

Rotterdam, 8 oktober 2013.

**Onderwerp:**

Beantwoording van de aanvullende schriftelijke vragen van het raadslid A. Bonte (GroenLinks) over fietsvriendelijk maken van verkeerslichten.

---

Aan de Gemeenteraad.

Op 9 september 2013 stelt het raadslid A. Bonte (GroenLinks) ons aanvullende schriftelijke vragen over fietsvriendelijk maken van verkeerslichten.

Inleidend wordt gesteld:

“De Fietzersbond houdt vandaag in het AD een pleidooi om verkeerslichten voor fietsers standaard op groen te zetten in de richting waarin de meeste fietsers rijden. De Fietzersbond wil daarmee een van de belangrijkste irritaties van fietsers wegnemen: het lang wachten voor het stoplicht.

Voorafgaande aan de beantwoording moet gesteld worden dat het doel van verkeerslichten is om al het verkeer zo vlot en veilig mogelijk over kruispunten te geleiden. Daarbij is er aandacht voor alle weggebruikers: de fietsers, de voetgangers, de auto's en het openbaar vervoer. Elke keer als een verkeerslicht vervangen wordt, maar ook tussendoor, onder andere in reactie op vragen en klachten van burgers, wordt gekeken of een regeling verder geoptimaliseerd kan worden ten behoeve van alle weggebruikers.”

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

**Vraag 1:**

**Is het college bereid om op tien plekken in de stad een half jaar lang een experiment te doen met het voorstel van de Fietzersbond? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke plekken?**

**Antwoord:**

Nee, wij zijn van mening dat de meerwaarde van de omschakeling van een instelling van de verkeerslichten met standaard groen voor de fietsers, nauwelijks merkbaar zal zijn, terwijl er een nieuw veiligheidsrisico wordt geïntroduceerd.

Op dit moment worden verkeerslichtenregelingen voor alle weggebruikers ingericht in een zogenaamde wachtstand rood regeling. Dat betekent dat als er geen verkeer aankomt alle lichten op rood staan. Om groen te krijgen moeten weggebruikers zich aanmelden door middel van een drukknop of gebeurt dit automatisch via een detectielus. Een lus voor het autoverkeer ligt op grotere afstand van de verkeerslichten dan een lus voor het fietsverkeer. Fietsers worden alleen bij de verkeerslichten gedetecteerd.

Het voorstel van de Fietzersbond betekent dat de wachtstand rood regeling wordt omgezet in een wachtstand groen voor fietsers. Dat betekent dat fietsers groen hebben als er geen ander verkeer dat hun weg kruist aanwezig is. Voor de fietser is dit natuurlijk ideaal, omdat de fietsers in zo'n situatie door kan blijven rijden.



Wij verwachten dat de fietser in de stad niet veel van merkt van een wachtstand groen regeling die is afgestemd op fietsers. In die wachtstand zal een fietser namelijk alleen groen licht krijgen als er geen kruisend verkeer aanwezig is. Gedurende de dag is in Rotterdam op veel kruispunten bijna altijd verkeer vanuit verschillende richtingen aanwezig.

In rustige uren zou de wachtstand groen regeling voor fietsers wel effect kunnen ressorteren. Op die momenten is echter ook maar een beperkt aantal fietsers onderweg. Daarnaast geldt dat tijdens de meest rustige uren (in de nacht) een groot deel van de verkeerslichten overschakelt op een knipperstand. Het verkeer moet dan de normale voorrangsregels volgen. In dat geval kan de fietser die alleen op een kruispunt aan komt ook direct doorfietsen.

Bij de wachtstand groen voor fietsers moet het overige verkeer dat een kruising nadert (auto's en trams) wachten tot het groen en het geel van het fietslicht voorbij zijn en de kruising is ontruimd. Het andere verkeer moet dan dus langer wachten, ook als er geen fietser oversteekt.

Er zit een verkeersveiligheidsrisico in een omschakeling naar een wachtstand groen regeling voor fietsers. Een automobilist die dan voor het rode licht moet afremmen en stoppen om rechtsaf te slaan en keer op keer constateert dat er geen fietser zijn weg kruist, negeert mogelijk een volgende keer dat rode licht. Als er dan wel een fietser kruist, levert dit een verkeersonveilige situatie op.

De omgekeerde situatie is nu het geval: er is een kans dat fietsers door rood rijden omdat er geen overig verkeer aan komt.

Het verschil tussen de beide situaties is dat de fietser, die de meest kwetsbare partij is bij een ongeval, bij de wachtstand groen regeling voor fietsers het slachtoffer kan worden van het gedrag van de automobilist. In de huidige situatie neemt een fietser die door rood rijdt zelf het risico.

## **Vraag 2:**

**Is het college bereid om ook andere maatregelen te nemen om fietsers minder lang voor verkeerslichten te laten stoppen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?**

### **Antwoord:**

Zoals inleidend is gesteld zijn verkeerslichten er voor alle weggebruikers, ook voor de fietsers. Als er geoptimaliseerd kan worden zullen wij dat doen, ook voor de fietser. Wij zetten echter geen beleid in waarin de fietser boven de andere verkeersdeelnemers wordt gesteld.

## **Vraag 3:**

**Is het college bereid om extra groen licht te geven voor fietsers op kruispunten waar ze nu vaak extreem lang moeten wachten (zoals op het Hofplein)?**

### **Antwoord:**

Op drukke punten komen alle soorten weggebruikers in grote hoeveelheden aan. Om al dit verkeer te kunnen verwerken is het nodig de verschillende stromen lang groen te geven. Dat betekent inderdaad dat het lang kan duren voordat een stroom opnieuw aan de beurt is. Meer groen licht voor de fietsers op zo'n kruispunt betekent echter langere wachtrijen voor het autoverkeer en/of langere wachttijden voor de trams. Om die reden geven wij de fietser geen extra groen licht.



**Vraag 4:**

**Is het college bereid om waar mogelijk op drukke kruispunten fietsers in alle richtingen groen te geven, zodat ze bij groen in één keer door kunnen rijden?**

**Antwoord:**

Nee, want ook het instellen van groen licht voor fietsers in alle richtingen tegelijkertijd betekent dat de verwerkingscapaciteit van het kruispunt voor de andere stromen verkeer kleiner wordt.

**Vraag 5:**

**Is het college bereid om verkeerslichten zo af te stellen dat fietsers na groen op de eerste weghelpt ook de tweede weghelpt automatisch groen krijgen, zodat ze niet hoeven te wachten op de middenberm?**

**Antwoord:**

Ja, dat is ook in lijn met het stedelijk beleid dat wordt gehanteerd. Echter, in sommige gevallen kan het verstandiger zijn om een groep fietsers in de middenberm te laten wachten, omdat daar meer opstelruimte is dan voor de eerste oversteek. Dit gebeurt bij voorbeeld op het kruispunt Weena-Beukelsdijk, waar fietsers richting de Beukelsdijk op sommige momenten moeten wachten bij de tweede oversteek. Dit vindt plaats als er autoverkeer en bussen uit de Statentunnel komen.

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

De burgemeester,

Ph. F. M. Raets

A. Aboutaleb

