

VERKEERSBESLUIT

Datum besluit: 22 mei 2026

Besluitnummer: VB-26-17

Registratienummer:

Aanpassing voorrang rotondes Tijnjedyk - Drachtsterweg, J.H. Knoopstraat - Pieter Stuyvesantweg - Drachtsterweg, Tjalkstraat - Pieter Stuyvesantweg, Kanaalweg - Franklinstraat, Zuidvliet – Franklinstraat - Archipelweg, Insulindestraat – Archipelweg - Esdoornstraat en Egelantierstraat – Archipelweg – Coopmansstraat.

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leeuwarden

Gelet op de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, daartoe gemachtigd in artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet.

Overwegende,

- dat de rotondes Tijnjedyk - Drachtsterweg, J.H. Knoopstraat - Pieter Stuyvesantweg - Drachtsterweg, Tjalkstraat - Pieter Stuyvesantweg, Kanaalweg - Franklinstraat, Zuidvliet – Franklinstraat - Archipelweg, Insulindestraat – Archipelweg - Esdoornstraat en Egelantierstraat – Archipelweg - Coopmansstraat zijn gelegen in de voormalige oostelijke rondweg van Leeuwarden;
- dat destijds, uit overwegingen van 'Duurzaam Veilig Verkeer', gekozen is voor een enkelstrooksrotonde als kruispuntoplossing voor deze locaties;
- dat een rotonde een verkeersveilige kruispuntoplossing is, onder andere vanwege de geringe snelheidsverschillen tussen de diverse verkeersdeelnemers;
- dat deze rotondes goed voldoen voor de afwikkeling van het verkeer, maar dat het voor fietsers en voetgangers minder comfortabel is omdat deze groep verkeersdeelnemers voorrang moet verlenen aan de gemotoriseerde verkeer;
- dat volgens de voorschriften van het CROW de rotondes binnen de bebouwde kom uitgevoerd dienen te worden in een vorm waarbij de fietsers en voetgangers voorrang hebben op het gemotoriseerd verkeer;
- dat uit onderzoek van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) blijkt dat rotondes met fietsers en voetgangers uit de voorrang over het algemeen verkeersveiliger zijn dan rotondes waarbij zij in de voorrang zijn, vooral als het gaat om rotondes met vrij liggende fietspaden;
- dat ondanks de hogere veiligheid bij fietsers uit de voorrang het CROW adviseert om binnen de bebouwde kom fietsers op vrij liggende fietspaden wel in de voorrang te laten, vanwege comfort en doorstroming.
- dat de gemeente Leeuwarden fietsers en voetgangers voorrang op rotondes geeft, waar dat mogelijk is binnen grenzen van veiligheid en bereikbaarheid;
- dat in het gebied binnen de stadsring er in principe minder ruimte voor de auto beschikbaar is;
- dat fietsers en voetgangers op rotondes hier voorrang krijgen op het autoverkeer. Waarbij we uitvoering geven aan het vastgestelde beleidskader Mobiliteit 2040 waarin het bevorderen van actieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen centraal staat;
- dat in 2007 de enkelstrooksrotondes Bleeklaan - Groningerstraatweg, Leeuwerikplein, Harlingerstraatweg – Spanjaardslaan - Harlingersingel, Pier Panderstraat - Harlingersingel, Westerplantage, Lange Marktstraat - Oude Veemarkt, Noorderweg - Groeneweg, Noorderweg – Hoeksterend - Hoeksterpad, Tesselschadestraat - Westersingel, Sofialaan - Lange Marktstraat zijn gewijzigd waarbij de fietsers en voetgangers voorrang hebben op het gemotoriseerde verkeer;
- dat uit de evaluatie van 2011 blijkt dat de situatie na de voorrangswijziging op de hierboven genoemde rotondes rond de binnenstad die in 2007 zijn aangepast qua verkeersveiligheid niet is verslechterd;
- dat de enkelstrooksrotondes op de voormalige oostelijke rondweg en de Hobbemastraat tot nu toe zijn uitgezonderd van fietsers en voetgangers in de voorrang;
- dat daar om redenen van doorstroming en veiligheid tot nu toe niet voor is gekozen omdat deze route, naast de Anne Vondelingweg, een belangrijke ontsluitende functie voor de aanliggende bedrijventerreinen is waardoor de (vracht)autostromen vrij groot zijn;
- dat de gemeente Leeuwarden met het Vrij-Baan programma in de periode van 2008 tot 2018 heeft geïnvesteerd in de hoofdwegenstructuur van Leeuwarden;
- dat het Vrij-Baan programma in 2017 is afgerond;

- dat er in 2021 een evaluatie heeft plaatsgevonden van het programma Vrij-Baan met betrekking tot verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling;
- dat daarbij een vergelijking is gemaakt tussen de oude verkeersstructuur (2012) zonder Haak om Leeuwarden en de verkeersstructuur met de Haak om Leeuwarden;
- dat uit die evaluatie blijkt dat de uitwerking van het programma Vrij-Baan in positieve zin heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van de verkeersstromen en daarmee aan de leefbaarheid, de veiligheid en bereikbaarheid van de stad;
- dat na de evaluatie van de effecten van het Vrij-Baan programma de gemeente Leeuwarden een andere keus kan maken met betrekking tot voorrang op de enkelstrookstrondodes;
- dat de voormalige oostelijke rondweg geen onderdeel meer is van de stadsring van Leeuwarden;
- dat verkeer van- en naar het Merodegebied en de Centrale gebruik kan blijven maken van de voormalige oostelijke rondweg;
- dat is onderzocht in hoeverre de rotonde-inrichting met fietsers en voetgangers in de voorrang nadelig is voor de bereikbaarheid en de transportbewegingen van de bedrijven in het Merodegebied en de Centrale;
- dat uit dat onderzoek blijkt dat het effect op de vertraging als gevolg van het omdraaien van de voorrang waarbij fietsers en voetgangers voorrang krijgen op het gemotoriseerde verkeer beperkt is;
- dat een memo (Haskoning 17 september 2025) van deze studie is gedeeld met de bedrijven in het Merodegebied en de politie;
- dat de studie in een gesprek op 22 september 2025 met de Merodebedrijven en op 12 november 2025 met Winkelpark de Centrale is toegelicht;
- dat in 2024 het Beleidskader Mobiliteit 2040 door de gemeenteraad is vastgesteld;
- dat dit Beleidskader Mobiliteit het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsbeleid is;
- dat in het beleid wordt ingezet op de mens als startpunt met het zogenaamde 'STOMP principe' van eerst Stappen, dan Trappen, dan OV, dan Mobility as a Service, en dan de Personenauto;
- dat een beter oversteekbare stadsring voor voetgangers en fietsers één van de zeven mobiliteitsprincipes is van het beleidskader Mobiliteit;
- dat dit ook geldt voor de voormalige oostelijke rondweg als voormalig onderdeel van de stadsring;
- dat met de vaststelling van het beleidskader Mobiliteit 2040 er voor is gekozen om fietser en voetgangers op kruispunten en enkelstrooksrotodes binnen bebouwd gebied zoveel mogelijk voorrang te geven;
- dat daarmee in het beleid is vastgelegd dat ook fietsers en voetgangers op de enkelstrooksrotodes van de voormalige oostelijke rondweg van Leeuwarden voorrang dienen te hebben op het gemotoriseerde verkeer dat de rotonde verlaat of nadert;
- dat bij de ter inzage legging van het beleidskader Mobiliteit 2040 geen zienswijzen zijn ingediend tegen dit beleidsuitgangspunt;
- dat door het instellen van voorrang van fietsers en voetgangers op de enkelstrooksrotodes van de voormalige oostelijke rondweg uniformiteit ontstaat voor de enkelstrooksrotodes binnen de bebouwde kom van Leeuwarden;
- dat dit de verkeerssituatie verduidelijkt en daarmee de verkeersveiligheid in bredere zin gezien verhoogt;
- dat door het voorrang hebben op rotondes het comfort voor het fietsverkeer wordt verhoogd, waardoor het gebruik van deze milieuvriendelijke vervoerswijze wordt bevorderd;
- dat het wenselijk is het voetgangersverkeer, net als het fietsverkeer, voorrang heeft op het verkeer dat de rotonde nadert en verlaat;
- dat het derhalve wenselijk is de voetgangersoversteken uit te voeren door middel van een voetgangersoversteekplaats (zebra);
- dat de bedrijven uit het Merodegebied aan de gemeente Leeuwarden hun zorgen kenbaar hebben gemaakt over de voorrang voor fietsers en voetgangers bij de enkelstrooksrotodes;
- dat hun zorgen gaan over opstoppingen van het verkeer en geven van verkeershinder op de voormalige oostelijke rondweg gedurende de spitsperiodes;
- dat in opdracht van de gemeente Leeuwarden is onderzocht (onderzoek Haskoning Nederland B.V.) wat het effect is van een aangepaste voorrangssituatie op de doorstroming van het verkeer op de enkelstrooksrotodes op de voormalige oostelijke rondweg (zie eerder punt van overweging);
- dat uit dit onderzoek blijkt dat als de voorrangssituatie op de enkelstrooksrotodes wijzigt, dit meer voordeel oplevert voor fietsers en voetgangers dan nadeel voor de auto of het vrachtverkeer;
- dat het geven van voorrang aan fietsers en voetgangers een forse tijdswinst oplevert voor deze groep verkeersdeelnemers, terwijl de extra verliestijd voor automobilisten, maar ook het vrachtverkeer relatief beperkt blijft. Dit maakt het een aantrekkelijke maatregel binnen het beleid in Leeuwarden om fietsen aantrekkelijker te maken. Dit sluit aan op het advies van het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) om fietsers binnen de bebouwde kom op vrijliggende fietspaden op rotondes in de voorrang te laten;

- dat de bedrijven uit het Merodegebied verwachten dat er verkeersonveilige situaties ontstaan tussen afslaand vrachtverkeer en overstekende fietsers;
- dat de gemeente die verkeersonveilige situaties niet verwacht, maar het ontwerp wel heeft aangepast met als doel om de snelheid van het overstekend fietsverkeer bij de rotondes te beperken zodat het vrachtverkeer beter kan anticiperen op het naderende fietsverkeer;
- dat daarmee de extra aandacht is besteed aan de verkeersveiligheid tussen het fietsverkeer en vrachtverkeer;
- dat de gemeente Leeuwarden er voor kiest om conform het advies van het CROW de enkelstrooksrotondes uniform vorm te geven met fietsers in de voorrang vanwege het comfort en doorstroming voor de fietser, en een betere verbinding te hebben naar de voorzieningen in de wijken voor de fietser en de voetganger;
- dat bij de belangenafweging de economische belangen van bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden zijn meegenomen, waarbij de inrichting van de rotonde met fietsers en voetgangers in de voorrang heeft geprevaleerd;
- dat op woensdag 29 april 2026 overleg met de politie heeft plaatsgevonden, waarin de politie positief adviseerde;
- dat de politie tijdens dit overleg zijn zorgen heeft geuit over de verkeersveiligheid op met name het Drachtsterplein als ook de veiligheid in het algemeen op de oversteekplaatsen;
- dat de politie aangeeft dat er met enige regelmaat sprake is van filevorming voor de rotonde Tijnjedyk in noordelijke richting vanaf het Drachtsterplein;
- dat de politie zorgen heeft over het effect van het instellen van voorrang voor fietsers en voetgangers in de voorrang op de doorstroming voor het autoverkeer op deze rotonde en stelt de vraag of de hiervoor genoemde filevorming hierdoor toeneemt met mogelijk blokkade van het Drachtsterplein als gevolg. Voorkomen moet worden dat door deze maatregel er een onveilige situatie op het Drachtsterplein ontstaat;
- dat de verkeersregelininstallatie op het Drachtsterplein werkt met een zogenaamde filedetectielus. Een filedetectielus is een sensor/lus die in het wegdek is aangebracht om voertuigen te detecteren. Zodra de lus een stilstaand voertuig detecteert in de richting van de rotonde Tijnjedyk (vlak na de kruispunt Drachtsterweg), zorgt de verkeersregelininstallatie ervoor dat er tijdelijk geen verkeer richting de rotonde kan rijden door toevoeerrichtingen geen groen te geven. Hiermee raakt het Drachtsterplein niet geblokkeerd. De gemeente blijft monitoren of- en hoe vaak dit gebeurt en of dit gevolgen heeft voor de andere verkeersstromen op het Drachtsterplein;
- dat in algemene zin de politie zijn zorgen uit over het steeds sneller wordende fietsverkeer en de potentieel onveilige situaties die dat met zich meebrengt. Verkeer blijft een samenspel waarin er rekening met elkaar gehouden moet worden en (voorrang)rechten niet worden opgeëist. Bij de voorgestelde infrastructurele aanpassingen moet voorkomen worden dat de doorstroming van (fiets)verkeer niet prevaleert boven verkeersveiligheid;
- dat de gemeente deze zorgen deelt. De enkelstrooksrotondes zijn zodanig vormgegeven dat de snelheid van de fietser bij het oversteken ervan laag is. Uitzondering daarop is de rotonde Drachtserweg – Tijnjedijk, die ruim is opgezet en overzichtelijk is;
- dat deze aanpassing van verkeersmaatregelen tevens in het algemeen belang wenselijk c.q. noodzakelijk kan worden geacht en de doorstroming en verkeersveiligheid dient;
- dat deze maatregel wordt genomen om de veiligheid op de weg te verzekeren, en het beschermen van de weggebruiker en haar passagiers, alsook het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan (Artikel 2.1 A, B en C van de wegenverkeerswet 1994);
- dat in het onderstaande besluit de verkeerstekens zullen worden benoemd conform artikel 96 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;
- dat de hierna genoemde wegen c.q. weggedeelten zijn gelegen binnen de bebouwde kom van en/of in beheer zijn bij de Gemeente Leeuwarden;

BESLUIT

- middels het plaatsen van de borden D01, D2, B06, en L02 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, samen met haaiantanden zoals bedoeld in artikel 80 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, het verkeer op de volgende rotondes voorrang te laten hebben op het verkeer dat de rotonde nadert. Dit geldt zowel voor verkeer op de rijbaan als op het (twee richtingen) fietspad:

- Tijnjedyk - Drachtsterweg,
 - J.H. Knoopstraat - Pieter Stuyvesantweg - Drachtsterweg,
 - Tjalkstraat - Pieter Stuyvesantweg,
 - Kanaalweg - Franklinstraat,
 - Zuidvliet – Franklinstraat - Archipelweg,
 - Insulindestraat – Archipelweg – Esdoornstraat
 - Egelantierstraat – Archipelweg – Coopmansstraat.
- middels het plaatsen van de borden B06 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeersstekens 1990, samen met haaiantanden zoals bedoeld in artikel 80 van het Reglement Verkeersregels en Verkeersstekens 1990, fietsers voorrang te laten hebben op het afslaan van gemotoriseerde verkeer op de rotonde;
- middels het plaatsen van borden OB503B04 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeersstekens 1990, het verkeer op toeleidende wegen te attenderen op fietsers vanuit beide richtingen;
- middels het plaatsen van borden L02 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeersstekens 1990 en het aanbrengen van de markering zoals bedoeld in art. 49, lid 2 van het Reglement Verkeersregels en Verkeersstekens 1990, de oversteek plaatsen voor voetgangers bij de volgende rotondes aan te wijzen als voetgangersoversteekplaatsen (zebra's):
- Tijnjedyk - Drachtsterweg,
 - J.H. Knoopstraat - Pieter Stuyvesantweg - Drachtsterweg,
 - Tjalkstraat - Pieter Stuyvesantweg,
 - Kanaalweg - Franklinstraat,
 - Zuidvliet – Franklinstraat - Archipelweg,
 - Insulindestraat – Archipelweg – Esdoornstraat
 - Egelantierstraat – Archipelweg – Coopmansstraat.

*Burgemeester en Wethouders van Leeuwarden,
namens dezen,
mr. H.E. de Hoo
Teamleider Stedenbouw en Mobiliteit*

U kunt bezwaar instellen tegen dit besluit op de wijze en binnen de voorschriften, zoals op de bijsluiting is aangegeven.

Bezwaar maken

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u tegen dit besluit binnen zes weken, vanaf de dag na die waarop dit besluit is gepubliceerd, een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet in ieder geval bevatten:

- a. uw naam, adres en ondertekening;
- b. de datum;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden (motivering) van het bezwaar.

U kunt uw bezwaarschrift ook digitaal indienen via www.leeuwarden.nl/bezwaarschrift.

Daarvoor dient u wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk voor de precieze voorwaarden op de genoemde site.

Besluit tijdelijk opschorten

Wilt u dat de gemeente een besluit waartegen u bezwaar heeft ingediend, niet uitvoert? Vraag dan om een voorlopige voorziening bij de voorzieningenrechter van

Rechtbank Noord-Nederland, locatie Groningen. Dit kan alleen in spoedeisende zaken. U kunt ook digitaal een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de rechtbank via

<http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk voor de precieze voorwaarden op genoemde site.