Betreft	Opmerkingen Fietsersbond naar aanleiding van de rapportage van Royal HaskoningDHV : Voorrang Fietsers op rotondes Referentie BG6877TPRP0001DP02, dd 22 augustus 2019
Datum	30 november 2020
Van	Hans den Ouden, Fietsersbond Heerenveen

Algemeen

Met de uitgangspunten voor het onderzoek zijn de richtlijnen CROW voor de inrichting van rotondes strak gevolgd. Tevens wordt in de inleiding van het rapport gelijkwaardigheid van auto's en fietsen verondersteld ten aanzien van comfort en doorstroming.
Bij het handhaven van de huidige situatie wordt geadviseerd om een uniforme uitvoering van de rotondes volgens bestaande normen uit te voeren.
We merken hierbij op dat in dat geval rekening gehouden moet worden met het ruimtebeslag wat nodig is om fietsers uit de voorrang te houden. De afstand tussen de rijbaan en de fietsoversteek moet ten minste 10 meter zijn. Zie hiervoor de publicatie eenheid in rotondes van het SWOV.
De maatregelen en kosten voor een uitvoering van de rotondes met fietsers uit de voorrang is in het rapport niet uitgewerkt, zie ook onder veiligheid.

Landelijk en gemeentelijk (Heerenveen) fietsbeleid

Het landelijk fietsbeleid is er op gericht om het fietsen te stimuleren, een recente indicatie hiervan is de aangenomen motie in de Tweede Kamer om binnen de bebouwde kom een max snelheid in te voeren van 30 km/h.
Het is een landelijk advies aan gemeentes om over te gaan naar fietsers in de voorrang op rotondes.
De gemeente Heerenveen heeft onlangs het fietsbeleid duidelijk op de kaart gezet door het gaan uitvoeren van het Fietsplan met ambitie zilver met een gouden rand.
Met deze keuze streeft de gemeente Heerenveen een beleid na waarbij het fietsen, zowel voor de bewoners als voor recreanten sterk moet worden gestimuleerd.
Het uitgangspunt van het rapport van RHDHV van gelijkheid voor fietsers en automobilist is door de tijd ingehaald.
(pag 3: De keuze om fietsers in de voorrang te plaatsen afhangt van de overweging ……)
De opdracht zou volgens de Fietsersbond met de huidige beleidsvisie moeten zijn, "werk de mogelijkheden uit voor het geven van voorrang voor fietsers op de rotondes". In plaats van de in het rapport genoemde "onderzoek wat de gewenste voorrangsituatie voor fietsers op rotondes is".

Veiligheid op rotondes

Veiligheid is een essentieel onderdeel bij het inrichten van een rotonde, zowel bij fietsers in en uit de voorrang.
Graag wijzen we op het recente en uitvoerige onderzoek naar voorrang op rotondes uitgevoerd door DTVConsultants in opdracht van het ministerie van I&M. Hierin lezen we onder andere:

- Rotondes zijn relatief een uiterst veilige gelijkvloerse kruisingsvorm.
- In dit onderzoek zijn iets van 31 kenmerken onderzocht in relatie tot verkeersveiligheid op rotondes. Daarvan lijken er slechts 2 kenmerken een statistisch significante relatie te hebben met verkeersveiligheid. Uit dat rapport:

Wat het meest opvalt aan de inventarisatie, is dat er sprake is van een enorme diversiteit aan rotondes. Geen twee rotondes zijn (bijna) hetzelfde. Twee eigenschappen blijken een duidelijke relatie te hebben verkeersveiligheid. De straal van de rotonde blijkt een significante invloed te hebben op het aantal geregistreerde fietsongevallen. Hoe groter de straal van de rotonde, hoe kleiner het aantal geregistreerde fietsongevallen. Ook is er een significante relatie tussen de maximale breedte van de tussenberm tussen rijbaan en fietspad. Hoe groter de afstand tussen rijbaan en fietspad, hoe hoger het aantal geregistreerde fietsongevallen.

De grootte van de straal is vanuit veiligheid net zo goed belangrijk voor fietsers in en uit de voorrang. Dus wanneer de straal aangepast moet worden, zal dat ook voor de bestaande niet fietsers-voorrang situatie moeten gebeuren.

Van belang is dat uniformiteit van de voorrangsregeling niet is aangetoond als van invloed op de veiligheid. Dit in tegenstelling tot de impliciete aanname van het veiligheidsbelang van deze parameter bij veel beleidsmakers.

Rotondes in Heerenveen

Het onderzoek door RHDHV is uitgevoerd door het bekijken van digitale beelden van de rotondes. Een aantal toevoegingen is dan ook gewenst:

- De rotonde nr 1 Akkrum is inmiddels gereed, deze rotonde is uitgevoerd met fietsers in de voorrang!
- De rotonde nr 16 Weinmakker is een niet volledig gebruikte rotonde met slechts 1 oversteek voor fietsers in 2 richtingen.
- De rotonde nr 6 geeft aansluiting aan 3 doorgaande autoroutes, de route Het Meer richting centrum is alleen voor fietsers.
- Buiten de dorpskern Heerenveen is in de gemeente een rotonde in Nieuwehorne, Schoterlandseweg – de Bakker
- Buiten de dorpskern Heerenveen is in de gemeente een rotonde in Oudehorne, Schoterlandseweg – Oldebekoperweg.

Niet haalbare rotondes volgens rapport

Het advies aan de gemeente is gebaseerd op het niet kunnen realiseren van 6 rotondes, terwijl voor de overige 10 rotondes voorrang voor fietsers volledig is te realiseren.

4 Van de “niet realiseerbare” rotondes liggen in de uitvalswegen van het centrum

- Atalantastraat- Kuperusplein – Koornbeursweg, rotonde 8, 9, 10
- KR Poststraat, rotonde 5

Beide straten zijn in de Centrumvisie en Heerenveen Beter Bereikbaar in studie voor aanpassingen.
De Burgemeester Falkenaweg staat in de planning voor gehele renovatie, waarbij inrichting als fietsstraat tot de mogelijkheden hoort. (rotonde 10)

De 2 overige niet haalbare rotondes zijn:

- Nr 6, Mercurius Het Meer, hiervan wordt gesteld dat uitbuigen infrastructuur niet mogelijk is. De Fietsersbond wil hierop graag een toelichting.
- Nr 16, Weinmakker, ook hier wordt gesteld dat uitbuigen niet mogelijk is, gaarne toelichting.

Advies Fietsersbond

De Fietsersbond adviseert:

- Alle fietsers voorrang te geven op rotondes binnen de bebouwde kom, zoals ook de landelijke richtlijn is en past binnen een fiets stimuleringsbeleid waar de gemeente zich hard voor wil maken volgens genoemde beleidsintenties.
- Mocht er om te betwisten redenen een aantal rotondes (nog) geen fietsers voorrang kunnen krijgen, maak dat dan niet tot beleid voor alle rotondes. Dan maar bijv. 4 niet en de rest wel. Elke fietsers voorrangsrotonde is een vooruitgang.
- Ten aanzien van veiligheid is een rotonde verreweg de meest veilige gelijkvloerse kruisingsvorm op GOW50 en ook GOW30 wegen. Dit ongeacht fietsers in- of uit de voorrang. Bij gelijkvloerse kruisingen is het efficiënter een veiligheid discussie te hebben ten aanzien van andersoortige kruisingen zonder snelheid remmende maatregelen.