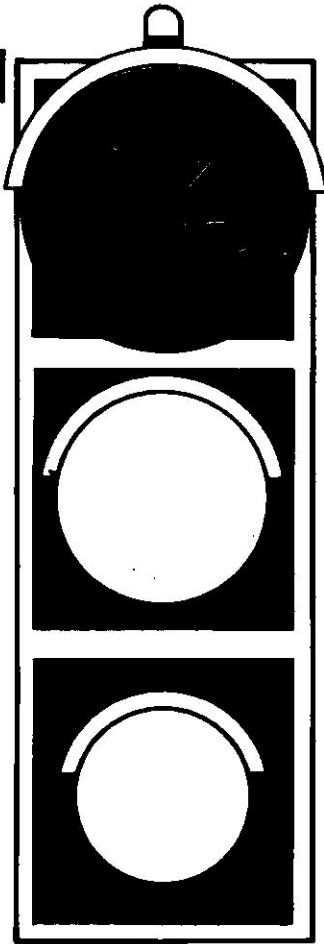


STOP



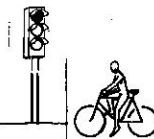
apr 82

STILSTAAN

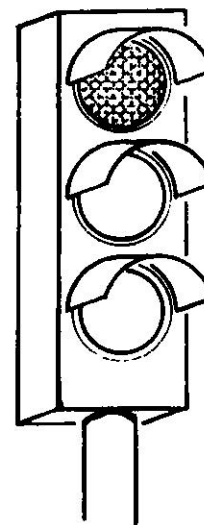
BIJ

STOPLICHTEN





STILSTAAN BIJ STOPLICHTEN



ENFB-Eindhoven april 1982

Dit boekje werd samengesteld door:
Martien Houët
Jan de Hoogh
Jeannette Claessen
Jan Coolen.

Alles uit deze uitgave mag worden
overgenomen onder vermelding van
de bron.

ENFB afdeling Eindhoven
Bergstraat 10
Eindhoven.

VOORWOORD

De afdeling Eindhoven van de Echte Nederlandse Fietzersbond heeft onder haar leden een enquête gehouden. Daarin werd gevraagd naar veelbereden fietsroetes zoals tussen woning, werk, school en winkels. Ook werd gevraagd naar zogenaamde "kneelpunten", dat wil zeggen ergernissen die men onderweg steeds weer tegenkomt, neigingen om verkeersregels te overtreden, gevaarlijke situaties en dergelijke.

Van de 475 leden die onze afdeling telt reageerden er 96. Door dit grote aantal vergt de verwerking van de gegevens nogal veel tijd. Om het voor ons wat makkelijker te maken hebben we de kneelpunten

opgesplitst in verschillende categorieën zoals verkeerslichten, één-richtingverkeer, oversteken van drukke wegen, onveilige straten en nog enkele andere moeilijkheden waar fietsers mee gekonfronteerd worden.

Deze nota behandelt die kneelpunten waarbij verkeerslichten, -die vooral door fietsers meestal worden ervaren als stop-lichten-, een probleem vormen. Later zullen dan in vervolgnota's de andere categorieën worden behandeld.

Tot slot nog een opmerking: deze enquête is een momentopname; veranderingen die intussen hebben plaatsgevonden zijn er niet in opgenomen.



STOP-LICHTEN

Verkeerslichten worden dus door de meeste fietsers vooral als stop-lichten ervaren. Dat blijkt uit de reacties op onze enquête: ruim de helft van de ondervraagde fietsers schreef ons dat zij op een of andere manier wel problemen heeft met verkeerslichten. Vooral te lange wachttijden, drukknoppen en overbodige fietserslichten werden genoemd.

Natuurlijk hebben niet alleen fietsers deze ervaringen. Ze gelden voor alle weggebruikers. Ook een automobilist zal vaak het gevoel hebben "voor niets" te wachten of te lang te wachten. Maar voor fietsers en voetgangers liggen de zaken toch anders:

Ten eerste wordt de inrichting van wegen en kruispunten, ondanks alle gepraat over "het stimuleren van langzaam verkeer en openbaar vervoer", nog steeds hoofdzakelijk bepaald door de eisen die het autoverkeer stelt: een snelle en veilige afwikkeling van de auto's. Pas in tweede instantie wordt er aan fietsers en voetgangers gedacht. De voorzichten die voor hen getroffen worden mogen echter geen nadelig effect hebben op de doorstroming van auto's, dat blijkt iedere keer weer. Wat dat betekent i.v.m. verkeerslichten merkt de fietser iedere dag opnieuw: extra lang rood voor de fiets, lastige drukknoppen, tweemaal rood bij linksafslaan enz. De fietser wordt duidelijk extra benadeeld. De al genoemde en in politieke kringen zo populaire uitdrukking "stimuleren van het langzaam verkeer" moet blijkbaar worden opgevat als: het langzaam verkeer nog langzamer maken.

Ten tweede hebben fietsers en voetgangers geen beschermend blik om zich heen. Behalve aan het (slechte) weer staan zij ook direct bloot aan de uitlaatgassen van auto's. Beide zijn onaangenaam, het tweede bovendien nog ongezond. Vooral bij kruispunten is de lucht erg vervuild. Reden genoeg om fietsers en voetgangers, schone vormen van vervoer, daar niet te lang te laten wachten. En alhoewel wij het principe van de actie 3-in-1 onderschrijven vinden we dat die zich niet kan

beperken tot die enkele dagen mooi weer per jaar. Werkelijke bezorgdheid om de leefbaarheid van de stad betekent "3-in-1" het hele jaar door.

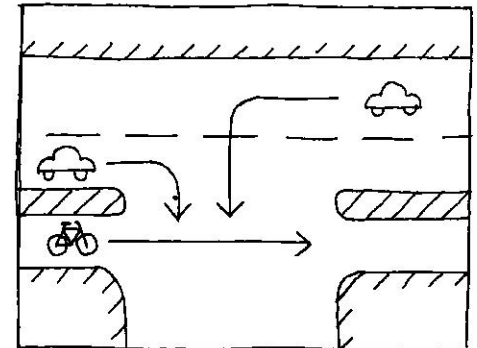
Tenslotte: net zoals het autoverkeer is het fietsverkeer een mengeling van woonwerkverkeer, mensen die boodschappen doen of naar school gaan, toerrijders enz. Fietsers hebben daarom evenveel belang bij een snelle doorstroming als automobilisten en ze hebben er dan ook evenveel recht op.

In het volgende gedeelte komen achterenvolgens de verschillende problemen die fietser bij verkeerslichten tegenkomen aan de orde.

VERKEERSLICHTPERIKELEN EN EENVOUDIGE OPLOSSINGEN ERVOOR.

Afstelling.

De groenperiode voor fietsers is in het algemeen te kort. Fietsers krijgen slechts enkele seconden groen licht; auto's een veelvoud hiervan. Dikwijls is de reden hiervoor dat afslaand autoverkeer op die manier maar weinig gehinderd kan worden door rechtdoorgaande fietsers die immers voorrang hebben. Wachtende auto's die links- of rechtsaf moeten zijn ongewenst omdat zij alle auto's achter zich ophouden: de doorstroming van het autoverkeer komt in gevaar. Typische voor-



beelden van kruispunten waar het op deze manier geregeld is zijn de kruisingen Hoogstraat-Mauritsstraat en Stratumsedijk-P.C.Hoofthoofd. In deze gevallen is het voor de fietser wel erg bontgemaakt.

Afgezien van het feit dat zulke situaties duidelijk in tegenspraak zijn met de stimulering van de fiets als vervoersmiddel, is het dikwijls ook mogelijk om, zonder de doorstroming van het autoverkeer te bemoeilijken, de fietsers meer kans te geven. De technische ontwikkeling van verkeerslichteninstallaties, die geleid heeft tot snuffjes zoals detectielussen in het wegdek en computergestuurde installaties, maakt dit zeker mogelijk. Voor de bovengenoemde 2 kruispunten zullen we verderop concrete ideeën voor verbeteringen geven.

Drukknoppen.

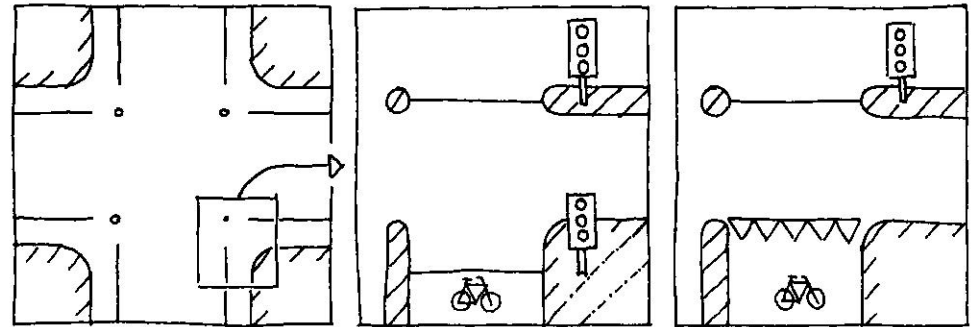
Een ander nieuwigheidje bij verkeerslichteninstallaties vormen de drukknoopp. Waren ze er vroeger allen voor voetgangers, nu zijn ze er ook voor fietsers. Wat ze verkeerslichten gezien opleveren is niet zo duidelijk. Wat ze in ieder geval wel duidelijk opleveren is ergernis bij fietsers en voetgangers.

Drukknoppen betekenen onnodig wachten voor fietsers. Ze zijn onhandig: je moet vaak afstappen om erbij te kunnen. Het effect ervan op de doorstroming is zeer twijfelachtig te noemen. In sommige gevallen werken ze juist belemmerend, bijv. daar waar er gescheiden drukknoopsystemen voor fietsers en voetgangers (in dezelfde richting) zijn: bij groen licht voor de

voetganger moet een aankomende fietser toch wachten op de volgende periode omdat zijn licht op rood blijft staan. Opvallend is tenslotte hoe verkwistend er met paaltjes en knoppen wordt gestrooid.

Een treffend voorbeeld van een drukknooppinstallatie die alle zojuist genoemde kenmerken vertoont kwam uit de enquête duidelijk naar voren: de splitsing Veidm.Montgomerylaan-Vincent v.d. Heuvellaan.

Wat betreft drukknoopp voor fietsers en voetgangers is er slechts één maatregel nodig en afdoende nl.: helemaal afschaffen.



"Overbodige" verkeerslichten.

Er zijn erg veel verkeerslichten voor fietsers die in feite onnodig zijn. De situaties zijn voor het grootste deel onder te brengen in twee categorieën:

-kruispunten met vrijliggende fietspaden
Heteerstelicht is voor rechtsafslaande fietsers overbodig en kan beter vervangen worden door een stel haaietanden (zie figuur). Het effect van deze ingreep is rechtsaf-vóór-rood. Rechtsafslaande fietsers kunnen (met de nodige voorzichtigheid) gewoon doorrijden; rechtdoorgaande fietsers stellen zich op voor de stopstreep. In gevallen waar dit problemen

geeft kan ook een "zijpaadje" worden aangelegd, zoals eveneens in de figuur is aangegeven.

-T-splisingsen

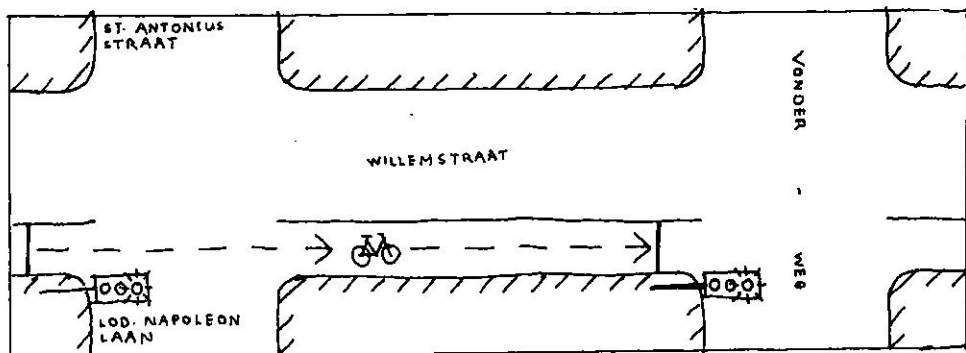
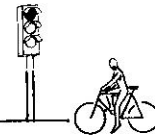
Ook deze situatie is in een figuur weer gegeven. Het gemerkte verkeerslicht kan gerust verdwijnen. Eventueel kunnen haaietanden de situatie weer eenduidig maken. Gelukkig wordt dit in de praktijk al hier en daar toegepast, maar er zijn nog genoeg plaatsen waar dit moet gebeuren, bijv. de splitsing Elisabethlaan-Vonderweg.

Het weghalen (en voortaan achterwege laten) van deze verkeerslichten betekent al een iets snellere en gemakkelijker doorstroming van het fietsverkeer. Een extra argument in deze tijd is dat het ook nog aardig wat geld scheelt.

Rode golf voor fietsers.

Een groene golf voor auto's betekent bijna altijd een rode golf voor fietsers. Met een beetje goede wil kan de afstelling zodanig worden geregeld dat ook de fietser een groene golf krijgt. Hierbij gaat het vooral om kruispunten die kort bij elkaar liggen. Een voorbeeld hiervan uit de enquête: de kruispunten van de Willemstraat met de St.Antoniusstraat resp. de Vonderweg.

De fietser die van west naar oost over de Willemstraat rijdt, treft, nadat hij het kruispunt met de St.Antoniusstraat is

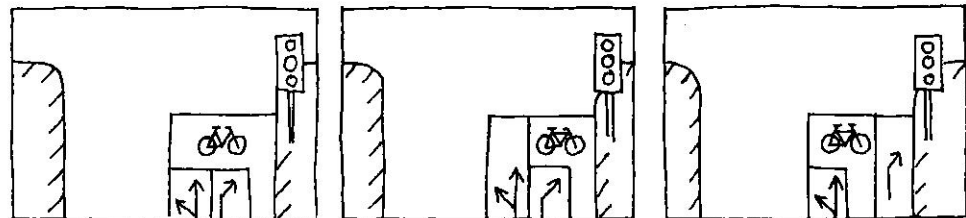


overgestoken, het licht bij de Vonderweg altijd net op rood. Door de groenperiode van het tweede licht iets te verlengen en/of de cyclus van het eerste kruispunt iets te verschuiven zou ook de fietser een soort groene golf krijgen.

Linksafslaan.

Linksafslaan gaat tegenwoordig steeds vaker in twee etappes: eerst het kruispunt recht oversteken, daar (opnieuw) wachten voor het rode licht en dan pas naar links. Dit is de veiligheid zeker ten goede gekomen maar toch is er vaak nog een betere oplossing die een snellere doorstroming voor fietsers oplevert en toch ook veilig is: de opgeblazen fietsstroken. Deze konstruktie is hieronder in een figuur getekend. Bij rood licht stellen de fietsers zich op vóór de automobilisten, zodat ze bij groen snel en veilig weg kunnen rijden.

Overigens zijn er nog andere vormen van opgeblazen fietsstroken denkbaar (zie de tekeningen). Het "opblazen" van de rechter fietsstrook alléén is bijvoor-



beeld nuttig in gevallen waarin de fietsers gemakkelijk bekneld raken tussen auto's en de stoepwand. Een ander voordeel hiervan is dat als de fietsers eenmaal weg zijn, de rechtsafslaanende automobilisten meestal ongehinderd door kunnen rijden.

Het "opblazen" van de fietsstrook komt dus zowel de veiligheid als de doorstroming ten goede. In andere steden zoals Tilburg en Leiden zijn al proefnemingen gedaan hiermee. Met positief resultaat!

Niet-geregelde kruisingen.

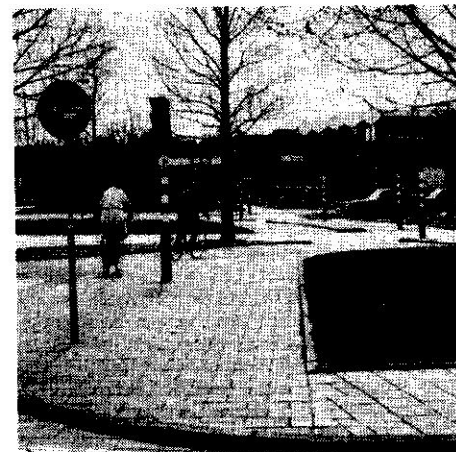
In een enkel geval zouden kruispunten juist van een verkeerslichtenregeling moeten worden voorzien. Met de nadruk op "enkel" want overdaad schaadt, dat hebben we in het voorgaande al gezien. In dit geval denken we vooral aan plaatsen waar drukke fietsroetes drukke autoeroetes kruisen (in de buurt van scholen bijv.) en waar brede vluchtheuvels of andere oplossingen niet mogelijk zijn of in het geheel niet voldoen.

TOEPASSINGEN

In dit gedeelte worden op een aantal knelpunten die uit de enquête naar voren zijn gekomen de in het hiervoorgaande genoemde oplossingen en ideeën toegepast.

Het kruispunt Sterrenlaan-Mercuriuslaan

Op dit kruispunt is de situatie zowel voor het fietsverkeer als het autoverkeer in alle richtingen hetzelfde (zie figuur). Als je als fietser bijv. van de Mercuriuslaan-zuid afkomt en je wilt ofwel rechtsaf de Sterrenlaan op ofwel rechtdoor naar Mercuriuslaan-noord dan moet je vóór het eerste verkeerslicht stoppen. Dit om de rechtdoorgaande fietsers op de Sterrenlaan voor te laten gaan. Volgens ons is dat eerste verkeerslicht overbodig. Met name het rechtsafslaan fietsverkeer moet hier onnodig wachten. In de praktijk komt het er op neer dat van links komende en rechtsafslaanende en rechtdoorgaande fietsers (in dit geval op de Mercuriuslaan) elkaar niet of nauwelijks hinderen. Met een beetje opletten kan het fietsverkeer doorstromen zonder verkeerslicht. Ons advies is dan ook om op de vier hoeken het eerste fietsverkeerslicht weg te halen.

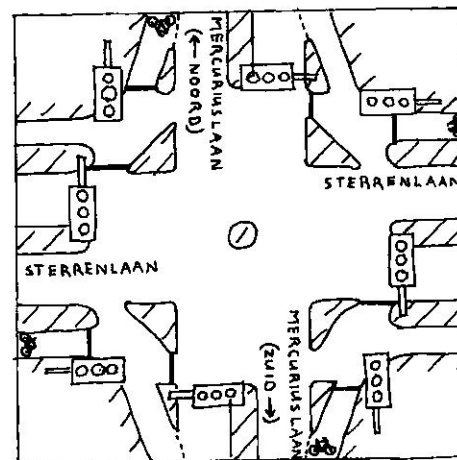


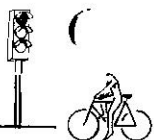
Twee andere aspecten die met de hele verkeerslichtenafstelling te maken hebben zijn:

- 1) Als je als fietser vanaf de Sterrenlaan linksaf de Mercuriuslaan op wilt, moet je eerst wachten bij het verkeerslicht om rechtdoor over te steken. Daarna moet je stoppen en wachten totdat het rechtdoorgaande autoverkeer weg is; dan pas mag de Sterrenlaan overgestoken worden. Twee keer wachten dus!
- 2) Na al dit wachten komt het ook regelmatig voor dat, wanneer het licht eindelijk op groen springt (voor fiets en auto), je bijna van je fiets wordt gereden door een automobilist die vanaf de Mercuriuslaan rechtsaf wil.

Daarom: regel de verkeerslichtafstelling zó dat het fietsverkeer het hele circuit in één keer kan rijden. Dit is een meer praktische en minder gevaarlijke situatie. Hierdoor ontstaat ook de mogelijkheid voor voetgangers en fietsers om diagonaal over te steken. In steden als Groningen en Tilburg functioneren verschillende kruispunten op deze manier.

Bovenstaande oplossingen gelden trouwens niet alleen voor het kruispunt Sterrenlaan-Mercuriuslaan. In de stad zijn er nog veel meer van dit soort situaties te vinden.



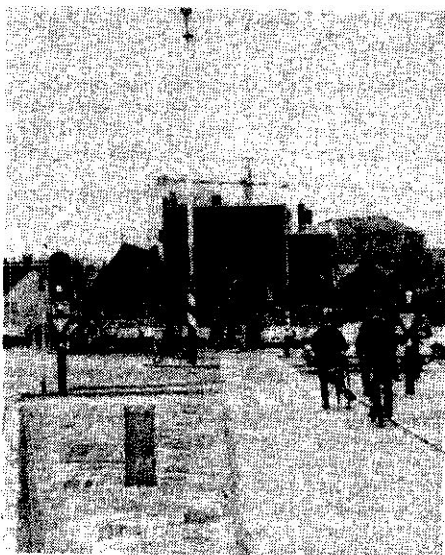
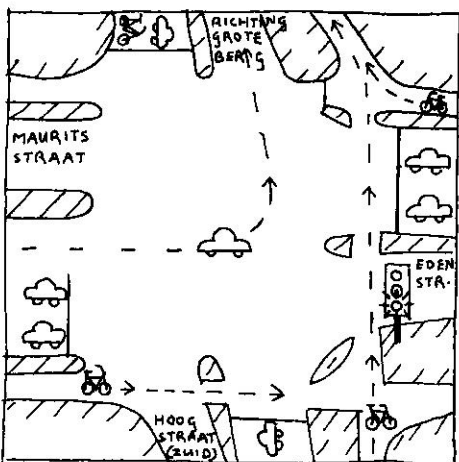


Het kruispunt Hoostraat-Edenstraat.

1) Op de Hoogstraat richting centrum en op de Edenstraat springen de lichten voor het fietsverkeer eerder op rood dan die voor het autoverkeer. De groenperiode is echter belachelijk kort. Blijkbaar is dit gedaan om zo het rechtsafslaand autoverkeer niet te hinderen. Het is echter niet alleen diskriminerend voor het fietsverkeer maar ook overbodig; er zijn weinig auto's die rechtsaf gaan en ook niet zoveel fietsers dat die enkele auto echt gehinderd wordt.

2) Voor het autoverkeer dat uit de Mecklenburgstraat komt en via de Mauritsstraat naar de Grote Berg gaat, is er een groene golf. Het autoverkeer dat recht door de Edenstraat op gaat pikt hier ook een graantje van mee. (Ook voor fietsers geldt dit, maar die zijn er hier prakties niet.) Het zou al heel aardig zijn om het verkeer dat tijdens die groene golf recht door de Edenstraat opgaat te laten stoppen om zo het fietsverkeer op de Hoogstraat richting centrum door te kunnen laten rijden (zie tekening).

3) Ten gevolge van de in punt 2 genoemde groene golf moet al het verkeer op de Hoogstraat in beide richtingen en ook het verkeer op de Edenstraat extra lang wacht-

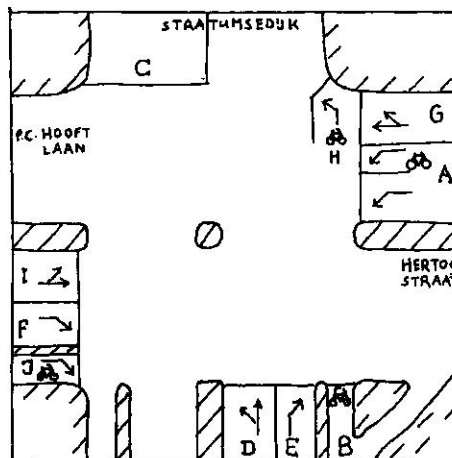


ten. Het is wenselijk de groene golf buiten de spitsuren te laten vervallen. Er is dan immers weinig verkeer dat van die groene golf gebruik maakt.

4) Voor alle vier de hoeken geldt: rechtsaf door rood is gewenst. Zonder in konflikt te komen met de wet is realiseerbaar: Hoogstraat vanuit Gestel richting Edenstraat en vanaf de Edenstraat rechtsaf richting centrum. Door simpelweg het eerste verkeerslicht voor fietsers weg te laten en haaietanden op het wegdek aan te brengen wordt dit bereikt.

5) Dit laatste punt betreft niet zozeer de afstelling van de verkeerslichten maar moet toch vermeld worden: ter voorkoming van het klem worden gereden tussen auto en trottoirband zijn overal vrijliggende fietspaden gewenst, of, als daar te weinig ruimte voor is, een doorgetrokken streep met een "wegdek-fietsje"; op de Hoogstraat zou dit ook nog gekombineerd kunnen worden met een opgeblazen fietsstrook zodat er tenminste een behoorlijke opstelruimte voor fietsers komt.

Kruispunt Stratumsewijk-Hertogstraat.



Dit kruispunt is onlangs gerekonstrueerd. Jammer genoeg heeft deze rekonstruktie niet op alle punten verbetering gebracht:

1) De veiligheid van de fietsers "B" (zie figuur) is door het vrijliggende fietspad op de Stratumsewijk-zuid en door het linksaf-slaan in twee etappes zeker verhoogd. Dit heeft echter wel aanzienlijk langere wachttijden tot gevolg gehad. Onnodig lang bovendien: De verkeersstromen "G", "H" en "I" zijn zowel in als buiten de spits zeer gering. Toch krijgen zij zeer lang groen licht (zie bijlage). En rijdt dan aanvankelijk stroom "F" nog, even later maakt het kruispunt gedurende enige tijd een uitgestorven indruk, zelfs tijdens de spits. De groenperiode voor "G", "H" en "I" kan dus korter. De tijd die hierdoor vrijkomt kan benut worden door in plaats van "G" en "I" de fietsers "B" te laten oversteken. Linksafslaande fietsers kunnen dan bovendien in één keer naar links. In de bijlage is gepoogd de huidige afstelling en die volgens ons voorstel in een schema weer te geven. Hieruit wordt ook duidelijk dat in ons voorstel de fietsers "B" tweemaal groen licht krijgen per cyclus. Dit verkort de wachttijd aanzienlijk.

2) Voor de fietsers in stroom "C" geldt hetzelfde. Ook zij hebben maar een paar seconden groen licht per cyclus en ook hier kan die tijd gemakkelijk wat worden verlengd: bij C kan een apart licht voor rechts afslaande en rechtdoorgaande fietsers worden aangebracht. Deze fietsers kunnen dan tegelijk met stroom "A" rijden, als tenminste, zoals hierboven al staat, de groenperiodes voor "G", "H" en "I" worden ingekort; deze worden toch maar weinig benut. In de avondspits vormt stroom "C" de belangrijkste fietsersstroom.

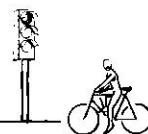
3) Tenslotte kan voor de fietsers "J" gemakkelijk rechtsaf-vóór-rood worden gerealiseerd op een van de manieren beschreven in het vorige hoofdstuk onder "afstelling".

Overige situaties.

Tot slot de rest van de situaties die uit de enquête naar voren zijn gekomen en waarbij verkeerslichten werden genoemd als bron van ergernis of als bron van overtredingen. De lijst moet overigens niet gezien worden als een overzicht van alle slechte verkeerslicht-situaties in Eindhoven. Natuurlijk zijn er nog tal van andere plaatsen waar verkeerslichten het fietsklimaat verpesten. In principe zou men zelfs kunnen stellen dat elk verkeerslicht voor fietsers er één teveel is. Het is de auto die het gebruik van verkeerslichten noodzakelijk maakt. Het zou dan ook meer pas geven de bijkomende ongemakken niet voornamelijk op fietsers en voetgangers af te schuiven.

In de nu volgende lijst zijn de problemen en oplossingen niet of nauwelijks uitgewerkt. Voor degene die de situatie kent of er de moeite voor neemt die te leren kennen, zal het echter duidelijk zijn waard de schoen wringt. De gekozen volgorde is willekeurig.

- Verkeerslichten bij de parkeerplaats van de PTT-centrale. Ze worden dan ook veelvuldig genegeerd. De normale voor-





rangsregels zouden hier voldoende zijn.

- Kruising L. v.d. Heuvellaan-Montgomerylaan en V.d.Heuvellaan-J.F.Kennedylaan. De drukknoppen hier moeten verdwijnen. De verkeersveiligheid is met dit soort vindingen niet gebaat. Ook de afstelling van de lichten moet eens bekeken worden. Voorstel: in het weekend de lichten buiten werking stellen.

- Kruispunt Elisabethtunnel-Mathildelaan. De verkeerslichtenafstelling is hier diskriminerend voor fietsers.

- Kruising Vonderweg-Elisabethlaan. Hierover is al gesproken onder "Overbodige verkeerslichten" in het vorige hoofdstuk.

- Kruispunt Frederiklaan-Elisabethlaan. Ook hier een overbodig verkeerslicht voor fietsers. Op de Frederiklaan is voor de fietsers richting Willemstraat het licht pure geldverspilling.

- Kruispunt Mathildelaan-Emmasingel. Vanaf de Emmasingel richting 18-Septemberplein rechtsaf-door-rood gewenst. Overigens hebben fietsers hier maar sporadisch groen licht.

- Vestdijk rechtsaf naar de Dommelstraat. Rechtsaf-voor-rood en meer opstelruimte voor fietsers zijn hier hard nodig.

- Vestdijk. Fietst men over de Vestdijk naar het noorden dan heeft men veel oponthoud door de rode golf voor fietsers.

- Kruising Lod.Napoleonlaan-Willemstr. en Vonderweg-Willemstraat.

Hierover is al gesproken in het stukje "rode golf voor fietsers". Daarnaast is ook rechtsaf-door rood hier zeer wenselijk.

- Van Keizersgracht naar Willemstraat. Hier is vooral de afstelling van de lichten een knelpunt.

- Van de Grote Berg rechtsaf naar de Wal. Rechtsaf door of voor rood gewenst.

- Van de Grote Berg naar de Vestdijk. De lichten bij het Eindhovens Dagblad vormen samen met die bij Cocagne een rode golf.

- Vestdijk rechtsaf naar Bleekstraat. Rechtsaf door of voor rood gewenst.

- W.Churchilllaan nabij Winkelcentrum Woensel.

Bij oversteken komt de fietser tweemaal voor rood licht te staan.

- Kruising Leostraat-Aalsterweg en Leostraat-Leenderweg. Hier zijn zeer korte groenperiodes voor fietsers.

- Kruising Heezerweg-Piuslaan. Rechtsaf-vóór-rood wenselijk.

- Piuslaan. Voor fietsers is de Piuslaan één lange rode golf.

- Kruising A.Coolenlaan-Aalsterweg. Klachten over de verkeerslichtafstelling.

- Ronde Marconilaan-Boschdijk. Ook hier grote problemen met de afstelling. Voorstel: maak op de rotonde de fietspaden 2-richtingverkeer en laat alle fietsers tegelijk rijden terwijl het autoverkeer stilstaat.

- Karel de Grotelaan-Bouvine. Herziening van de afstelling.

- Karel de Grotelaan direct voor en achter het afwateringskanaal.

Een schoolvoorbeeld van hoe iets uit de hand kan lopen door middel van grootschaligheid: een oerwoud van verkeerslichten waar als fietser niet door heen te komen is. Hier moet nodig gekapt en gesnoeid worden! Vooral de roete Hoogstraat, Blaerthemseweg (fietsroete!!) naar Hanevoet is voor fietsers een verschrikking. Een direkt fietspad Blaerthemseweg-Rofart zou hier geen overbodige luxe zijn. Veel mensen fietsen hier nu over het trottoir. Ook op andere punten dient dit bos eens goed bekeken te worden, vooral wat betreft de verkeerslichtafstelling en rechtsaf-vóór-rood.

-Kruispunt Roostenlaan-Floralaan-west. De verkeerslichtenafstelling dient nog eens goed bekeken te worden.

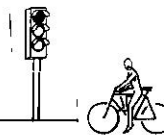
NAWOORD

Wat u heeft gelezen was het resultaat van een enquête. Dat heeft consequenties. Over het ene verkeerslicht waren meer klachten dan over het andere. Vooral de drukknoppen, de kruising Hoogstraat-Edenstraat, de kruising Hertogstraat-Stratumsewijk en de verkeerslichten op de Karel de Grotelaan voor en na het afwateringskanaal moesten het ontgelden. Maar ook de kruising met de Rondweg en de oversteek bij het Winkelcentrum Woensel waren er erg slecht af. Dit zijn dan ook situaties waarbij het ongemak voor fietsers er dik boven op ligt. In veel andere gevallen geldt dit niet zo sterk.

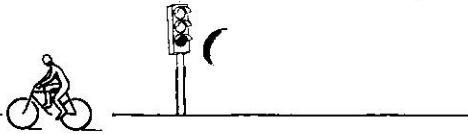
Ook de mate waarin de problemen op te lossen zijn verschilt. De ene situatie is zonder veel kosten op te lossen, andere zijn ingrijpender en kostbaarder. Wij hebben geprobeerd onze oplossingen zo simpel en goedkoop mogelijk te houden. Dit neemt niet weg dat het in sommige gevallen misschien beter is de hele zaak maar (fietsvriendelijk) te reconstrueren.

Tenslotte nogmaals de belangrijkste punten:

- Rechtaf-door/vóór-rood.
 - Groene golf voor fietsers.
 - Langere (of meer) groenperiodes.
 - Afschaffen en nooit meer invoeren van drukknoppen.
 - Geen onnodige verkeerslichten.
- Kortom: Meer aandacht voor de fiets ook bij verkeerslichten en niet allen bij nieuwe maar ook bij oude installaties. **MAAK VAN HET LANGZAAM VERKEER GEEN STILSTAAND VERKEER!!**



Rechtsaf-vóór-rood: of een "zijpaadje" aanleggen.

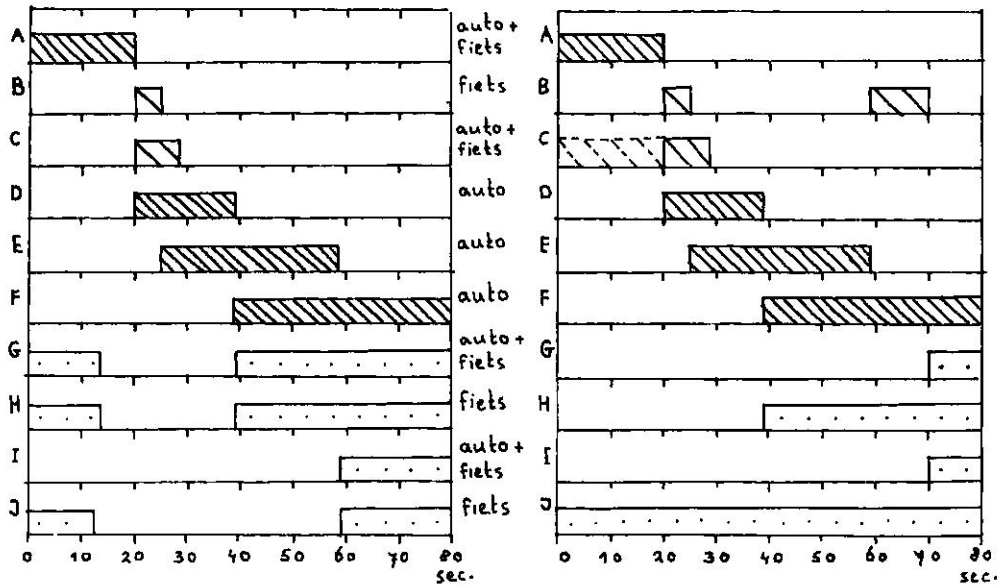


BIJLAGE

Schema van de verdeling van groen licht over de verschillende verkeersstromen op het kruispunt Stratumsedijk-Hertogstraat.

situatie nu:

situatie na de voorgestelde veranderingen:



De hoofdletters aan de linkerkant hebben betrekking op de verschillende verkeersstromen. Zie hiervoor pagina 9. De lengte van de balk geeft de "groenlicht-tijd" aan; naarmate de balk meer gearceerd is wordt er drukker gebruik gemaakt van de groentijd. De arcering is dus een maat voor de

omvang van de verkeersstroom. Het gestippelde balkje betreft alleen fietsers die rechtdoor of rechtsaf gaan. De vermelde tijden zijn globaal: de cyclus is namelijk iedere keer weer een tikkeltje anders.