

Vervelende Verkeerslichten



April 2019

Bij de Fietzersbond Enschede komen veel klachten binnen over de lange wachttijden bij verkeerslichten bij een aantal kruisingen van de Singels. Dit betrof vooral kruisingen waar geen 2x AFTG per cyclus of 'Alle Fietzers Tegelijk Groen', is ingevoerd, en de fietsers in het ongunstigste geval de gehele cyclus moeten wachten. Deze cyclus blijkt soms erg lang te zijn, en vooral onvoorspelbaar, met irritaties tot gevolg. Ook de wachttijd tellers, ingevoerd om de fietsers enig inzicht te geven in de cyclus, blijken niet te voldoen.

Onderzoek

Wij hebben daarom de wachttijden van enkele VRI's (verkeersregelininstallaties) aan de Singel in kaart gebracht, wat leidde tot opmerkelijke conclusies. Gemeten zijn de maximale wachttijden, wanneer een fietser aankomt als het licht net op rood springt, en rechtdoor (of linksaf) de Singel wil volgen langs de Tubantiasingel t.h.v. de Hengelosestraat, Richtersweg en Parkweg, in beide richtingen, en langs de Getfertsingel t.h.v. de Haaksbergerstraat en Broekheurnerweg. Bij de kruising Parkweg-Singel is de wachttijd gemeten voor linksaf-slaande fietsers, richting centrum. En bij de Getfertsingel het verkeer richting zuid vanuit centrum.

Overdag, buiten de avondspits, krijgen fietsers 1x groen per cyclus, die meestal korter is dan 1 minuut. De groen-tijd is echter zeer kort, 2-3 seconden, waardoor fietsers vrijwel altijd moeten stoppen. Dit gebeurt dan vaak na het passeren van de 1^e detectielus, als de fietser wordt herkend bij de VRI, maar nog voor de 2^e detectielus bij de stopstreep. Daarentegen krijgen de auto's veel langer groen, ongeveer 30 seconden.

De situatie verandert echter in de avondspits, vanaf ongeveer 17:00 uur als de drukte toeneemt. De wachttijden kunnen dan oplopen tot anderhalf of 2 minuten, waarbij het autoverkeer een groot deel van de cyclus kan door jakkeren, terwijl er geen bus of zwaailicht in zicht is. Komt er wel een bus langs, dan zijn wachttijden van 2 minuten of meer geen uitzondering. Fietsers krijgen de indruk dat ze een cyclus worden overgeslagen, als auto's 2x groen krijgen.

Problemen

De problemen ontstaan doordat de voertuig afhankelijke, 'dynamische', VRI's, samen met andere VRI's op dezelfde weg, reageren op het naderende auto-verkeer. De groentijd voor auto's wordt opgerekt om de rijdende files te laten doorstromen, dit om te allen tijde te voorkomen dat auto's op de Singel of Hengelosestraat vast staan. Wachttijd tellers blijven dan lang stil staan, zelfs tot dat de rijdende file al lang voorbij is, om later aansluitende autos nog vrijbaan te geven. Fietsers die tijdens de spits ook met grote aantallen aankomen zijn dan ondergeschikt.

De wachttijden bij kruising Singel-Parkweg zijn iets korter dan bij Hengelosestraat, maar deze worden door de lokale luchtvervuiling als zeer hinderlijk ervaren. Dit als gevolg van

ligging van de wachtplek net voorbij tunnel en in de bocht, waar omheen het vele en zware verkeer afkomstig van de Westerval de tunnel in dendert.

Ook aan de kruising Hengelosestraat- De Ruyterlaan is gemeten n.a.v. vele klachten m.b.t. deze kruising. Daar is het vele busverkeer oorzaak van nog meer vertragingen. Voor de vele fietsers die de Hengelose straat volgen richting centrum zijn wachttijden tot 2 minuten gebruikelijk, met een maximum van 2,5 minuten of meer, ook bij regen. Maar ook fietsers die linksaf gaan vanaf de De Ruyterlaan en slechts de Korte Hengelosestraat oversteken, moeten dezelfde lange cyclus van meer dan 150 seconden afwachten, terwijl de bussen nergens hun pad kruisen.

Mogelijke oplossingen volgens de Fietsersbond

We stellen voor om bij alle kruisingen van de Singel, waar mogelijk, 2x per cyclus AFTG in de voeren, zoals ook elders in Enschede. Wachttijden voor fietsers kunnen dan bijna gehalveerd, terwijl auto's slechts en paar seconden langer moeten wachten. Van de gemeten kruisingen hebben alleen de Richtersweg en Broekheurnerweg AFTG, maar gezien de wachttijden is dat slechts 1x per cyclus.

De zeer lange groentijden voor auto's zouden gelimiteerd moeten worden. Dit heeft tevens het voordeel dat men ook vanuit kleine zijstraatjes de Singel kan oversteken. Bovenal zou de gemeente hier minder voor de automobilist moeten kiezen. Tijdens de spits bestaat de meerderheid uit 'intern autoverkeer', lokale forenzen die ook de fiets hadden kunnen pakken.

De situatie bij Singel-Parkweg kan ook opgelost met de toekomstige F35 langs het spoor, als deze vanaf beide zijden van de Tubantiasingel toegankelijk wordt. Ook de beruchte oversteek van de De Ruyterlaan kan opgelost met een goed bereikbare F35 t.h.v. het Menzisgebouw.

Technische reactie van de gemeente

De 2-3 seconde groentijd is alleen zichtbaar voor aankomende fietsers, na wachten bij stopstreep zou de groentijd langer zijn, 5-8 seconde. Bij topdrukte wordt inderdaad soms een cyclus overgeslagen t.b.v. doorstroming auto's. Ook de gemeten wachttijden werden herkend, bij uitzondering kunnen ze zelfs langer zijn.

De dynamische VRI's (VerkeersRegelInstallaties) kunnen met enkele parameters worden ingesteld, waaronder de groentijd en de gemiddelde wachttijd. De cyclustijd is afhankelijk van software en is niet te begrenzen. Bij 5 minuten is het mis en gaan alle lichten oranje knipperen. Deze parameters zijn gekozen op optimale hoeveelheid te verwerken auto-verkeer. Prioriteiten voor fietsers kunnen nog veranderen.

De VRI's werken samen in enkele groepen, w.o. 1. Hengelosestr.-Boddenkampsingel, 2. De Ruyterlaan, 3. Parkweg-Westerval, 4. Haaksbergerstr.-Broekheurnerweg en 5, Zuiderval-Kuipersdyk.

AFTG kan niet bij grote kruisingen omdat de 'ontruimingstijden' voor linksafslaande samen met rechtdoorgaande fietsers dan te lang zou worden. De gemiddelde wachttijd zou daarmee toenemen, ook voor fietsers.

2x AFTG per cyclus: Dit werkt bij kleine kruisingen zoals Richtersweg alleen buiten de spits. Tijdens spits wordt duur van de cyclus beperkt met 1x AFTG.

De 2 VRI's bij 2 kruisingen in de De Ruyterlaan vormen door de vele bussen een uitzonderlijk lastige groep. Bij een cyclus langer dan 3 minuten moeten ook de bussen wachten. Men verwacht iets minder drukte na herinrichting Raiffeisenstraat en Korte Hengelosestraat.

Enkele VRI-groepen krijgen binnenkort nieuwe software. Bij gesprekken met specialisten van leverancier wil men inspraak van belangengroepen verkeer.

Standpunt Fietsersbond

Oplopende wachttijden, en zeker het overslaan van cycli, ten behoeve van doorstroming auto's vinden wij onaanvaardbaar.

De gemiddelde wachttijden voor fietsers zouden niet langer moeten zijn dan die voor automobilisten. D.w.z. gemiddeld over alle passerende voertuigen, inclusief het relatief grote aantal dat met een wachttijd van 0 kan doorrijden.

Ook de groentijd van 2 seconden vinden wij te kort. De snelheid aanpassen bij naderen groen wordt daarmee niet gestimuleerd.

Wij betwijfelen of AFTG bij grote kruisingen werkelijk veel tijd extra betekent door linksafslaande fietsers. Alleen als veel fietsers op elkaar moeten wachten, gaat dit wat meer tijd kosten. Anders dan de gemeente zijn wij van mening dat met AFTG 2x per cyclus, de gemiddelde wachttijd voor fietsers kan bekorten, ook bij grote kruisingen.

Moderne VRI's kunnen ook (grote) aantallen fietsen herkennen bij de detectielussen, en kunnen de tijden daar op aanpassen.

De Fietsersbond blijft het onderwerp verkeersregeling van belang voor fietsers vinden en is daarom bereid als gesprekspartner in een klankbordgroep deel te nemen.