

NOOIT STOPLICHT ZEGGEN

Verkeerskundigen en andere mensen die voor hun werk met Verkeers Regel Installaties (VRI) bezig zijn, hebben het nooit over stoplichten. De redenatie is dat de lichten niet in het leven zijn geroepen om het verkeer te laten stoppen, maar juist om het verkeer zonder ongelukken door te laten rijden.



Verkeerslichtenergernis:

Zinloos, Onrechtvaardig en Lang Rood

'Staat u wel eens zinloos wortel te schieten voor een verkeerslicht?', vroegen we de lezers van de *Vogelvrije Fietser*. Tientallen lezers reageerden. 'Logisch dat mensen daar door rood rijden!'

De reacties met zorgvuldig uitgewerkte situatiebeschrijvingen kwamen uit het hele land. Sommige plaatsen scoorden wat meer klachten (Eindhoven) dan andere, dat wel. Maar misschien komt dat omdat er meer Fietsersbond-leden wonen. De reacties vielen ruwweg in drie groepen uiteen:

Zinloos Rood
Onrechtvaardig Rood
Extreem Lang Rood

ZINLOOS ROOD

Walter Hoogerbeets uit Delft rijdt net als vele anderen door rood in Leidschendam.

Waar: Westvlietweg/Kerkstraat in Leidschendam.

'Dit verkeerslicht bewaakt de uitrit van

een bedrijfsterrein en het staat voor fietsers standaard op rood. Ook op zondag. Ik kom erlangs als ik richting Leiden fiets. Om groen te krijgen moet je eerst gedetecteerd worden door de lus en wachten tot het groen wordt. Ik ben zelf heel voorzichtig met door rood rijden, maar ik zie wel dat geen enkele fietser zelfs maar inhoudt. Het is een druk tweerichtingsfietspad voor mensen in de omgeving van Leidschendam, Voorburg. Ik durf te stellen dat in vijf minuten meer fietsers over het kruispunt rijden dan auto's op een hele dag.'

Daan Goedhart van Fietsersbond

Den Haag: 'Ik heb de VRI-man (Verkeers Regel Installatie, red.) van de gemeente Den Haag gevraagd hoe het zit. Het blijkt om een oude verkeersinrichting te gaan. Deze T-splitsing is gekoppeld aan een kruising tien à twintig

meter verderop. Het is niet eens een weg, maar een inrit. Standaard op groen zetten is bij zo'n oude verkeersinrichting lastig, maar niet onmogelijk. Ik zou zeggen: haal die verkeerslichten weg. Het is een volkomen overbodig verkeerslicht zoals we er zo veel hebben in Den Haag. Den Haag heeft 287 kruisingen met verkeerslichten. De fietsroutes in Den Haag lopen parallel aan de autowegen en dat zorgt ervoor dat fietsers vaak moeten wachten voor verkeerslichten. Gelukkig hebben we nu een ambitieus college en idem gemeenteraad. Deze willen de hoofd fietsroutes zoveel mogelijk scheiden van het autoverkeer. Waar fietsers wél de autoweg kruisen, krijgen ze voorrang of fietsvriendelijk afgestelde verkeerslichten. In de toekomst komen er misschien tunnels. Het aantal met verkeerslichten beveiligde kruispunten gaat omlaag. Soms komen daar



Walter Hoogerbeets

uit Delft *'Geen enkele fietser houdt hier in.'*

Locatie: Westvlietweg/
Kerkstraat, Leidschendam



rotondes voor in de plaats. Bij De La Reyweg/Dierenartslaan/Steynlaan was er niet aan gedacht een rotonde aan te leggen, maar op ons voorstel is die er alsnog gekomen. Iedereen is er nu blij mee. We zitten als afdeling regelmatig met de Haagse VRI-man om tafel om klachten te bespreken. Die legt ons dan uit waarom de lichten zus of zo staan afgesteld. We hebben als afdeling ook een opleiding gekregen in verkeerslichten, dus we kunnen aardig inschatten waar het beter kan.'

Verkeersconsulent Theo Zeegers van de Fietzersbond:

'Vaak wordt alleen vanuit de auto gedacht. Het fietspad staat standaard op rood en als je op het knopje drukt

springt het licht onmiddellijk op groen, maar daarvoor heb je wel eerst moeten stoppen. Het is logischer om standaard groen voor fietsers te geven als er zo weinig auto's over de kruising komen. In het algemeen kun je stellen dat het detecteren van fietsers vooral gebeurt om te zorgen dat het autoverkeer zo min mogelijk oponthoud door fietsers heeft. Geen overbodig groen voor fietsers, dat is het motto.'

IS STOPPEN NOU ZO ERG?

Verkeersconsulent Theo Zeegers: *'Het haalt de vaart eruit. Het energieverbruik van één keer stoppen en weer optrekken staat gelijk aan 100 tot 200 meter fietsen.'*

ONRECHTVAARDIG ROOD

Diana van den Akker uit Haarlem ziet met lede ogen aan dat fietsers steeds worden overgeslagen als er een bus aankomt.

Waar: Kruising Europaweg/Boerhavelaan in Haarlem.

'Ik heb niet precies gemeten hoe lang het duurt, maar het is zo extreem dat we elkaar aankijken en gesprekken hebben over hoe absurd het is. Bussen hebben altijd voorrang. Ook de auto's mogen soms wel drie tot vier keer voordat de fietsers mogen. En dan denk je dat je aan de beurt bent en komt er weer een bus. Door rood rijden doe ik daar niet. Daarvoor is het te gevaarlijk. Andere fietsers doen dat ook niet. Ik fiets over het voetpad aan de kant van de Boerhavelaan. Dan heb ik meer verkeerslichten, maar je weet tenminste waar je aan toe bent. Ze zouden van dat voetpad, dat betegeld is, makkelijk een fietspad kunnen maken. Er loopt nooit iemand. Het was eerst ook een fietspad.'

Jaap Moerman van Fietzersbond

Haarlem: 'Het is een bekend knelpunt. We pleiten er ook voor om van het bewuste voetpad weer een fietspad te maken. We willen in elk geval een directe doorsteek langs het zwembad naar de Schipholweg.'

Er zijn meer knelpunten in de stad. Zo is er de situatie bij de Lange Brug.

Jaap Moerman: 'Als het tweerichtingen fietspad overgaat in een eenrichtingen fietspad moeten fietsers steeds oversteken. Dat kost telkens twee minuten wachttijd. Ons plan was om het tweerichtingen fietspad door te trekken en sinds kort weten we dat dat inderdaad gaat gebeuren. Daar zijn we na jaren lobbyen heel erg trots op.'

Verkeersconsulent Theo Zeegers van de Fietzersbond:

'Ooit heeft iemand bepaald dat bussen altijd voorrang moeten krijgen. Waarom dat zo is, is een raadsel. Het pakt niet alleen nadelig uit voor fietsers, maar ook voor auto's. Het is zinniger om een kruispunt zo efficiënt mogelijk in te richten voor alle partijen. Vaak zitten fietsers als laatste in de cyclus en dan kan het inderdaad gebeuren dat een naderende bus ervoor zorgt dat fietsers over worden geslagen en nog weer een cyclus moeten wachten.'



Diana van den Akker uit

Haarlem *'Ben je bijna aan de beurt, komt er weer een bus.'*

Locatie: Kruising Europa/Boerhavelaan, Haarlem

OVER KNOPJES & LUSSEN*

Kunnen knopjes stuk? Wachtpalen met knoppen gaan niet zo snel stuk, maar als ze stuk zijn kan dat lang onopgemerkt blijven. Lussen raken eerder instabiel. Na onweer willen die bijvoorbeeld wel eens ontregeld zijn.

Waarom zowel lussen als knopjes? Dat er zowel lussen als knopjes zijn, is handig als de lussen bijvoorbeeld onlogisch liggen. Dan hoef je niet terug te rijden om de lus alsnog te raken. Niet iedereen wordt ook opgemerkt door een detectielus. Carbonfietsers, bijvoorbeeld, blijven onopgemerkt.

Heeft het zin om drie keer heen en weer te rijden over een lus? Geen enkele zin.

Een lus werkt als een schakel. Als de eerste fietser eroverheen rijdt gaat de schakel aan, en nadat die groen heeft gehad weer uit. Het maakt niet uit hoeveel fietsers staan te wachten.

Klopt het dat lussen op een gedeelde weg soms alleen maar auto's registreren? Dat kan een probleem zijn op wegen met een zogenaamd 'gemengd profiel', waar alles door elkaar rijdt. Maar die wegen komen maar weinig voor. Een lus wordt ingesteld op een bepaald gewicht, want je hebt er niks aan als hij ook al aanslaat als er een colablijkje overheen rolt.

Wat zijn 'voorlussen'? Lussen liggen vaak

naast de knop voor het verkeerslicht. Bij veel verkeerslichten krijg je direct groen als je dat punt hebt bereikt, maar dat betekent wel dat je eerst moet stoppen. Wat veel energie kost. Voorlussen liggen een aantal meters voor het verkeerslicht en registreren zo op afstand dat er een fietser aankomt, zodat hij groen krijgt zonder af te hoeven stappen.

* een (detectie)lus is een zwarte rechthoek op de weg.

Meer lezersreacties:
www.fietsersbond.nl/ergerlijkeverkeerslichten

Saskia Idzerda

uit Utrecht *“Moet ik hem leren veilig door rood te rijden?”*

Locatie: Kardinaal de Jongweg/Juliusstraat in Utrecht

KAN HET BETER?

Verkeerslichten kunnen dus beter afgesteld worden. En soms kunnen ze helemaal weggelaten worden of vervangen worden door rotondes.

Andere oplossingen:

- 1. Twee keer groen** De doorstroom van fietsers wordt heel sterk verbeterd door fietsers binnen een cyclus twee keer groen te geven. Kort groen werkt heel goed voor fietsers. Dat kan zestig procent in wachttijd schelen, terwijl de wachttijden voor andere verkeersdeelnemers niet dramatisch omlaag hoeven te gaan. Kort groen voor auto's? Heeft geen zin, want tegen de tijd dat de eerste auto is opgetrokken, moet de tweede alweer stoppen.
- 2. Fietsers met bussen mee** Dat kan vaak prima. Er zijn dan iets langer verkeersdeelnemers op de kruising, maar het brengt de wachttijden van fietsers sterk omlaag.
- 3. Alle richtingen groen** Fietsers moeten soms eerst over de kruisende weg en daarna nog weer naar links. In Groningen hoeven ze dan niet twee keer voor het verkeerslicht te wachten, maar krijgen alle richtingen tegelijk groen. Dat betekent veertig procent minder oponthoud voor fietsers, mits het in combinatie met twee keer groen in de cyclus is. Het vermindert ook het risico op een dode-hoekongeval waarbij een vrachtwagen een afslaande fietser over het hoofd ziet.
- 4. Dat fietsers niet in twee keer over hoeven te steken** kan in andere situaties voorkomen worden door de **Opgeblazen Fietsers Opstelstrook** (OFOS is de vakafkorting). Auto's moeten dan achter de fietsen wachten tot het groen wordt. Fietsers kunnen linksaf slaan of rechtdoor op dezelfde weg.
- 5. Geef fietsers standaard groen** als er geen ander verkeer is. Zie het voorbeeld eerder in dit artikel over Zinloos rood bij een autoluw bedrijventerrein. Meer voorbeelden zijn te vinden op Fietsberaad.nl. Kijk voor de precieze link onder 'Service' op vogelvrijefietser.nl



EXTREEM LANG ROOD

Saskia Idzerda uit Utrecht staat dagelijks minutenlang te wachten voor een verkeerslicht op een overzichtelijke kruising.

Waar: Kruispunt Kardinaal de Jongweg/Prof. Leonard Fuchslaan/Juliusstraat in Utrecht.

Door Saskia gemeten wachttijd: 1 minuut 38 seconden.

Door Saskia gemeten groentijd: 22 seconden.

‘Ik moet dit kruispunt elke dag over. Omdat het tamelijk overzichtelijk is, rij ik vaak door rood. Terwijl ik verder een hele nette fietser ben. Maar zo zie ik wel meer mensen daar door rood fietsen. Ik vermoed dat je zo lang moet wachten omdat de gemeente de doorstroming op de Kardinaal de Jongweg wil bevorderen, wat dan weer goed is voor de luchtkwaliteit. Maar het is wel jammer dat de fietsers nu zo lang in de dampen staan te wachten. Volgend jaar gaat mijn zoon naar de brugklas en hij moet

daar dan ook oversteken. Moet ik hem dan op het hart drukken nooit door rood te fietsen terwijl iedereen dat daar doet, of kan ik hem beter leren hoe je veilig door rood oversteekt?’

Bert Warmelink van Fietsersbond

Utrecht: ‘Ik ken dat kruispunt goed. Ik kom er verschillende keren per week langs. Brood meenemen, want het duurt oeverloos lang. En als je dan dat contrast ziet met die voorbijschietende auto's. Ze mogen zeventig op de Kardinaal de Jongweg. Als je het mij vraagt is zeventig door de stad niet meer van deze tijd. Ik zou daar zeker niet door rood rijden, want het is echt een racebaan. Het is een streep door de stad die het ene deel van het andere scheidt. Ik heb het idee dat de situatie op de rotonde van het Eykmanplein wel verbeterd is, maar dat dat ten koste van dit punt is gegaan. Als afdeling zijn we daar op dit moment niet mee bezig. We concentreren ons op de hoofd fietsroutes door de stad. In de afgelopen jaren hebben



we met succes het afschaffen van een aantal verkeerslichten bepleit. Het leek soms of de gemeente niks liever deed dan weer een verkeerslicht neerzetten waar dat helemaal niet nodig was. En dat remt ontzettend af. Onder andere op het Neude in de binnenstad zijn de verkeerslichten afgeschaft. En dat is wellicht wat chaotisch, maar iedereen let op en er zijn nog geen ongelukken gebeurd.'

Verkeersconsulent Theo Zeegers van de Fietsersbond: 'Een gemiddelde van een minuut wachttijd is erg lang. Dus als die tijd zelfs nog overschreden wordt, kun je erop wachten dat mensen door rood gaan rijden. Doorslaggevend is natuurlijk hoe gevaarlijk en onoverzichtelijk het kruispunt is. Als je als enige op een kruispunt staat en in de verste verte is niemand te bekennen, rijd je sneller door rood dan in hartje Amsterdam.' ←

IS HET ECHT ZO SLECHT GESTELD MET DIE KRUISPUNTEN?

Verkeerslichten op kruispunten lijken vaak willekeurig en niet erg efficiënt afgesteld. Op sommige plekken krijg je het idee dat iedereen op elkaar staat te wachten.

Verkeersconsulent Theo Zeegers: 'Dat kan goed kloppen. Het instellen van verkeerslichten is vaak sluitpost bij het aanleggen van nieuwe wegen. Gemeenten hebben vaak niet zelf de expertise in huis, maar geven opdracht aan externe bureaus om te berekenen hoe de doorstroom het beste is. Als er iets veranderd moet worden, kan een gemeenteburgemeester zonder kennis van zaken zomaar opdracht geven om de doorstroom van een bepaalde weg voor de auto's te verbeteren. Daarbij vergeet de ambtenaar nog wel eens om als randvoorwaarde te stellen dat de wachttijden voor fietsers niet langer mogen worden.'

En daarbij haalt de geplande afstelling zelden de praktijk. Uit onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat meer dan de helft van de verkeerslichten niet zo is afgesteld als de bedoeling was. Zeegers: 'Het is allemaal handwerk. Er zit niet iemand op het stadhuis met een centrale verkeerslichtencomputer die met een druk op de knop kan veranderen hoe lang een licht op rood en groen staat. Nee, er moet een mannetje naar het verkeerslicht toe en die moet een kastje openen om de instellingen te veranderen.'

ROOD LICHT TUSSEN DE OREN

Niets menselijks is de fietser vreemd. Soms denk je de dupe te zijn van een fietsonvriendelijke rode golf. Steeds als jij aan komt fietsen, springt het licht op rood. Maar hebben de lichten het dan echt op jou begrepen?

Theo Zeegers: 'In tegenstelling tot computers herkent de menselijke geest patronen, maar hij ziet ook patronen waar die er niet zijn. Bij een ouderwets

In Rotterdam gaan ambtenaren de straat op om te kijken hoe het er in de praktijk toegaat. Dat is een uitzondering. In de meeste steden gaan ze pas kijken als er veel klachten komen.

Utrecht is een mooi voorbeeld. Zeegers: 'Fietsersbond Utrecht mat een aantal jaren geleden hoe lang fietsers van de Uithof naar hartje Utrecht voor verkeerslichten moesten wachten. En of daar niet wat aan gedaan kon worden. De gemeente beweerde dat er helaas niets veranderd kon worden, maar belofde een stagiair op de verkeerslichten te zetten. Dat was Luuk Misdom. In tegenstelling tot de gemeente zag hij wél mogelijkheden om de doorstroom niet alleen voor fietsers, maar voor alle verkeersdeelnemers beter te maken. Het mooiste was nog wel dat hij ontdekte hoe het misging met de bussen bij het Neude in het centrum. Buschauffeurs moesten officieel met de deur bij de blindenstopplaats stoppen. Maar in de praktijk reden ze een meter verder, waar ze gedetecteerd werden als aanstormend verkeer en het licht voor hen op groen sprong. 30 seconden lang bewoog niks op het kruispunt. Tegen de tijd dat de passagiers in- en uitgestapt waren stond het licht voor de bus weer op rood. Deze situatie duurde jaren. Tot Luuk Misdom dus de straat opging en de opmerkelijke situatie constateerde.'

star verkeerslicht heb je na vijf keer wel door hoe het werkt, maar bijna alle verkeerslichten zijn tegenwoordig dynamisch. Verkeersdeelnemers worden gedetecteerd en op grond daarvan wisselt de volgorde waarin de verkeerslichten groen krijgen. Je zou vijftig keer datzelfde kruispunt moeten rondfietsen om er echt iets over te kunnen zeggen.'