utrecht wil hier toch verkeerslichten handhaven vanwege het slechte zicht voor de automobilisten uit de zijstraat (richting 1) op het auto- en busverkeer op de Voorstraat (richting 2).

In de voorsituatie kende de VRI drie fases. Het licht voor de hoofd fietsroute op de Voorstraat stond in principe op groen (wachtstand groen), totdat een verkeersdeelnemer uit de zijrichting zich aanmeldde. En daarin zat nu juist het probleem. In de zijstraat, in de OFOS van richting 1, was een detectielus aangebracht voor het fietsverkeer. Luuk Misdom constateerde dat deze goed functioneerde. Te goed. Ook fietsers die de zijstraat inreden en fietsers uit de zijstraat die 'gewoon' door rood reden

Mede naar aanleiding van de studie van Misdom heeft het college van Utrecht per jaar 50.000 euro extra gereserveerd om met kleine ingrepen verkeerslichten fietsvriendelijker te maken. Dit geld is echt bedoeld voor de quick wins. Voor het veldwerk hoeft niet veel geld gereserveerd te worden. Met een quick scan komen de belangrijkste verbetermogelijkheden vaak al aan het licht. Bovendien wonen verschillende verkeersmedewerkers in de stad, zodat het eenvoudig is om op weg naar het werk tekortkomingen te signaleren.

Drie kruispunten uit de studie van Misdom zijn met foto's, tekeningen en filmpjes opgenomen in de nieuwe voorbeeldbank op de website van het Fietsberaad. Het gaat om de volgende voorbeelden:

> Op het kruispunt Vredenburg-Catharijnenbaan (circa



werden door de detectielus aangemeld bij de VRI. En elke keer sprongen de lichten op de drukke Voorstraat weer onnodig op rood. Bijna alle fietsers op de Voorstraat (90%) negeerden dan ook het rode licht. Het gevoel voor niets te wachten werd verder versterkt door de lange ontruimingstijden (meer dan vijf seconden). Ondanks dat fietsers massaal het rode licht negeerden, zijn er erg weinig ongevallen met fietsers gemeld. Roodlichtnegatie van een automobilist heeft wel geleid tot een botsing met een andere automobilist.

Het eerste deel van de oplossing ligt voor de hand: voorkom valse aanmeldingen van fietsers. Conform de aanbevelingen van Misdom is een minimale bezettijd van drie seconden ingevoerd voor twee detectielussen. Fietsers worden pas aangemeld bij de regelinstallatie nadat ze langer dan drie seconden op de lus staan. Roodrijders en fietsers in de tegenovergestelde richtingen worden dus niet meer opgemerkt. Daarnaast is de detectielus gecombineerd met een drukknoop, zodat fietsers die de lus missen ook op de knop kunnen drukken. Aan de lichtjes rond de >>

20.000 fietsers/etmaal op de hoofdroute, roodlichtnegatie 40%) konden de aanbevelingen van Misdom nog tijdens zijn stageperiode uitgevoerd worden. De cyclustijd werd circa 40% korter door het aantal fases per cyclus terug te brengen van vier naar drie. Daarnaast is gesneden in de groentijd voor het autoverkeer op de dwarsrichting. Soms lukt het hierdoor niet alle automobilisten om bij de eerste keer groen af te rijden, maar dat wordt acceptabel geacht. De aanpassingen hebben minder dan 10 duizend euro gekost.

> Op het kruispunt Voorstraat-Drift (circa 11.000 fietsers/etmaal op hoofdroute, roodlichtnegatie 90%) was aanzienlijke winst te boeken door de detectielussen voor fietsers en het verkeerslicht anders af te stellen.

De kosten van de aanpassingen bedragen minder dan 20

Door een andere afstelling van de detectielus onder de OFOS is het aantal valse aanmeldingen drastisch afgenomen. Daarnaast is een drukknop geplaatst voor fietsers die de detectielus missen.



knop kunnen fietsers zien of ze zijn aangemeld.

Het tweede deel van de oplossing kwam van de toenmalige wethouder Van den Bergh. Kunnen de verkeerslichten op de noordelijke zijstraat (richting 3) niet gewoon verwijderd worden, vroeg ze zich af. Voor de verkeersafwikkeling zijn ze niet nodig en het zicht is hier geen probleem vanwege het eenrichtingsverkeer op de Voorstraat. De voordelen zijn evident: het gedeelte dat met verkeerslichten geregeld wordt is veel compacter waardoor de ontruimingstijden korter kunnen zijn. Bovendien kan één fase uit de regeling geschrapt worden, wat resulteert in nog kortere cyclustijden.

De verbeteringen zijn enige tijd geleden doorgevoerd. Er zijn geen tellingen of metingen beschikbaar maar op het eerste gezicht lijken de verbeteringen erg effectief. Het licht op de hoofd fietsroute staat het grootste deel van de tijd op groen, waardoor roodlichtnegatie voor de meeste fietsers simpelweg niet meer mogelijk is. Ook het auto- en busverkeer op de Voorstraat profiteert hiervan. Hoewel veel fietsers uit de zijstraat (richting 1) het rode licht negeren, vindt een klein deel het wel de moeite waard om even te wachten op groen. Eenmaal aangemeld krijgen fietsers en automobilisten uit de zijstraat ook snel groen (na circa vijf seconden), waarna het licht binnen tien seconden weer op rood staat. Als het licht in de zijstraat kort ervoor op groen heeft gestaan, duurt het wat langer voordat het weer op groen springt.

Ook de detectielus voor linksafslaande fietsers is anders afgesteld. En ook hier een extra drukknop.



duizend euro (zie kader).

- > Voor het kruispunt Biltstraat-Donderslaan (circa 9000 fietsers/etmaal op hoofdroute, roodlichtnegatie 22%) wist Misdom het ook niet meer. Bij de aanleg van de busbaan is het kruispunt zo ingewikkeld gemaakt dat een fietsvriendelijke regeling bij de huidige kruispuntvormgeving onmogelijk is. Fietsers moeten het kruispunt diagonaal oversteken, omdat het eenrichtingsfietspad overgaat in een tweerichtingsfietspad. Combineer dit met een spoorwegovergang in dezelfde regeling, hoge prioriteit voor de drukke busroute en een stopstreep die noodgedwongen 50 meter voor het kruisingsvlak ligt, en de complexiteit van de opgave is duidelijk.

> Door verkeerslichten op straat te evalueren valt vaak veel te verbeteren.

> Goedbedoelde detectielussen kunnen - verkeerd toegepast - soms averechts werken.