

Ontwerpvoorbeeld



Verkorten cyclustijd met eenvoudige maatregelen
Utrecht, Vredenburg-Catherijnelaan

Tour de Force

 YouTube

[Klik voor video](#)

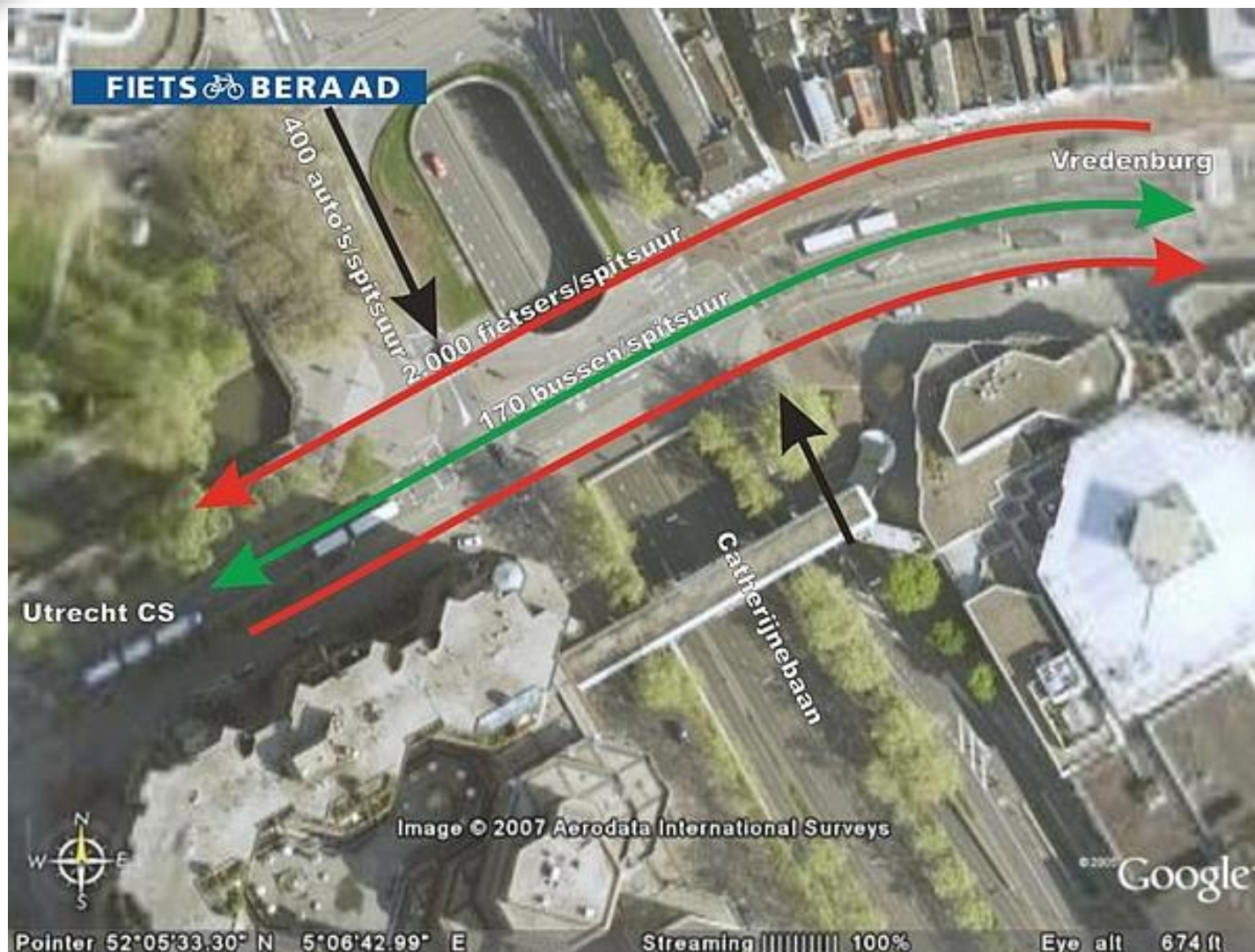
fietsberaad
CROW

1. Verkorten cyclustijd met eenvoudige maatregelen



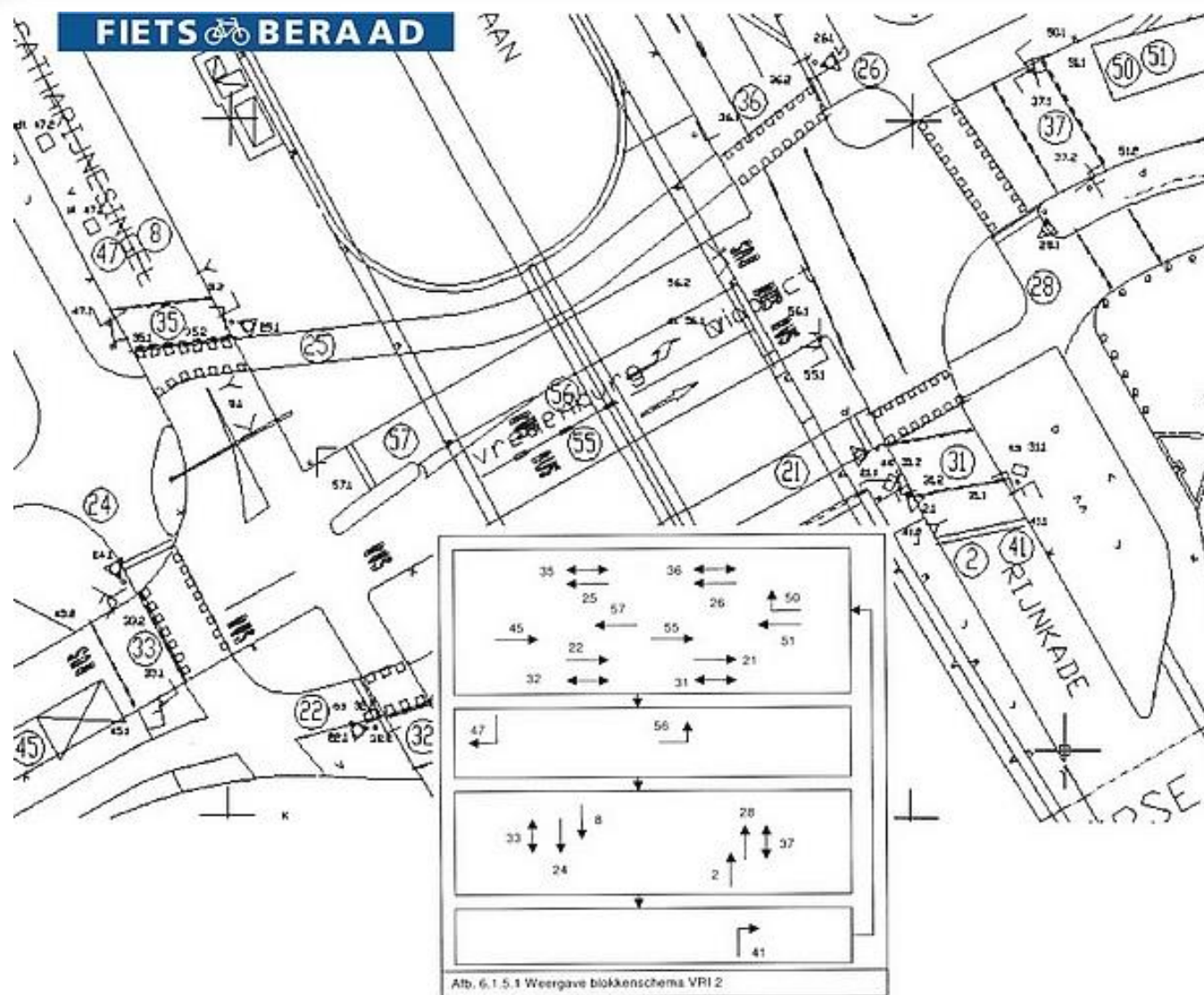
Luuk Misdom, een stagiair van de gemeente, constateerde dat de regeling op dit kruispunt een langere cyclustijd had dan werkelijk nodig was. De cyclustijd werd nog tijdens zijn stage met 40% verkort door het aantal fases terug te brengen van vier naar drie. Daarnaast is gesneden in de groentijd voor de auto's op de dwarsrichting. Alle vervoerwijzen profiteren hiervan.

2. Zeer drukke fietsroute bij het station



Over dit kruispunt loopt één van de drukste fietsroutes van Utrecht. In oost-westrichting meer dan 2.000 fietsers per spitsuur. De fietsroute loopt parallel aan een eveneens drukke HOV-baan (ca 170 bussen per spitsuur). Het autoverkeer op de dwarsrichting kan het kruispunt zowel ongelijkvloers (via de Catharijnebaan) kruisen, als gelijkvloers via de verkeerslichten (Rijnkade/Catherijnesingel). De gelijkvloerse mogelijkheid is vooral bedoeld voor autoverkeer van en naar parkeergarages (ruim 400 per spitsuur). Op de noord-zuid-richting zit ook redelijk veel fietsverkeer.

3. De oude regeling (blokschema)



In de oude situatie was er sprake van een nagenoeg starre regeling met vier fases. Alleen op twee afslaande busrichtingen (47 en 56) waren detectielussen aanwezig. Aan het busverkeer was verder dan ook geen prioriteit toegekend in de regeling. De oude regeling kende maximaal 4 fases per cyclus, waarvan 1 geheel gereserveerd voor een afslaande busrichting (41).

4. Problemen met oude regeling



De oude regeling functioneerde niet echt slecht, maar er waren mogelijkheden om de regeling met een aantal beperkte ingrepen te verbeteren. Hoewel de gemiddelde cyclustijd aan de lange kant was (ruim 70 seconden), was de gemiddelde wachttijd voor fietsers redelijk kort (8 tot 27 seconden, afhankelijk van de aanrijdrichting). Ongeveer 40 procent van de fietsers reed door rood. In 2003 gebeurden er relatief veel letselongevallen (5), met name door roodlichtnegatie van voetgangers, fietsers en een taxi.

5. Minder zinloos groen voor autoverkeer



De eerste aanpassing is minder zinloos groen voor autoverkeer. Het aantal auto's op de dwarsrichtingen (2 en 8) fluctueert sterk. In de oude regeling was daarom -voor de zekerheid- een vrij lange groentijd opgenomen. Hierdoor kregen deze richtingen veel onnodig groen. In de nieuwe regeling is hier flink in gesneden. Bovendien zijn aparte groentijden vastgesteld voor de ochtendspits, de dalperiode en de (koop)-avondspits. Nadelen: soms lukt het niet alle automobilisten om bij de eerste keer groen af te rijden. En het komt vaker voor dat de laatste auto door rood rijdt.

6. Vermindering aantal fases per cyclus



De tweede aanpassing is de vermindering van het aantal fases per cyclus. Een rechtsafslaannde busrichting (41) had in de oude regeling een aparte fase zonder detectie. Het licht kreeg elke cyclus groen, ook als er geen bus was. Door deze busrichting te combineren met twee andere afslaannde busrichtingen (47 en 56), is het aantal fases per cyclus teruggebracht van 4 naar 3. De aanbeveling om ook busrichting 41 voertuigafhankelijk te maken (net als de ander twee) is (nog) niet uitgevoerd.

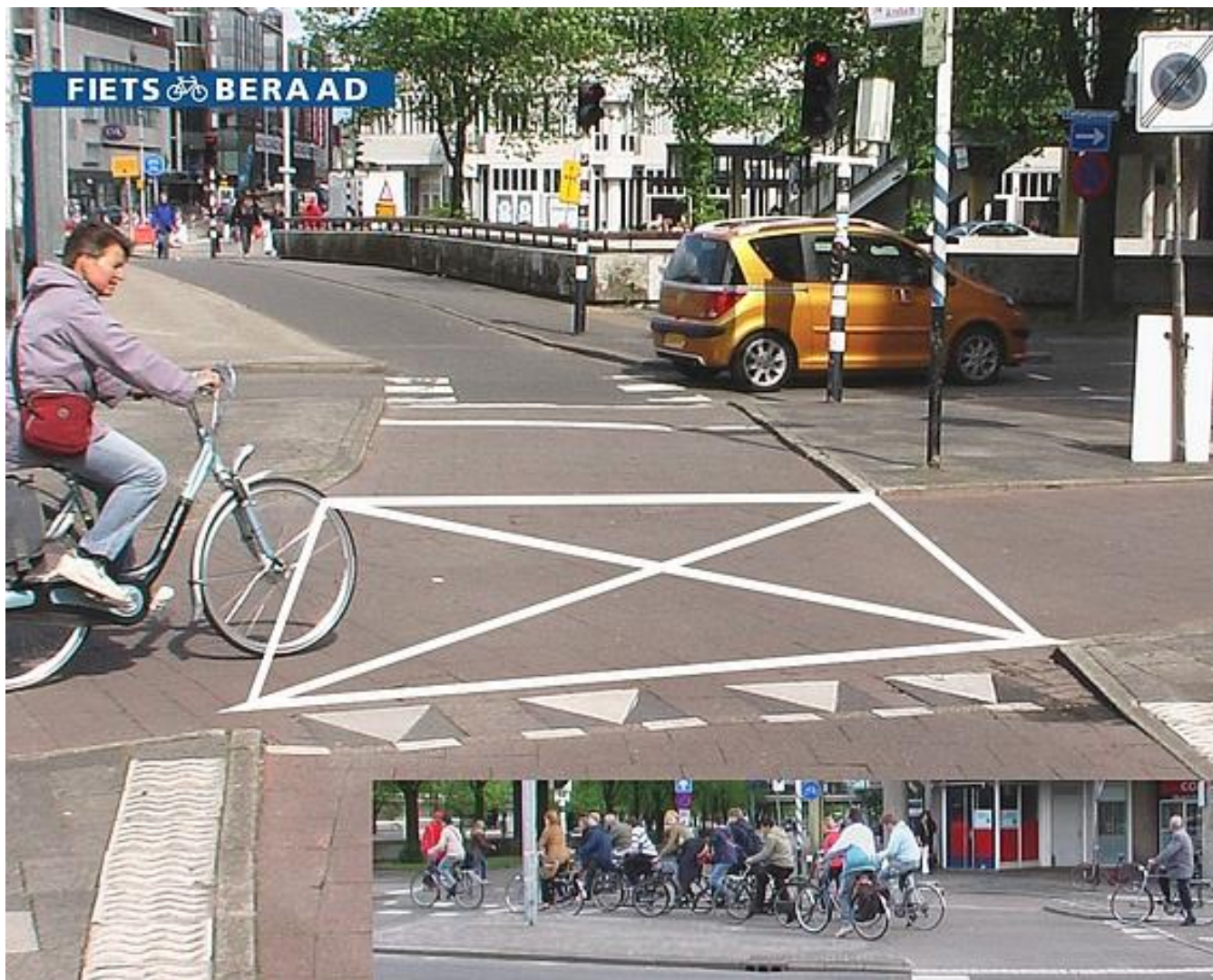
7. Halteren op de lussen voorkomen



Vlak voor de stopstreep op richting 41 bevindt zich een bushalte. De bussen halteerden vaak op detectielussen, waardoor de bus al wit kreeg terwijl de passagiers nog aan het in- en uitstappen zijn. Dit ging ten koste van groen voor andere bus- en fietsrichtingen.

Bovendien stond het licht voor de halterende bus vaak alweer op rood als alle passagiers ingestapt waren. Luuk Misdom adviseerde om het haltebord te verplaatsen en om afspraken te maken met openbaar vervoerbedrijven over het halteren. Het is onduidelijk of deze aanbevelingen zijn uitgevoerd.

8. Tekort aan opstelruimte voor fietsers



Hoewel veel fietsers door rood rijden, ontstaan er toch lange wachtrijen. Op alle richtingen is de opstelruimte te klein om plaats te bieden aan alle wachtende fietsers. De fietsersfiles blokkeren regelmatig de doorgang voor fietsers op de dwarsrichting. Om dit te voorkomen adviseerde Luuk Misdom om op een aantal conflictvakken grote kruisen te schilderen. De gewone voorrangsregels blijven hier gelden. (Nog) niet uitgevoerd.

9. Discussie



Op verschillende takken is het aantal rijstroken teruggebracht. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is daar wel wat voor te zeggen. Minder asfalt nodigt minder uit tot hard rijden. En de kans op zogenaamde afdekongevallen wordt kleiner als fietsers slechts één rijstrook hoeven over te steken. Anderzijds neemt de afrijcapaciteit wel af door de vermindering van het aantal rijstroken. Hierdoor is langer groen nodig om het zelfde aantal auto's te verwerken. Bovendien zullen fietsers eerder door rood fietsen, als ze slechts één rijstrook hoeven over te steken in plaats van 2 of 3.