

De Fietsersbond wil dat verkeerslichten zoveel mogelijk worden verwijderd in Utrecht. Waarom?

1. Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm.
2. Verkeerslichten zorgen voor relatief veel oponthoud voor fietsers.
3. Door verkeerslichten wordt de ervaren drukte op fietspaden groter.
4. 30 Km/uur is de normale snelheid in de stad. Verkeerslichten horen niet in 30 km/uur gebieden.
5. Kruisingen met verkeerslichten vragen veel ruimte en zijn daardoor lelijk en niet klimaatbestendig.
6. Verkeerslichten zijn duur want techniek kan falen. Falen kan dodelijk zijn
7. Voor voetgangers, doseren van verkeer of voorrang voor HOV kan een regeling nodig zijn, maar dat betekent niet dat de hele kruising geregeld moet worden.

We zouden daarom graag zien dat er een lijst van te verwijderen verkeerslichten komt. Als ze qua drukte niet nodig zijn, moeten ze bij de eerstvolgende gelegenheid (onderhoud, herinrichting, vervanging) worden verwijderd. Bij twijfelgevallen serieus kijken hoe je een situatie op kunt lossen zonder verkeerslicht. Streef zeker naar 50% weghalen.

We lichten de argumenten hieronder toe.

1. Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm.

Dat heeft De SWOV jaren geleden al uitgezocht. <https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten> Rotondes zijn het veiligst, gevolgd door voorrangskruisingen. Als het qua verkeersafwikkeling niet absoluut noodzakelijk is, moet je daarom geen verkeerslichten plaatsen. SWOV geeft aan dat tot 20.000 mvt./etmaal over een kruising verkeerslichten niet nodig zijn. Op het pleintje in de Goylaan rijden overigens veel meer auto's: de capaciteit van een voorrangspointje is groter dan van een voorrangskruising of rotonde. Als zo'n pleintje mogelijk is, is dat te verkiezen boven een verkeerslicht.

De redenen voor de onveiligheid zijn de ruime boogstralen en ruime aanleg van de kruisingen. Bij groen moet het verkeer vlot weg kunnen rijden. Als iemand het rode licht mist of negeert, zijn de gevolgen direct zeer ernstig. Ook 's nachts gebeuren er veel ongevallen, of er nu een wachtstand rood of groen is of de installatie opknippen staat. Er is gauw iemand die denkt dat er toch niets aankomt en dat hij zonder kijken wel door kan.

2. Verkeerslichten zorgen voor relatief veel oponthoud voor fietsers.

Fietsers steken in drommen tegelijk over: een seconde of 7 groen voor fietsers per cyclus volstaat op veel plekken. Auto's hebben 2 seconden per voertuig nodig. Waar een fietsroute een autoroute kruist, hebben fietsers daardoor weinig groentijd en dus veel rood- en wachttijd en een hoge stopkans. Bij een voorrangskruising is een gemiddelde wachttijd van meer dan 30 seconden niet acceptabel volgens het ASVV (pag. 471). Bij verkeerslichten kan het wel acceptabel zijn: ook voetgangers moeten bij verkeerslichten wortelschieten.

Waar verkeerslichten minder dan 350 m uit elkaar liggen (dat is heel veel vaak het geval) krijgen auto's in Utrecht in de regel een groene golf/zijn de verkeerslichten gekoppeld. Dat leidt tot lange ontruimingstijden en een inefficiënte regeling. Daardoor krijgt iedereen, ook fietsers, extra roodtijd. Fietsers profiteren niet van de groene golf en door de grote snelheidsverschillen tussen fietsers is

een groene fietsgolf niet reëel. Waar auto's een groene golf hebben, komen fietsers door de lagere snelheid pas bij die volgende kruising aan als de auto's in dezelfde richting al weg zijn. De fietsers krijgen dan rood (rode golf). Dat is o.a. het geval bij fietsers die van Sterrenwijk de Albatrosstraat in fietsen: bij de Gansstraat springt het licht precies op rood als je aan komt. Dat is ook het geval als je van de Gele brug naar de Vleutensebaan fietst: van de Dirck Hoetweg naar de Belcampostraat is een rode golf voor fietsers.

Hoeveel "koppelingen om terugslag te voorkomen" zijn er nodig op het Lombokplein? Komt er een rode golf voor fietsers?



3. Door verkeerslichten wordt de ervaren drukte op fietspaden groter.

Bij verkeerslichten moeten fietsers soms een minuut of meer wachten. Alle fietsers die in die tijd aankomen, vertrekken tegelijkertijd. Daarna rijden fietsers in een drom over het fietspad. Allemaal ervaren ze een grote drukte om zich heen. Het duurt en poosje voor er voldoende pelotondiffusie is opgetreden, in die tijd zijn er veel inhaalmanoeuvres op de soms smalle fietspaden. (Daarna verzamelen de fietsers zich weer bij het volgende verkeerslicht). Zonder verkeerslichten rijden fietsers beter gespreid over de tijd over het fietspad en ervaren ze minder drukte. Let bij deze video, beneden in het blog, op de drommen én de tijden dat er amper iemand fietst in een van beide richtingen. <https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/06/the-busiest-cycleway-in-the-netherlands/>

4. 30 Km/uur is de normale snelheid in de stad. Verkeerslichten horen niet in 30 km/uur gebieden.

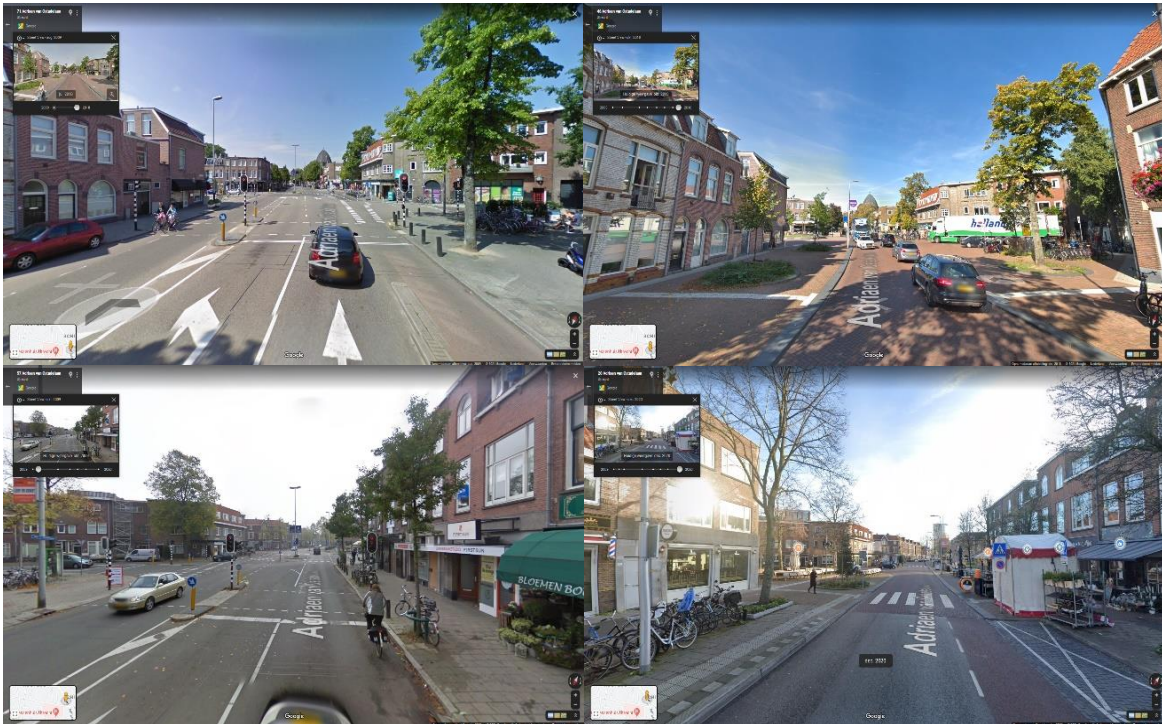
In de 2^e kamer is een motie aangenomen dat de standaard-snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur moet. Ook in Utrecht is dit opgenomen in het verkeersbeleid. Bij aansluitingen van 30-km wegen horen geen verkeerslichten. In principe moeten kruisingen gelijkwaardig zijn. Waar er veel statusverschil is kan een rotonde of voorrangskruising worden aangelegd. Bij een verkeerslicht moet het verkeer te vlot wegrijden bij groen en is er teveel verkeersruimte. Dat is niet geloofwaardig met een snelheid van 30 km/uur te combineren.

5. Kruisingen met verkeerslichten vragen veel ruimte en zijn daardoor lelijk en niet klimaatbestendig.

Bij verkeerslichten zijn voorsorteer- en opstelstroken nodig. Bij voorrangskruisingen volstaat één rijloper voor het verkeer op de voorrangsweg. Door de voorsorteerstroken is het mogelijk om bijvoorbeeld het linksafslaande verkeer een eigen (korte) groenfase te geven. Rechtdoorgaand verkeer heeft dan geen hinder en rijdt vlotter weg, dat komt de afwikkeling ten goede. Een separate rechtsaffer zorgt dat er geen deelconflict is met rechtdoorgaande fietsers. Maar het geheel kost enorm veel ruimte.

Door de veel bredere weg lijkt de dominantie van het autoverkeer hoog. Dat is daardoor minder geneigd rekening te houden met fietsers en voetgangers, ook iets verderop langs de weg. Zebrapaden zijn niet mogelijk of worden door verkeerslichten geregeld, waardoor voetgangers toch moeten wachten. Oversteeklengtes zijn groot. De opstelruimte voor fietsers is vaak te klein, waardoor ze kruisende fietspaden soms blokkeren.

Bij kruisingen als bijvoorbeeld de Oudenoord, Monicabrug en Paardenveld kan veel ruimte worden gewonnen door de verkeerslichten weg te halen. Misschien kan er zo ruimte worden gevonden om het flatje dat in het Daalsepark moet komen op de weg te zetten en de bomen in het park allemaal te behouden. Zuilen heeft al zo weinig groen.



Bij de Adriaan van Ostadelaan is een verkeerslicht verwijderd. Google-foto's van de situatie voor-en-na. In plaats van bestrating zou er nu meer groen zijn toegevoegd omdat er inmiddels gekozen is voor "groen tenzij". Met wat meer bomen zou het bijna een parkje kunnen worden waar de weg doorheen kabbelt.

Op de Hogeweidebaan is eveneens een verkeerslicht verwijderd, nadat het jarenlang met tijdelijke maatregelen was uitgezet. Situatie voor, situatie tijdelijk (2*, een keer voor en een keer na de bouw van de flat rechts) en situatie na. Sinds de bomen er staan wordt er veel rustiger gereden.

Het is nu een plezierige plek, je wilt er niet meer zo snel mogelijk wegwezen. Dat geldt voor auto's, maar ook voor fietsers. Fietsen (en lopen) langs plekken zonder verkeerslicht is plezieriger. Als er groen en bomen zijn geplant is het er beschutter: minder windhinder, minder hitte in de zomer. Geen gloeiende grote plak zwart asfalt.



Op de Vleutensebaan kan met één rijstrook per richting worden volstaan. Hij is rustiger dan de Langerakbaan rond Castellum, waar een rijstrook in de praktijk volstaat. Dat biedt de mogelijkheid om de meeste verkeerslichten uit te zetten en met tijdelijke maatregelen voorrangskruisingen te maken. De weg is daar rustig genoeg voor. Dat zal de barrièrewerking van deze weg fors verminderen. We hebben een concreet voorstel hiervoor naar de wijkverkeerskundige gestuurd. Bij de volgende vernieuwing van het wegdek, in 2027, wordt hier een integraal onderzoek naar gedaan.

6. Verkeerslichten zijn duur want techniek kan falen. Falen kan dodelijk zijn.

Zowel qua aanleg als qua onderhoud zijn verkeerslichten duur. Er is een abonnement nodig op een storingsdienst, die binnen X uur een storing verhelpt. De detectielussen hebben bewaking nodig. Doen de drukknoppen en de terugkoppellichtjes het? Bij falende techniek zijn er spookbussen, of juist een gebrek aan aanmelding van bussen waardoor ze bij elke kruising voor niets moeten stoppen.

Alle kruisingen met verkeerslicht moeten zó zijn ontworpen dat de kruising veilig kan functioneren als het verkeerslicht uitvalt. Ontwerp ze zonder verkeerslicht, dan is de situatie altijd veilig!

CROW adviseert om elk half jaar de instellingen van een VRI te controleren: past het nog bij het huidige verkeersaanbod? Elke twee jaar adviseert CROW een complete VRI-analyse. Er zijn veel uren van dure technici nodig om dit te doen. Gemeente Utrecht streefde ernaar om dit elke vijf jaar te doen (maar haalde dat jarenlang niet). Dat betekent weer dat de regelingen niet optimaal zijn en mensen "voor niets" staan te wachten. Die kosten zijn voor de inwoners.

7. Voor voetgangers, doseren van verkeer of voorrang voor HOV kan een regeling nodig zijn, maar dat betekent niet dat de hele kruising geregeld moet worden.

Op de Neude is een verkeerslicht aangebracht dat voetgangers helpt om over te steken. Vooral blinden en slechtzienden vinden het fijn als al het verkeer even stopt als ze oversteken bij het zebrapad.



Op de Goylaan staat een doseerlicht een paar meter voor het pleintje. Als het verkeer uit de zijstraten onvoldoende aan bod komt, wordt het verkeer op de Goylaan even stopgezet. Voor doseren is het niet nodig dat de hele kruising geregeld wordt. Stroomopwaarts moet alleen het surplus even worden tegengehouden.

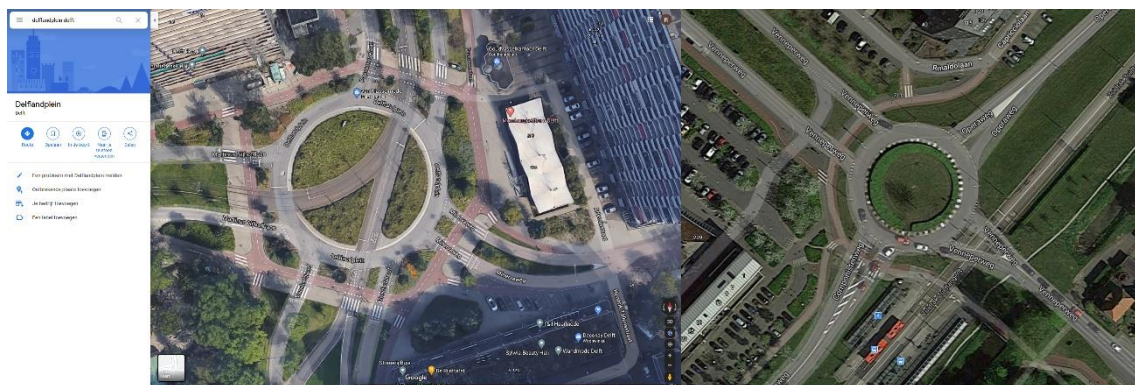


Voor de Graadt van Roggenweg – Koningsbergerstraat zouden we dit ook graag zien: verkeer dat de stad in wil wordt dan 15 m voor deze kruising gedoseerd. De kruising zelf is ongeregeld. Afslaan verkeer heeft een eigen strook.

Voor HOV kan een voorrang met lichten worden geregeld. Zodra de bus-of tram weg is, kan het verkeer het onderling weer zelf uitzoeken.



In Delft is zelfs een grote rotonde (doorsnede 85 meter) met een bus- én trambaan. In Nieuw-Vennep loopt een HOV-baan strak langs een rotonde.



Utrecht, 15 maart 2020.

R. Glas, fietzeria@hotmail.nl, 06 – 13 03 58 93

P. van Bekkum, peter.vanbekkum@gmail.com