

Het huidige stedelijke beleid voor kruisingen van fiets/fiets en fiets/voetganger bij kruispunten met verkeerslichten volgt twee principes:

1. Bij kruisingen met verkeerslichten worden fiets/voetganger kruisingen en fiets/fiets-kruisingen buiten de verkeerslichten regeling gehouden. **(zie plaatje)**
2. Er is zebra markering op de kruisingen, ook over de fietspaden.

Principe (1) is bijna overal in Nederland de praktijk. Er zijn uitzonderingen bij zeer drukke voetgangersstromen. Dan is de fiets/voetkruising opgenomen in de verkeerslichten regeling. Voorbeelden zijn de kruising prins Hendrikkade - Damrak, en in Utrecht de oversteek vanaf het station over de Catharijnesingel en de voetgangersoversteek bij Vredenburg.

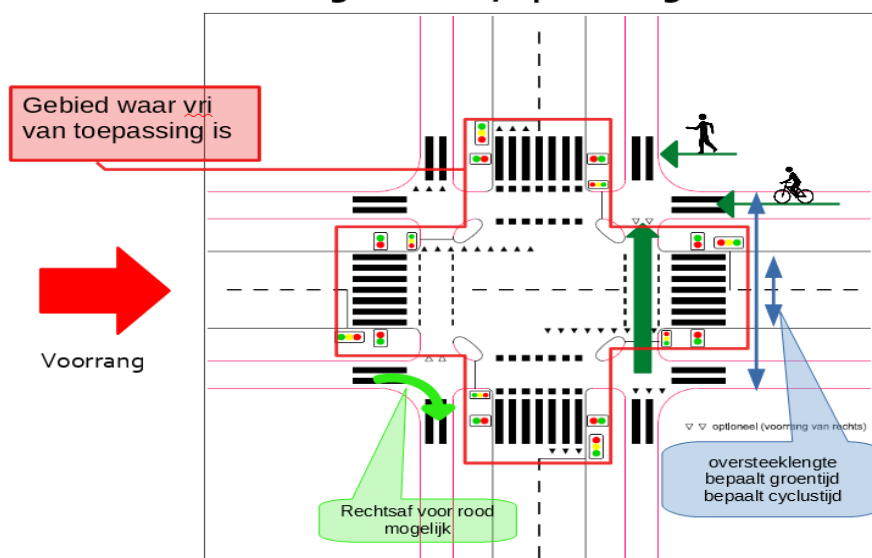
Met principe (2) is Amsterdam betrekkelijk uitzonderlijk. In de meeste steden wordt er geen zebra markering toegepast op kruispunten met verkeerslichten. De voetgangersoverssteken zijn dan uitgevoerd in geleidelijnen.

**Punt 1 biedt (regeltechnisch) grote voordelen.** Door de fiets/fiets en fiets/voet kruising buiten de regeling te houden is de oversteek lengte korter. Dat vraagt minder tijd om over te komen, waardoor de cyclustijd korter kan worden en dat vermindert de wachttijden voor alle verkeersdeelnemers.

Voor fietsers biedt het aanzienlijk extra voordeel omdat er additionele groenperiodes uitgedeeld kunnen worden. Dat gebeurt in Amsterdam ook vaak. Bijv. als een rechtdoor gaande tram (of bus) prioriteit krijgt dan kan de in dezelfde of tegenovergestelde richting rijdende fiets vaak ook groen krijgen. Bij een afslaan tram of bus kunnen in principe zelfs meer fietsrichtingen profiteren. Hetzelfde kan bij sommige autorichtingen.

Bovendien is het met dit principe mogelijk dat fietsers rechtsaf vóór rood kunnen gaan.

#### a. Huidige situatie, opmerkingen



**Er zijn ook nadelen.** Als de fiets/voetganger kruisingen en fiets/fiets-kruisingen niet onder de lichten vallen gelden de normale voorrangsregels.

**(a) Fiets/voetganger:**

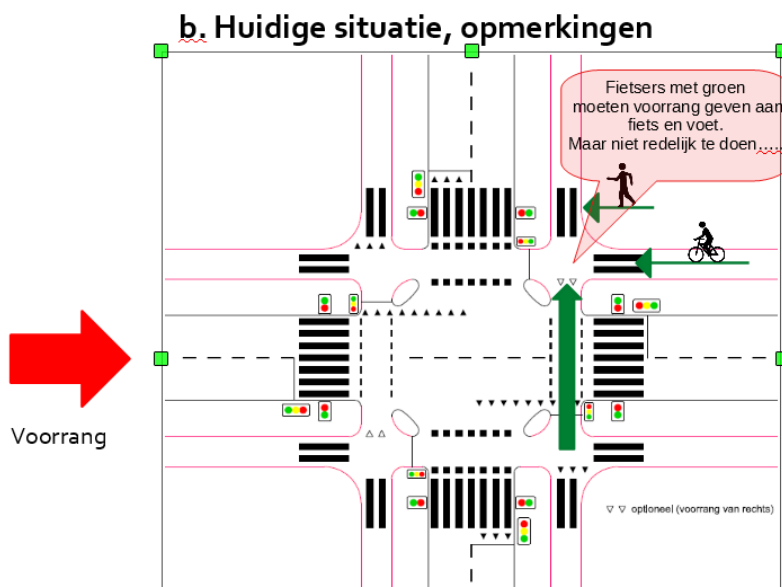
De voetganger heeft officieel voorrang op de zebra maar vaak zal de fietser weinig geneigd zijn deze voorrang te geven. Vooral als de zebra voorbij de kruising ligt is dat begrijpelijk. Fietzers moeten het kruisingsvlak vrijmaken en rijden meestal in een groep waardoor stoppen voor een zebra lastig is.

De Fietzersbond vindt de zebra's over het fietspad, met name die voorbij de kruising, niet geloofwaardig. Fietzers stoppen niet en kunnen redelijkerwijs ook niet stoppen, voetgangers wachten tot de fietsers voorbij zijn.<sup>1</sup>

In het algemeen werkt dit redelijk goed, maar er is een groep voor wie het met name moeilijk is als fietsers niet voor zebra's stoppen: slechtziende voetgangers. Zij kunnen er niet van op aan dat de zebra hen een veilige oversteek biedt. De Fietzersbond onderkent hun problemen, maar denkt niet dat op kruispunten met verkeerslichten zebra's over het fietspad een werkelijke oplossing kunnen zijn. Hier is het begrijpelijk dat fietsers niet stoppen. Vaak kunnen ze zelfs moeilijk anders. Campagnes of handhaving om fietsers op dit soort kruispunten te laten stoppen voor zebra's achten wij niet effectief.<sup>2</sup>

**(b) Fiets/fiets:**

Ook hier ontstaat er onduidelijkheid over de voorrang. De voorrangsweg heeft officieel voorrang maar vooral weer ná de kruising is dit weinig voor de hand liggend. Veel mensen begrijpen het niet. In de praktijk lost het zich meestal wel op, maar op sommige plekken geeft dit wel serieuze problemen. (zie onder)



1

Dat is best begrijpelijk. Voor fietsers kost het ongeveer 80 maal meer inspanning om te stoppen en weer op snelheid te komen dan voor voetgangers. Eén keer stoppen en optrekken voor een fietser is vergelijkbaar met 100m fietsen. Zie <http://www.intercityfietser.nl/Optrekken/>.

2

Vergelijkbaar met de niet effectieve handhaving van de snelheid van snorfietzen op fietspaden. Ondanks inzet van 25% van de totale tijd voor handhaving heeft dit tot geen enkel resultaat geleid.

De Fietzersbond is op kruispunten met verkeerslichten voorstander van:

- **Fiets-fiets en fiets-voet kruisingen buiten de verkeerslichten regeling houden**, in principe. Dat zorgt voor kortere wachttijden voor iedereen.
- Op de **fiets-fiets** kruising altijd een kruis aanbrengen: dat bevordert dat wachtende fietsers de doorgang vrij houden, en het suggereert een informele voorrang voor de afrijdende fietser.
- Op de **voet-fiets** kruising geleidelijnen in plaats van zebra's, aangevuld met kruismarkering. Dat geeft de reële situatie aan, bevordert dat de zebra vrij blijft van wachtende fietsers en komt overeen met de situatie in de rest van Nederland.
- **Experimenten met detectie van fietsers** op kruispunten met verkeerslichten die slechtziende voetgangers kan aangeven wanneer er geen fietsers meer aan komen. Detectie met lussen, camera-technieken, e.d..
- Voor **kruispunten waar zeer drukke fietsroutes een voorrangsweg kruisen**, zou de voorrang op de fiets-fiets kruising omgedraaid moeten worden. (maar dat lijkt afhankelijk van landelijke wetgeving). Op de kruising Vondelpark – Amstelveenseweg is dat zo uitgevoerd. De drukke fietsroute van het Vondelpark heeft voorrang boven fietsers langs de Amstelveenseweg. Op bijv. de kruising Museumpassage – Stadhouderskade zou dat ook een goede oplossing zijn.
- Voor **kruispunten waar zeer drukke fietsstromen elkaar kruisen** met allebei (zicht op) groen, moet op een of ander manier gewaarschuwd worden, bijv. met een waarschuwbord. Voor dit laatste is bij verkeerskundigen tot nu toe geen steun verkregen. Voorbeeld Berlagebrug – Weesperzijde.

De Fietzersbond vindt de voordelen van het “buiten de lichten houden” van de langzaam verkeerskruisingen opwegen tegen nadelen. Vanzelfsprekend kunnen er uitzonderingssituaties zijn.