

Vragen en antwoorden chat

Kenniscafé Fietsvriendelijke kruispunten 3: Voorrangsregeling fietsers en voetgangers bij VRI-kruispunten

1. Is het kenniscafé 'Fietsvriendelijke kruispunten 2: fietsrotondes' terug te kijken?

Ja, beide eerdere kenniscafé's in de reeks 'Fietsvriendelijke kruispunten' zijn terug te kijken. Klik op de link om naar de terugblik te gaan.

[Fietsvriendelijke kruispunten 1: aftrapbijeenvorming](#)

[Fietsvriendelijke kruispunten 2: fietsrotondes](#)

2. Mooi dat de haaiantanden op het fietspad ná het zebrapad staan! Zou overal zo moeten zijn! Het volgende conflict is, met omdraaien voorrang, dat fietsers de zebra blokkeren.

Zie par 3.1. In de varianten die we in deze notitie bespreken, worden de haaiantanden op het dealkruispunt gecombineerd met een zebrapad. We bevelen aan om de haaiantanden voor het zebrapad aan te brengen, om duidelijk te maken dat het niet de bedoeling is dat fietsers op het zebrapad wachten als ze voorrang moeten verlenen. Formeel moet ook het bord L2 geplaatst worden om het zebrapad ook een juridische status te geven.

3. Is er nog aanvullende bebording geplaatst tijdens de proef?

Nee, er is geen aanvullende bebording geplaatst tijdens de proef.

4. Hoe zit dit juridisch haaiantanden versus groen licht?

Zie paragraaf 2.1. *Verkeerslichten gaan boven verkeersstekens die de voorrang regelen (art 64)*. Concreet: als een weggebruiker groen licht heeft, zijn het bord B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) en haaiantanden (art 80) niet meer van toepassing.

Reactie deelnemer: In Groningen ook haaiantanden én stoplichten: puinhoop, iedereen pakt en niemand heeft voorrang.

Reactie deelnemer: Praktijk Rotterdam: twijfel veel ontwerpers of het logisch leesbaar is, als de auto duidelijk een hoofdrichting heeft.

Reactie deelnemer: Bij 4 richtingen groen is nog steeds juridische onduidelijkheid, wat betekent voorrang onderling regelen.

5. In de voorbeelden die getoond zijn was er veel opstelruimte tussen weg en fietspad. In andere gemeenten is dat vaak smaller en de urgentie voor dit project nog groter. Kunnen we haaiantanden juridisch zo'n positie geven dat borden niet meer nodig zijn? dat geeft een hoop rust.

Zie paragraaf 3.1 van de discussienotitie: Volgens de uitvoeringsvoorschriften BABW mogen wegbeheerders de voorrang op de dealkruispunten van fietspaden regelen met haaiantanden zonder dat daar het bord B6 bij geplaatst wordt. Beperking van het aantal borden is sowieso een goed idee, maar het is vooral van belang als de voorrangsregeling op het dealkruispunt afwijkt van het

hoofdkruispunt (variant 3). Zo wordt voorkomen dat automobilisten in verwarring raken over de voorrangregeling op het hoofdkruispunt.

Verder staat in de uitvoeringsvoorschriften: Haaientanden worden aangebracht op de plaats waar bestuurders bij het verlenen van voorrang plegen te stoppen dan wel naar inzicht van de wegbeheerder dienen te stoppen.

6. Krijgen de fietsers in Utrecht te weinig en te kort groen als er zo'n massa aan fietsers in één keer willen oversteken?

Zie paragraaf 3.2 van de discussienotitie. Een kortere cyclustijd is bijna altijd goed voor fietsers. De gemiddelde wachttijd wordt korter. Het voordeel op kruispunten met (zeer) veel fietsers is dat ook de wachtrij met fietsers korter wordt. Als het licht op groen springt hoeven er minder fietsers naar de overkant. De afwikkeling op het deelkruispunt aan de overzijde gaat dan soepeler.

7. Zebra op fietspad in A'dam en R'dam alleen als het opstel eiland voor voetgangers <1,5m breed is. Anders niet (verwarrend). Ben benieuwd of er ook fietsberaad aanbevelingen zijn.

Klopt. Als VRI uit staat kan er wel verwarring zijn. Rijdt de linksafslaande fietser F3 al op de voorrangsweg of heeft M3 recht op "recht door op dezelfde weg gaar voor". Overigens is deze onduidelijkheid vanwege VRI ingeschat als niet-risicovol (zie pag 4.2)

8. Kan de jurisprudentie uit Den Bosch, die gaat over het hoofdkruispunt, eigenlijk wel 1 op 1 vertaald worden naar de conflicten op een deelkruispunt?

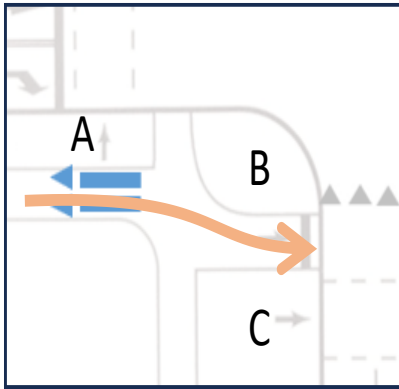
Bijlage over ongeval Amsterdam. Verder kan uit paragraaf 2.1 opgemaakt worden dat de aanwezigheid van een VRI op het hoofdkruispunt geen belemmering hoeft te zijn om op toeleidende takken van het deelkruispunt zebra's aan te leggen. Deze conflictpunten vallen immers buiten het invloedsgebied van de VRI.

9. Kunnen we niet simpel de situatie op het conflictvlak gebruiken voor de voorrang? dus rechts gaat voor tenzij haaientanden. Dan houden we het overzichtelijk en weet iedereen waar ie aan toe is. Is dit een oplossing die jullie delen? Is daar aanpassing van wetgeving voor nodig?

Dat hangt af van interpretatie van het invloedsgebied van de VRI. Volgens uitspraak Bosche zaak kom je hier bijna op uit. Zonder haaientanden zal het groene licht wel de regel "voorrang van rechts" overrulen.

10. Kun je bij de kruisingen van fietspaden niet een fietsrotonde maken? Er lijkt voldoende ruimte te zijn. wellicht vermindert dit de conflictpunten op de fietspadkruising.

Dit is een creatief idee om verder uit te werken. Zie ook paragraaf 3.1 Combinatie van tussenberm A en eiland B. De combinatie van een relatief smalle tussenberm A (<5 meter) en een wat breder eiland B (>5 meter) draagt bij aan het gewenste voorrangsgedrag in variant 3 (zie Figuur 17 hieronder). De naderende fietsers moeten voorrang verlenen en dit wordt ondersteund doordat fietsers niet gewoon recht door kunnen rijden, maar een slingertje moeten maken. Een vergelijkbaar principe kennen we bij voorrangsrondes.



Figuur 17: Een relatief smalle A en een bredere B ondersteunen de gewenste voorrangsdeedraa.



Figuur 17: Opstelcapaciteit vergroten door eiland B als banaan vorm te geven.

Reactie CROW: zie paragraaf 2.2 Ad 2) Deelkruispunten toch meenemen in de VRI

De tweede optie om het juridisch geheel correct te regelen is dat op het deelkruispunt ook verkeerslichten worden geplaatst die onderdeel uitmaken van de VRI op het hoofdkruispunt. Als fietsers F3 groen heeft, krijgt fiets F1 dus rood licht voor het conflictpunt met F3. In veel situaties is dit wel een zwaar middel, zeker als er relatief weinig fietsers en voetgangers zijn. Het is de vraag hoe geloofwaardig de verkeerslichten op het deelkruispunt zijn. Veel fietsers en voetgangers zullen het rode licht negeren. Daarnaast moet de wegbeheerder extra kosten maken om meer verkeerslichten te plaatsen en te onderhouden.

In bepaalde situaties is het echter zeker te overwegen om het deelkruispunt op te nemen in de VRI van het hoofdkruispunt. Dat geldt met name bij (zeer) grote aantallen fietsers en voetgangers in combinatie met tweerichtingsfietspaden. Uit de conflictpuntenanalyse in hoofdstuk 4 blijkt dat het aantal onduidelijke conflictpunten flink toeneemt als tweerichtingsfietspaden worden toegepast. Ook als de afstand tussen fietspad en hoofdrijbaan zeer klein is, kan deze oplossing overwogen worden. Door aanvullend "fietsers rechtsaf door rood vrij" toe te passen, kunnen de nadelen verder beperkt worden. Zie ook paragraaf 3.2. voor mogelijkheden om de VRI te benutten.



Figuur 9: Ook het deelkruispunt wordt met de VRI geregeld. Een optie voor drukke tweerichtingsfietspaden en krappe situaties.