

Betreft : Motie 'Alle-richtingen-tegelijk-groen voor fietsers'
Aan : Leden van de commissie Fysiek Domein
T.b.v. : Commissie van woensdag 27 januari 2021
Van : Roland Boom
Behandelaar: Remco Castelein
Datum : 15 december 2020

Geachte leden van de commissie fysiek domein.

In de raadsvergadering van 1 juli 2020 is de motie 'Alle-richtingen-tegelijk-groen voor fietsers' aangenomen. De raad heeft daarmee het college opdracht gegeven om de mogelijkheden te onderzoeken om de kruisingen Crailoseweg/Nieuwe Bussummerweg en Crailoseweg/Naarderstraat geschikt te maken voor alle-fietsers-tegelijk-groen (afk. AFTG) en de commissie Fysiek Domein te rapporteren over de uitkomsten uiterlijk voor het einde van 2020. In deze mededeling bericht ik u over de bevindingen.

Regeling verkeerslichten

Om te beginnen is gekeken of het invoeren van AFTG in de bestaande software technisch haalbaar is. Dat blijkt het geval te zijn. Daarna is gekeken naar de gevolgen van het invoeren van AFTG voor de doorstroming van het autoverkeer. Belangrijk daarbij is om aan te geven dat er op dit vlak niet veel speelruimte is. In de huidige situatie staan er al regelmatig wachtrijen tijdens de ochtend- en avondspits. Om AFTG in te voeren is het nodig dat de groenfase voor de fietsers wordt verlengd. Andere weggebruikers moeten daardoor iets langer wachten op groen licht. Daar staat tegenover dat alle fietsers die diagonaal oversteken dit in één keer zullen doen, waardoor zij niet voor een tweede keer groen hoeven aan te vragen. De verwachting is dat de positieve en negatieve effecten op de doorstroming tegen elkaar weg zullen vallen, wat betekent dat AFTG vrijwel geen negatieve gevolgen zal hebben voor de doorstroming.

Civieltechnische inrichting

Vervolgens is gekeken naar de voor AFTG benodigde inrichting van de kruispunten. Het is bij AFTG namelijk van belang dat fietsers op een veilige wijze diagonaal over kunnen steken. De inrichting van de kruispunten moet voor fietsers herkenbaar (te begrijpen) zijn als AFTG en moet daarnaast ook overzichtelijk zijn. Het uitgangspunt daarbij is 'doe het goed (veilig) of doe het niet'. Om dat te bewerkstelligen zijn er meerdere civieltechnische aanpassingen nodig. Het gaat dan om de volgende aanpassingen:

- het verplaatsen van de stopstrepen en daarmee de opstelvakken voor fietsers. Deze komen dan gelijk aan de stopstrepen van het autoverkeer te liggen;
- het verplaatsen van de verkeerslichten en aanvraagpaaltjes voor voetgangers en fietsers;
- het opnieuw inrichten van de fiets- en voetgangersgeleiding, waaronder:
 - het verwijderen van de rode fietsstroken van de oversteek in de noord-zuid richtingen;
 - het aanpassen van zgn. 'oortjes' waar de fietsers nu opgesteld staan voor rood licht;
 - het aanpassen van de bestaande belijning voor oversteek voetgangers;
 - het aanpassen van de geleidingstegels voor blinden en slechtzienden;
- het aanpassen van de wegmarkering voor het autoverkeer;
- het verwijderen en/of verplaatsen van meerdere middenbermeilanden;
- het verplaatsen van de bewegwijzering, verkeersborden en lichtmasten.

Om de kruispunten geschikt te maken voor AFTG is dus eigenlijk een civieltechnisch herontwerp en een (gedeeltelijke) herinrichting nodig.

Z.O.Z.

Verdiepingslag

Een herontwerp is echter nog niet gemaakt. De reden hiervoor is dat eerst een verdiepingslag nodig is om te bepalen of AFTG ook verkeerskundig een passende oplossing is voor de betreffende kruispunten. In Groningen en Enschede, studentensteden waar veel fietsers (tegelijkertijd) oversteken en waar het concept op een groot aantal kruisingen is toegepast, lijkt de oplossing goed te functioneren – voor fietsers die lokaal bekend zijn. Voor fietsers die niet of minder bekend zijn met het concept is vaak onduidelijk hoe de voorrang tussen fietsers onderling geregeld is. Het antwoord daarop is dat de voorrang niet geregeld is en dat fietsers het onderling moeten oplossen. Nu is AFTG natuurlijk al informeel toegepast op het kruispunt Ceintuurbaan/Nieuwe Bussummerweg, wat maakt dat het concept niet volledig onbekend is in Huizen. Maar geen één kruispunt is hetzelfde en daarom kunnen we het concept niet zomaar kopiëren naar een ander kruispunt.

Het invoeren van AFTG op deze kruispunten heeft bijvoorbeeld als gevolg dat het oversteken in twee keer niet meer mogelijk is. De opstelvakken voor fietsers moeten namelijk vanuit het oogpunt van veiligheid worden teruggeplaatst. Daarnaast is het dan ook niet meer mogelijk voor fietsers om buiten de verkeerslichten om rechtsaf te slaan. Het aantal fietsers dat oversteekt en de richtingkeuze die zij maken, kan ook invloed hebben op het gedrag van wachtend autoverkeer en daarmee de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld wanneer meerdere fietsers rechtsaf slaan, kan een automobilist de keuze maken niet te willen wachten en door rood te rijden.

Om goed te kunnen beoordelen of AFTG met een voor fietsers onderling te regelen voorrang ook voor kinderen en ouderen een veilige en doelmatige oplossing is voor de betreffende kruispunten is specialistische verkeerskundige kennis nodig. De verdere uitvoering van de motie zou daarom vragen om een nader verkeerskundig onderzoek door een specialistisch bureau. Het toepassen van AFTG vraagt ook om een reconstructie van de kruispunten. Voor nader onderzoek en een eventuele reconstructie is binnen de begroting echter geen dekking beschikbaar. Gelet op de huidige financiële situatie adviseert het college u daarom om op dit moment geen verdere uitvoering te geven aan de motie. De overweging voor het invoeren van AFTG wordt meegenomen als de kruispunten in de toekomst gereconstrueerd worden.

Met vriendelijke groet,

Roland Boom