

Voorrang fietsers op rotondes

Informatie

Datum	10 oktober 2024	
Behandelaar	Geert van de Logt	Overleg gepleegd met:
Zaaknummer	4767855	☐ Financieel adviseur:
Portefeuillehouder	Wethouder Jan Schipper	☒ Communicatieadviseur: Jan Arentz
Publicatieniveau	Openbaar	☐ Juridisch adviseur:
Besluitvormend orgaan	Gemeenteraad	☐ Inkoopadviseur:
In het PFO besproken?	Anders: in een apart overleg met de wethouder	☐ Bestuursadviseur:
		☐ Informatieadviseur:
		☐ HR adviseur:
		☐ Team:
		☒ Naam medewerker: Mark Koops, Abe Kooi
		☐ Inspraak/adviesorgaan:
		☐ Anders, namelijk:

Voorstel

Het college besluit om de raad voor te stellen:

1. Om als basisuitgangspunt te hanteren dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang krijgen;
2. Om aanpassingen aan rotondes uit te voeren en te combineren bij nieuwe inrichting en bij herinrichtingen.

Voorgesteld besluit raad:

1. Om als basisuitgangspunt te hanteren dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang krijgen;
2. Om aanpassingen aan rotondes uit te voeren en te combineren bij nieuwe inrichtingen en bij herinrichtingen.

Aanleiding

Duurzaam Veilig Wegverkeer

In december 1997 is het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Wegverkeer ondertekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Daarmee hebben vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich verbonden met de afspraken die in het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer zijn gemaakt.

De [Duurzaam Veilig Wegverkeer](#)-visie is gebaseerd op een aantal principes:

- functionaliteit
- homogeniteit
- herkenbaarheid
- vergevingsgezindheid.
- statusonderkenning

Groei van het aantal rotondes

Doordat zich op een rotonde alleen rechtsafslaand verkeer bevindt, is een rotonde een veilige kruispuntoplossing. Daarom wordt vanuit de Duurzaam Veilig Verkeer-visie de aanleg van een rotonde in veel gevallen aanbevolen, als dit ruimtelijk en verkeerstechnisch mogelijk is. Mede daarom is het aantal rotondes in Nederland de laatste decennia enorm toegenomen.

Richtlijnen CROW

Over het ontwerp en de uitvoering van rotondes heeft het CROW in de loop van de jaren verschillende publicaties uitgegeven over het ontwerp en de uitvoering van rotondes. Het CROW is het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Dit is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. De eerste publicatie is uit 1998: "Eenheid in rotondes". De nu laatst bekende publicatie over rotondes is uit 2015: "Basiskennmerken kruispunten en rotondes".

Het CROW hanteert één eenduidige aanbeveling voor toepassing en uitvoering van de voorrangsregelingen voor fietsers en voetgangers:

- binnen de bebouwde kom: fietsers in de voorrang, voetgangers bij voorkeur vrije doorgang;
- buiten de bebouwde kom: fietsers uit de voorrang, voetgangers geen vrije doorgang.

Historie: de drie noordelijke provincies wijken af van de landelijke richtlijn, omslag is gaande

Historisch gezien hebben de drie noordelijke provincies (gemeenten en provincies) altijd afgeweken van de landelijke richtlijn. Hierbij was altijd de insteek: fietsers uit de voorrang, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De laatste jaren zien we dat er een omslag gaande is, waarbij er rotondes gerealiseerd en aangepast zijn, waar fietsers binnen de bebouwde voorrang hebben. Hierbij is de gemeente Noordenveld de voorloper geweest. Maar ook in de provincie Groningen zijn er de laatste tijd op plekken deze omslag gaande.

Provinciale ambtelijk-bestuurlijke themabijeenkomst 7 maart 2024

Zoals hiervoor beschreven is er in Drenthe in het verleden gekozen voor fietsers uit de voorrang. De motivatie van dat standpunt was dat dit voor fietsers het meest (verkeers)veilig is. Op verzoek van

een aantal deelnemers van de MobiliteitsRaad Drenthe (MRD) is het onderwerp 'fietsers in de voorrang' opnieuw geagendeerd. De MobiliteitsRaad Drenthe bestaat uit de gedeputeerde en de wethouders die verkeer en vervoer in hun portefeuille hebben.

Op 7 maart 2024 is er een provinciale ambtelijk-bestuurlijke thema bijeenkomst met de leden van de MobiliteitsRaad gehouden. In deze bijeenkomst hebben de volgende (kennis)organisaties presentaties gehouden over hun gezichtspunten op het onderwerp fietsers in de voorrang op rotondes:

- Provincie Drenthe (algemene inleiding);
- CROW Fietsberaad;
- Nationaal Wetenschappelijk Instituut Verkeersveiligheid (SWOV);
- Fietzersbond (landelijk);
- OV Bureau Groningen Drenthe.

Na de presentaties hebben de deelnemers in groepen de aspecten 'veiligheid, vormgeving, stimuleren fietsgebruik, kosten en uniformiteit' besproken welke overwegingen een rol spelen bij het bepalen van een standpunt. Ook is geïnventariseerd of er nog vragen zijn die voor de volgende vergadering van de Mobiliteitsraad beantwoord zouden moeten worden om tot een standpunt te komen.

MobiliteitsRaad Drenthe 6 juni 2024

In de vergadering op 6 juni 2024 heeft de MobiliteitsRaad Drenthe het onderwerp "Hoe om te gaan met de voorrangssituatie van fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom" behandeld. Er zijn drie redeneerlijnen besproken:

1. Geen voorrang op rotondes;
2. Fietsers krijgen voorrang op rotondes;
3. Iedere wegbeheerder maakt zijn eigen afweging.

Tijdens de vergadering is er een rondvraag onder de wethouders gehouden om de voorkeuren en de meningen van de gemeentes te verzamelen.

In de vergadering komt naar voren dat er geen eenduidigheid standpunt is binnen de provincie Drenthe. De gezamenlijke gemeenten komen niet tot één advies of één gedachte. Vanuit dit vertrekpunt wordt de conclusie getrokken dat ingezet wordt op redeneerlijn 3: Iedere wegbeheerder maakt zijn eigen afweging.

Inventarisatie bij een aantal andere Drentse gemeenten

In september 2024 is er ambtelijk contact geweest met gemeenten Assen, Hoogeveen en Meppel. Deze gemeenten hebben aangegeven dat zij ook een proces ingezet hebben om fietser in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom te geven. De voorstellen worden op termijn bestuurlijk voorgelegd voor besluitvorming.

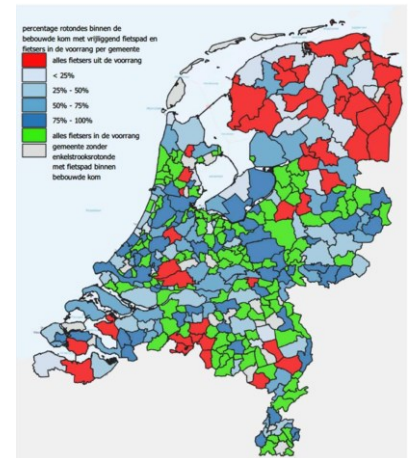
Via de contacten met de bovengenoemde gemeenten hebben wij ook de informatie gekregen dat Tynaarlo en Aa en Hunze het proces ingezet hebben om fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang te geven.

Argumenten

Beslispunt 1: Om als basisuitgangspunt te hanteren dat fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang krijgen

Argument 1.1. Landelijk hebben fietsers voorrang op de meeste rotondes binnen de bebouwde kom

In ons land hebben fietsers op de meeste rotondes binnen de bebouwde kom voorrang (al decennia lang). Met het besluit sluiten wij aan bij het overgrote deel van de rest van Nederland. Voor bezoekers/toeristen wordt ons verkeerssysteem duidelijker en logischer.



Argument 1.2. Fietsplan 2035: fietser op 1

Op 6 juli 2023 heeft u Het Fietsplan 2035 “Op Fietse Midden-Drenthe” vastgesteld als visie tot 2035 en daarmee de fiets op 1 gezet in het mobiliteitsbeleid. In het Fietsplan 2035 heeft u als uitgangspunt aangegeven dat u de voorrang op rotondes voor fietsers wilt wijzigen als dit ook wordt ingevoerd bij alle noordelijke gemeenten en provincies.

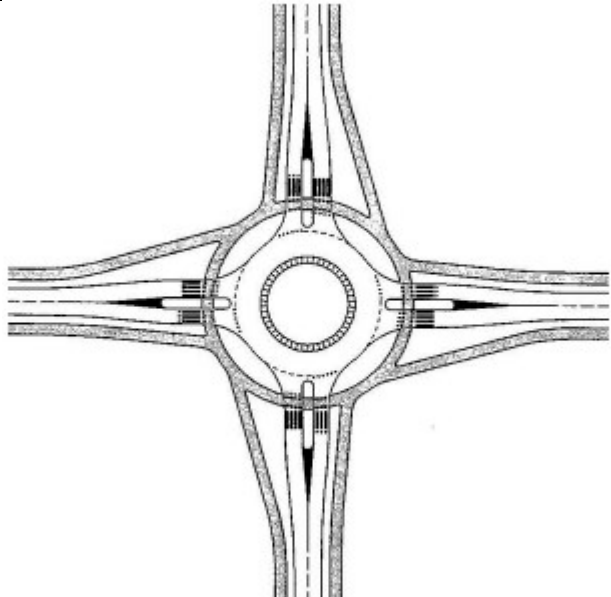
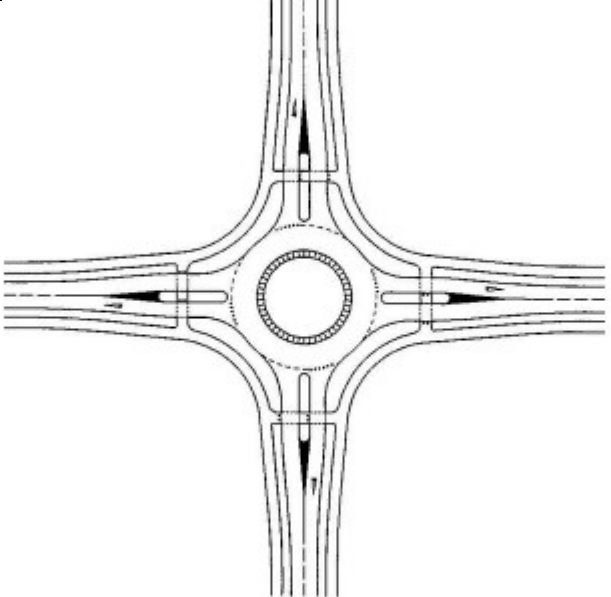
In de vergadering van 6 juni 2024 van de MobiliteitsRaad Drenthe komt naar voren dat er geen eenduidigheid standpunt is binnen de provincie Drenthe. Een belangrijke motivatie is ook de financiële component die de aanpassingen met zich meebrengen. Hier gaan we op in bij de argumentatie van beslispunt 2.

Ondanks de uitkomst van de vergadering van de MobiliteitsRaad pleit het er wel voor om een verandering in gang te zetten. Al geruime tijd kijken de verschillende gemeente in Drenthe naar elkaar, waarbij er geen duidelijke besluiten worden genomen. Alleen de gemeente Noordenveld heeft eerste stap gezet.

Wanneer we als basisuitgangspunt hanteren dat fietsers in op rotondes binnen de bebouwde kom voorrang krijgen, doet dat recht aan de keuze die u gemaakt hebt om de fiets op 1 te zetten in het mobiliteitsbeleid, en daarmee een belangrijke stap te zetten vanuit gedachtegangen van het Fietsplan 2035.

Argument 1.3. Ruimtebeslag rotondes

Een rotondes is een grote verkeersmaatregel, die veel ruimte in beslag neemt. Vaak is de ruimte in de bebouwde omgeving beperkt. Een rotonde met fietsers in de voorrang is kleiner dan een rotonde met fietsers uit de voorrang.

	
<i>Basisontwerp rotonde met fietsers in de voorrang</i> De opstelruimte voor auto's die de rotonde verlaten, moet zo klein mogelijk worden gehouden. De aanbevolen maat voor de opstelruimte tussen rotonde en fietsoversteek is 5,00 m. Dit betekent dat het fietspad ook op 5,00 m buiten de rotonde komt te liggen.	<i>Basisontwerp rotonde met fietsers uit de voorrang</i> Om de voorrang voor het autoverkeer te benadrukken en juridisch juist te regelen en om te voorkomen dat wachtende auto's de doorgang voor de fietsers blokkeren, verdient het aanbeveling het fietspad uit te buigen en een opstelruimte te creëren van minimaal 10,00 m tussen rotonde en fietsoversteekplaats.

Bron: CROW 6.4.1 Fietsers\Wegontwerp bibeko met ASVV\Eenheid in rotondes

Een rotonde met fietsers uit de voorrang is dus aan elke zijde minimaal 5 meter groter dan een rotonde waarbij de fietsers voorrang hebben. Bij de aanleg van nieuwe rotondes of bij herinrichting van bestaande rotondes in bebouwde omgeving kunnen deze maten en afstanden cruciaal zijn bij de realisatie van een doelmatige verkeersmaatregel.

Argument 1.4. Duurzaamheid en klimaat

Het voorrang geven van fietsers op rotondes kan voor mensen een stimulans zijn om op de fiets te gaan, in plaats van met de auto. Fietsen is gezond en is goed voor het klimaat. En draagt daarmee bij aan klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen.

Argument 1.5. Drenthe Fietsprovincie

Drenthe is de fietsprovincie van Nederland. Provincie, gemeenten en andere organisaties, (zoals het Recreatieschap) vinden het belangrijk om dit ook in de toekomst te blijven. Veel factoren hebben invloed. Maar (kleine) onderdelen kunnen samen bijdragen aan het verstevigen van deze positie/titel in de toekomst. Zo ook het instellen van voorrang op rotondes voor fietsers binnen de bebouwde kom.

Beslispunt 2: Om aanpassingen aan rotondes uit te voeren en te combineren bij nieuwe inrichtingen en bij herinrichtingen

Argument 2.1. Kostenefficiënt te werk gaan

Aanpassingen aan rotondes, zodat fietsers voorrang krijgen, kosten geld. We willen kostenefficiënt te werk gaan. Daarom is het voorstel om de rotondes aan te passen bij nieuwe inrichtingen en bij herinrichtingen. De rotondes, die deel uit maken van het werkgebied, worden dan immers toch al aangepakt als een onderdeel van het totaal aan maatregelen dat gerealiseerd wordt.

Argument 2.2. Besluit als totaalonderdeel van plannen

Zoals al hierboven beschreven zijn werkzaamheden aan rotondes in bijna alle gevallen een onderdeel een totale herinrichting van de weg of het gebied. Het is daarom belangrijk dat er in een vroegtijdig stadium (in de ideeënfase en/of bij het Voorlopig Ontwerp) besluiten worden genomen over de voorrang van de fietsers. Dit is in veel gevallen namelijk essentieel voor het vervolg van de uitwerkingen van de plannen.

Kantttekeningen

Kanttekening 1.1. Mensen in de noordelijke provincies zijn het (nog) niet gewend

Voor mensen die in de noordelijke provincies wonen en/of rijden kan het wennen zijn, wanneer fietsers op rotondes voorrang hebben. Aan de andere kant, kan je verwachten dat deze mensen ook wel eens elders in het land rijden, waar fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom wel voorrang hebben. Dit kan een negatief effect hebben op de veiligheid. De informatie die ons nu bekend is vanuit onderzoeken, is dit in veel gevallen slechts minimaal.

Kanttekening 2.1. Het duurt enkele jaren voordat alle rotondes zijn veranderd

Door de aanpassingen aan rotondes uit te voeren en te combineren bij nieuwe inrichtingen en bij herinrichtingen duurt het enkele jaren voordat alle rotondes zijn veranderd. Hierdoor kunnen weggebruikers een verwarrend wegbeeld ervaren. Aan de andere kant maken we al een grote start doordat we de rotondes die in het project van de Noord-zuidroute (Esweg) liggen al kunnen veranderen met de herinrichtingswerkzaamheden.

Financiën

De werkzaamheden voor de aanpassingen zijn een onderdeel van andere projecten. De financiën zijn daarmee een onderdeel van de betreffende projecten.

Communicatie/inwonersparticipatie

Na uw besluit doen we het bijgevoegde persbericht uit.

Vervolg

Na uw besluit leggen gaan aan de slag met het wijzigen van de voorrang op rotondes voor fietsers in projecten. Het eerste concrete project is hierbij de herinrichting van de Noord-zuidroute (Esweg).

Bijlagen

- Persbericht fietsers voorrang op rotondes;

- Rotondes gemeente Midden-Drenthe.