

4 Conclusie en advies

Met het uitvoeren van dit onderzoek wil de gemeente Heerenveen inzicht krijgen in de gewenste voorrangssituatie voor fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom. In de huidige situatie hebben fietsers geen voorrang op het overige verkeer. De gemeente wil weten of de huidige situatie de gewenste situatie is, of dat de voorrangssituatie moet worden gewijzigd zodat fietsers voorrang krijgen.

4.1 Resumé quickscan 1

In quickscan 1 is op basis van een bureaustudie gekeken wat de gewenste voorrangssituatie voor fietsers is. Hierbij is voor beide situaties (in en uit de voorrang) gekeken naar de effecten op verkeersveiligheid, comfort en doorstroming voor fiets- en autoverkeer. Uit deze quickscan blijkt dat:

- Vanuit verkeersveiligheid geen voorkeur is voor fietsers in of uit de voorrang wordt uitgesproken. De verkeersveiligheid is met name afhankelijk van de verkeerssituatie en inrichting van de infrastructuur.
- De keuze om fietsers in de voorrang te brengen afhangt van de overweging of doorstroming en comfort voor fietsverkeer boven doorstroming en comfort voor autoverkeer gaat.
- Een uniforme en herkenbare vormgeving en inrichting van de fietsinfrastructuur essentieel zijn voor een verkeersveilige eindsituatie. Dit geldt voor beide situaties; in of uit de voorrang.
- Het wijzigen van de huidige situatie alleen kan worden overwogen als de nieuwe situatie volledig aansluit bij de landelijke ontwerprichtlijnen. Als de ontwerprichtlijnen niet volledig kunnen worden gerealiseerd ontstaat een ongewenste situatie vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

Indien dit niet mogelijk is, is het in standhouden van de huidige situatie beter omdat de weggebruikers hieraan zijn gewend.

De keuze of fietsers in of uit de voorrang moeten worden geplaatst is daarmee een ambtelijke en/of bestuurlijk-politieke overweging. Wijzigen van de huidige voorrangssituatie kan alleen mits een uniforme en herkenbare vormgeving en inrichting van de fietsinfrastructuur kan worden geboden.

Op basis van deze bevindingen wordt geconcludeerd dat een wijziging van de voorrangssituatie enkel te overwegen is mits een vormgeving en inrichting van de fietsinfrastructuur conform de landelijke richtlijnen mogelijk is.

4.2 Resumé quickscan 2

Uit quickscan 2 blijkt dat in de huidige situatie geen sprake is van een uniforme en herkenbare vormgeving en inrichting van de fietsinfrastructuur bij rotondes. Voor een deel van de rotondes geldt dat de vormgeving (inclusief markering en bebording) wel aan te passen is zodat deze aansluit bij de situatie 'fietsers in de voorrang'. Voor enkele rotondes geldt echter dat dit niet mogelijk is zonder de sloop van gebouwen en/of aankoop van gronden in particulier bezit.

Gezien de bevinding dat een uniforme en herkenbare inrichting essentieel is voor het creëren van een verkeersveilige situatie, leidt een keuze voor fietsers in de voorrang tot een grote (en mogelijk niet realistische) opgave. Ruimtelijk gezien is het wel mogelijk om de vormgeving van de fietsinfrastructuur aan te passen zodat deze aansluit bij de landelijke richtlijnen voor 'fietsers uit de voorrang'.

4.3 Samenvatting en advies

Uit de quickscan 1 blijkt dat een uniforme en herkenbare inrichting van de infrastructuur essentieel zijn voor het creëren van een verkeersveilige situatie. Op het moment dat de inrichting uniform (gelijk op alle rotondes) en herkenbaar (conform de richtlijnen) is, is vanuit verkeersveiligheid geen voorkeur voor fietsers in of uit de voorrang.

Op basis van quickscan 2 wordt geconcludeerd dat geen uniforme en herkenbare inrichting kan worden gecreëerd op het moment dat fietsers in de voorrang worden geplaatst zonder de sloop van gebouwen en/of aankoop van particuliere gronden. Een uniforme en herkenbare inrichting met fietsers uit de voorrang lijkt wel mogelijk. De haalbaarheid hiervan is binnen deze quickscan niet nader onderzocht. Gezien de ruimtelijke dwang- en knelpunten lijkt een wijziging van de voorrangssituatie, inclusief de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur niet haalbaar en realistisch. Geadviseerd wordt daarom:

- Vast te houden aan het huidige beleidsuitgangspunt waarbij fietsers geen voorrang hebben op rotondes binnen de bebouwde kom
- De maatregelen en kosten te onderzoeken voor het inrichten van de fietsinfrastructuur bij rotondes conform landelijke richtlijnen voor 'fietsers uit de voorrang'

Tot slot wordt meegegeven dat de voorrangssituatie op alle rotondes wettelijk gezien worden aangepast door enkel aanpassingen aan de bebording en markering. Echter is dit niet wenselijk aangezien verkeersveiligheid voor fietsers en automobilisten in belangrijke mate samenhangt met de vormgeving/inrichting (uniformiteit, herkenbaarheid) van de rotonde. Zoals hierboven beschreven is de het hanteren van de juiste vormgeving en inrichting (van de fietsinfrastructuur en voorrangssituatie) belangrijker voor de verkeersveiligheid dan de uiteindelijke voorrangssituatie.

Op basis van deze conclusie wordt tevens geadviseerd om geen concessies te doen aan de gewenste inrichting en vormgeving van de fietsinfrastructuur en voorrangssituatie bij rotondes, ongeacht de voorrangssituatie.

Uitgangspunt dient te zijn dat de fietsinfrastructuur volledig aansluit bij de inrichtingskenmerken vanuit de landelijke richtlijnen. Concessies doen aan de vormgeving en inrichting betekent dat ook een concessie wordt gedaan op het gebied van verkeersveiligheid. Ook als de concessie slechts op één of twee inrichtingsaspecten of takken van de rotonde worden gedaan.