

Portefeuillehouder

Siebenga |

Datum collegebesluit

6 juni 2017 |

Opsteller

Jorritsma, Haaije |

Registratie

GF17.20044 |

Agendapunt

7 |

Onderwerp

Verbeteringen A32 Heerenveen

Voorstel

- Instemmen met de plannen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Heerenveen;
- Een krediet van € 25.105.000,- voor de aanpassingen van de aansluitingen van Heerenveen op de A32 beschikbaar stellen;
- De betreffende begrotingswijziging vaststellen.

Aanleiding

In 2009 en 2010 hebben wij samen met de Provincie en het Rijk onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige verkeersproblematiek van Heerenveen. In 2010 heeft het Rijk aangegeven dat het project onvoldoende prioriteit heeft om rechtstreeks een beroep te kunnen doen op co-financiering vanuit het Rijk. Daarop hebben wij samen met de Provincie het initiatief genomen om de ontwikkeling van Heerenveen als Stad van Sport in relatie tot bereikbaarheidsvraagstukken nader uit te werken in een concreet voorstel met maatregelen; uiteraard in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat. Vervolgens is binnen de Investeringsagenda Drachten – Heerenveen uiteindelijk € 25,2 miljoen gereserveerd voor een infrastructuurpakket om de beoogde ruimtelijk-economische ontwikkeling van Heerenveen te faciliteren. De betrokken partijen, gemeente-rijk-provincie, hebben in 2012 een intentieovereenkomst "Bereikbaarheidspakket Heerenveen" ondertekend waarin het betreffende pakket aan maatregelen zoals dat toen voor lag is gemarkeerd en waarin de rollen en verantwoordelijkheden van partijen zijn vastgelegd.

Vervolgens is in 2015 op basis van gewijzigde ruimtelijk-economische inzichten een nieuw regionaal verkeersmodel ontwikkeld en zijn nieuwe berekeningen gemaakt voor de situatie in 2032. Het eerder gehanteerde verkeersmodel had inmiddels een veel te korte werkingsduur en vanwege achterhaalde basisgegevens onbetrouwbaar qua voorspellende waarde.

Op basis van deze nieuwe uitgangspunten zijn nieuwe plannen gemaakt, is een participatietraject gestart en doorlopen en heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Heerenveen (bestuurlijk overleg tussen gemeente, Provincie en Rijk) een definitieve voorkeursvariant vastgesteld.

In dit advies gaan wij in op de plannen, het participatietraject en de wijzigingen in de oorspronkelijke plannen naar aanleiding van de participatie. Tevens gaan wij in op de financiering en de planning voor het vervolgttraject richting uitvoering van de plannen.

Overwegingen

A. Nieuwe plannen gepresenteerd in 2016

Zoals hiervoor al aangegeven zijn in 2009 en 2010 de eerste plannen voor het verbeteren van de bereikbaarheid gepresenteerd. Deze plannen voorzagen in een ingrijpende wijziging in de verkeersstructuur waarbij de beide aansluitingen de helft van de op- en afritten kwijt zouden raken en waarbij de beide aansluitingen via een randweg aan de oostzijde van de A32 met elkaar zouden worden verbonden. Deze plannen zijn destijds opgesteld binnen de context van de toenmalige actualiteit van het bouwen van een thiaf stadion ten noorden van het Sportstad en van het toevoegen van een tweede ring aan het voetbalstadion e.d.

In 2015 zijn met behulp van een nieuw verkeersmodel en herijkte uitgangspunten varianten op de hiervoor genoemde plannen verkend. De 8 varianten zijn beschreven in de rapportage "beoordeling tracévarianten juni 2015". Parallel hebben wij de rapportage "Doelen, kaders en beoordelingscriteria Bereikbaarheid Heerenveen juni 2015" opgesteld (beide rapportages; dat geldt voor alle in dit advies genoemde rapportages, maken deel uit van de ter inzage liggende "Verantwoordingsrapportage Bereikbaarheid A32"). Van de 8 varianten bleken er 3 kansrijk gelet op de te bereiken effecten. In juni 2015 heeft de Stuurgroep een voorkeur uitgesproken voor een variant waarbij de aansluitingen qua aantallen op- en afritten blijven gehandhaafd en waarbij geen extra randweg parallel aan de A32 nodig is (uit de betreffende rapportage gaat het dan om variant 8). De beide andere kansrijke varianten gingen uit van de eerdere plannen met een randweg aan de oostzijde van de A32. Deze varianten zijn niet meer logisch gelet op de gewijzigde ruimtelijke plannen maar hebben een onevenredig grote nadelige impact op de lokale bereikbaarheid en leiden tot een zware milieubelasting op de omgeving omdat de randweg, maar dat geldt ook voor de Stadionweg, een zware verkeersbelasting zou krijgen met veel (t.o.v. Skoatterwâld) doorgaand verkeer inclusief vrachtwagens.

Op basis van deze voorkeur is vervolgens een nadere uitwerking gemaakt om er zeker van te zijn dat deze variant financieel haalbaar is, voldoende effect sorteert en voldoende bijdraagt aan de vastgestelde doelen en ruimtelijk inpasbaar is. Op basis van dit nader onderzoek (zie rapportage "optimalisatie voorkeursvariant december 2015") heeft de Stuurgroep op 14 december 2015 geconcludeerd dat de betreffende variant voldoet aan de gestelde bereikbaarheidsdoelen, ruimtelijk inpasbaar is en financieel haalbaar te maken lijkt. Parallel daaraan heeft de Stuurgroep ingestemd met de communicatie aanpak (verwoord in de rapportage "Heerenveen Beter Bereikbaar-Communicatieaanpak – december 2015"). De communicatieaanpak is later vertaald naar een operationeel Communicatieplan in het kader waarvan o.a. een gezamenlijke huisstijl is ontwikkeld en een website (<http://heerenveenbeterbereikbaar.nl/>) onder het motto "Vlot&veilig de A32 op en af" is gelanceerd met daarop alle actuele informatie gedurende het proces/project.

Hoe zag de voorkeursvariant er (in hoofdlijnen) uit?

- Beide aansluitingen op de A32 blijven qua structuur gehandhaafd;
- Alle wijken en bedrijventerreinen blijven aangesloten op de A32 conform de huidige situatie;
- Er wordt geen randweg aangelegd aan de oostzijde van de A32 in Skoatterwâld;
- De oprit vanaf de K.R. Poststraat richting klaverblad wordt vervangen door een oprit in de vorm van een lus aan de zuidzijde;
- De K.R. Poststraat krijgt richting centrum tussen de bushaltes en de A32 voor verkeer richting centrum twee rijstroken in plaats van de huidige enkele rijstrook;

- Bij de kruisingen worden extra opstelstroken gerealiseerd;
- De Oranje Nassaulaan wordt tussen de B. Falkenaweg en de A32 verdubbeld (2x2 rijstroken)
- De kruisingen van de Oranje Nassaulaan met de op- en afritten en met de Stadionweg worden voorzien van verkeerlichten (drie kruispunten).

De volgende figuur geeft een schets van de gepresenteerde aansluitingen (overigens nog zonder de landschappelijke inpassing die afzonderlijk is gepresenteerd):

Aansluiting K.R. Poststraat:



Aansluiting Oranje Nassaulaan:



Tijdens de vergadering van de raadscommissie ROM op 7 maart 2016 is de voorkeursvariant ter informatie gepresenteerd en is het proces rond communicatie en participatie geschetst. Daarnaast bent u met onze brief van 11 februari 2016 geïnformeerd over het participatie traject en het formele besluitvormingstraject.

B. Communicatie en Participatietraject

Het participatie traject kende twee fasen. In de periode januari-maart 2016 hebben wij, voordat de plannen openbaar werden, een groot aantal gesprekken gevoerd met bewoners en partijen die direct worden getroffen door de plannen. Naast bewoners wiens woning niet gehandhaafd zou kunnen blijven en een aantal grondverwervingsdiscussies met bedrijven (De Kavels en het Total benzinestation) ging het om gewijzigde ontsluitingssituatie voor een deel van de kantoren aan de K.R. Poststraat, de ontsluiting van Koningshof. Alvorens de tweede fase (het openbare gedeelte) van het participatie traject te starten, zijn de plannen op onderdelen aangepast naar aanleiding van de gesprekken uit de eerste fase. Zo is in die fase alsnog voorzien in het gedeeltelijk handhaven van de aansluiting van de Prinsenweg (Koningshof) op de Oranje Nassaulaan en het handhaven van de huidige ontsluiting voor een deel van de kantoren aan de noordzijde van de K.R. Poststraat.

Het openbare gedeelte van het participatie traject is gestart in mei 2016 met het beleggen van een aantal, deels interactieve, sessies voor bewoners en andere belanghebbenden. Per aansluiting zijn belangstellenden uitgenodigd daarnaast zijn specifieke bijeenkomsten belegd voor bedrijven op de kavels/ibf, bewoners rond de aansluiting van de K.R. Poststraat op Het Meer, bewoners aan weerszijden van het gedeelte van de Oranje Nassaulaan tussen de A32 en de B. Falkenaweg. Ook hebben we afzonderlijke sessies belegd gericht op de landschappelijke inpassing van de infrastructurele maatregelen.

De verslagen van de verschillende bijeenkomsten maken deel uit van de "Verantwoordingsrapportage Bereikbaarheid A32".

C. Definitieve plannen – advies Stuurgroep

De verschillende bijeenkomsten met bewoners en bedrijven hebben een groot aantal verbeteruggesties opgeleverd. Over het algemeen was er steun voor het idee de aansluitingen te optimaliseren zonder ingrijpende maatregelen zoals de eerdere plannen met een randweg ten oosten van de A32.

Aansluiting K.R. Postsstraat-A32

Voor de aansluiting van de K.R. Poststraat op de A32 hebben deze geleid tot een aantal aanpassingen op het eerder gepresenteerde plan. In de "reactienota aansluiting K.R. Poststraat" (zie verantwoordingsrapportage) zijn alle suggesties benoemd en becommentarieerd. Het eerdere plan is op de volgende punten aangepast:

- De Venus is aangesloten als vijfde tak op de turbo-rotonde aan de oostzijde van de A32; samen met de betreffende bedrijven aan de Venus hebben wij een second-opinion laten uitvoeren naar het functioneren van een rotonde met 5 aansluitingen op deze plek met bijbehorende verkeersdrukke. Daaruit is uiteindelijk de conclusie binnen de Stuurgroep getrokken dat een dergelijke toevoeging voldoende veilig is. Deze aanpassing betekent een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid van de ondernemers aan de Venus.
- De oversteek voor langzaam verkeer naar de Mc Donalds blijft op de huidige plek en blijft opgenomen in de verkeerslichtenregeling. Uit nader onderzoek blijkt dat tijdens spitsuren handhaven van de oversteek niet tot onaanvaardbare vertraging in de verkeersafwikkeling leidt omdat het gebruik van deze oversteek tijdens de spitsuren niet erg intensief is.

Eind 2016 is de reactienota teruggekoppeld tijdens een openbare bijeenkomst waarbij ook het definitieve landschappelijke inrichtingsplan, de resultaten van de geluidberekeningen en het maatregelenpakket voor het geluid zijn gepresenteerd (zie de verantwoordingsrapportage).

Over het algemeen kon men zich op hoofdlijnen vinden in de conclusies.

Aansluiting Oranje Nassaulaan-A32

Voor de aansluiting Oranje Nassaulaan zijn veel verbeteruggesties gedaan. De gepresenteerde plannen ontmoetten veel weerstand. Er bleek geen enkel draagvlak aanwezig voor de gekozen oplossing met drie grote met verkeerslichten geregelde kruispunten. Plaatselijk Belang Oranjewoud heeft met haar eigen verkeerskundig adviseur veel energie gestoken in het vinden van alternatieven om een goed werkbaar oplossing te krijgen zonder verkeerslichten. Dat heeft er toe geleid dat de samenwerkende partners binnen het project opnieuw onderzoek hebben gedaan naar de verkeersmodellen en de te hanteren richtlijnen en ontwerp eisen. Uiteindelijk kon de conclusie worden getrokken dat één van de eerder door Plaatselijk Belang Oranjewoud gesuggereerde oplossingen aan de westzijde van de A32 haalbaar bleek en technisch en verkeerskundig haalbaar. Sterker nog: de oplossing bleek een beter effect te sorteren, minder ruimte te vergen en belangrijke milieuvoordelen te kennen. Essentie van de nieuwe oplossing aan de westzijde is het samenvoegen van de afrit van de A32 met de stadionweg. Daarmee kan de huidige kruising van de Stadionweg met de Oranje Nassaulaan komen te vervallen en kan het zuidelijke gedeelte van de Stadionweg zelfs helemaal komen te vervallen. De resterende kruising wordt wel met verkeerslichten geregeld. Dit is nodig om het verkeer te kunnen beïnvloeden in situaties dat de te veel

verkeer stil blijft staan op de afrit van de A32 vanuit de richting Zwolle. Dat laatste kan zich op termijn af en toe voordoen.

Aan de oostzijde is het plan eveneens aangepast. In plaats van een kruising met verkeerslichten is nu een turbo-rotonde ontworpen.

Door het nieuwe ontwerp aan de westzijde verbeterd de geluidssituatie voor bewoners aan de Alma Tademastraat aanzienlijk, immers een gedeelte van de Stadionweg vervalt evenals de met verkeerslichten geregelde kruising (minder oprekken/afremmend verkeer). Daarnaast verbetert de situatie voor de fietsers nu als gevolg van het verdwijnen van de kruising met de Stadionweg de tunnel eerder kan worden beëindigd en fietsers een kortsluitende verbinding via de Karst de Jongweg kunnen gebruiken.

Tevens betekent de nieuwe oplossing een belangrijk voordeel voor het Total benzinestation. Dit station hoeft nu niet te worden aangepast en verkeer vanuit het station kan makkelijker de Oranje Nassaulaan oprijden.

Tijdens twee bijeenkomsten (9 en 10 mei 2017) is de reactienota teruggekoppeld waarbij ook het definitieve landschappelijke inrichtingsplan, de resultaten van de geluidberekeningen en het maatregelenpakket voor het geluid zijn gepresenteerd (zie de verantwoordingsrapportage).

Er was veel waardering voor de aangepaste plannen.

De volgende figuur geeft een impressie van de aangepaste infrastructurele plannen:

Aansluiting K.R. Poststraat:



Aansluiting Oranje Nassaulaan:



E. Stand van zaken verwervingen etc.

Ten behoeve van de realisatie van het project zijn er gesprekken gestart over verwerving van eigendommen. Met de bewoners van Het Meer 67 is inmiddels overeenstemming bereikt en is de woning feitelijk verworven met een garantstelling vanuit de Investeringsagenda (provincie). De verwervingskosten zijn in een verzamelbesluit 2016-2 verantwoord. Tijdens de eerste gesprekken rond Het Meer bleek de wens van de bewoners/eigenaren van de woningen Het Meer 32, 34 e 36 te worden aangekocht. Tussen de partners binnen de stuuroep is geconcludeerd dat de woningen technisch niet behoeven te worden aangekocht (normen en geluid c.a.) maar dat er wel ruimte was binnen het project de woningen te verwerven omdat de kwaliteit van de leefomgeving verslechterd. Inmiddels is met verwerving voldoende vordering gemaakt. De kosten voor verwerving maken deel uit van het projectbudget. Afronding van de verwerving wacht op

het beschikbaar stellen van het krediet en de formele subsidiebeschikking van de provincie aan de gemeente.

F. Kostenraming, dekking en krediet

Van de geschetste aanpassingen van beide aansluitingen op de A32 inclusief de landschappelijke inrichting, de grond- en vastgoedverwerving en de geluidmaatregelen zijn de kosten doorgerekend.

Een resumé van de kostenraming is weergegeven in de volgende tabel:

<u>TOTAALOVERZICHT KOSTEN</u>		
	Planontwikkeling	Totale investeringskosten (incl. planontw.)
Aansluiting K.R.Poststraat/A32	€ 441.287,00	€ 12.816.000,-
Deelbestek Weinmakker	€ 50.954,75	€ 1.511.000,-
Aansluiting Oranje Nassaulaan/A32	€ 393.162,00	€ 11.623.000,-
TOTAAL	€ 885.403,75	€ 25.950.000,-

De totale kosten bedragen derhalve € 25,95 miljoen. De raming is recent bijgesteld in verband met vervallen van de bouw van een AZC op de hoek van de K.R. Poststraat met de Weinmakker. Een deel van de infrastructurele maatregelen rond het AZC zou worden gefinancierd vanuit het budget voor de A32 (het ging toen om een bijdrage van circa € 186.500,-). Dit is grotendeels vervallen. Wel stellen wij voor de aanleg van het fietspad langs de Zonnebloemstraat, dat was meegenomen in het plan van de klankbordgroep AZC, alsnog in het kader van het project A32 aan te leggen. Dit fietspad is gewenst in het licht van het samenspel van fietsverbindingen rond de A32 en vormt een belangrijke schakel tussen centrum en Tjalleberd e.o. en tussen Skoatterwâld en de scholen in Heerenveen Noord. De kosten voor het fietspad zijn destijds in het kader van het AZC project geraamd op € 90.000,-. Voor het fietspad wordt door de provincie € 45.000,- subsidie beschikbaar gesteld vanuit de doelstelling "verbeteren fietsverkeer". De resterende middelen komen ten laste van het budget voor de A32.

Inclusief het fietspad komen de totale kosten daarmee op een bedrag van € 25,995 miljoen. De provincie stelt in het kader van de Investeringsagenda Drachten – Heerenveen € 25,2 miljoen beschikbaar in de vorm van een subsidie en draagt daarnaast 50% bij in de aanleg van het fietspad Zonnebloemstraat. Om het project volledig te kunnen financieren is daarnaast een gemeentelijke bijdrage vereist van € 750.000,-. Deze middelen hebben wij opgenomen in de Perspectiefnota 2017.

Mocht de raad niet besluiten deze middelen beschikbaar te stellen dan vervalt een deel van de dekking en wordt het krediet met hetzelfde bedrag verlaagd en wordt het financiële resultaat van de aanbesteding van de aansluiting K.R. Poststraat afgewacht alvorens de aansluiting Oranje Nassaulaan wordt aanbesteed. In het ongunstigste geval, namelijk indien de aanbesteding niet leidt tot een voordeel van een vergelijkbaar bedrag, moet alsnog de rotonde aan de oostzijde van de A32 bij de Oranje Nassaulaan worden vervangen door een met verkeerslichten geregeld kruispunt om binnen het budget te blijven. Onze partners binnen de Investeringsagenda zijn daarvan op de hoogte.

Samengevat leidt dit tot het volgende financiële plaatje:

Kosten:

- Aanpassingen A32: € 25.995.000,-

Dekking:

- Investeringsagenda (provincie 100%): € 25.200.000,-
- Provinciale subsidie fietspad: € 45.000,-
- Perspectiefnota 2017: € 750.000,-
- € 25.995.000,-

Wij stellen derhalve voor een krediet beschikbaar te stellen van € 25.105.000,- (dit is € 25.995.000,- minus de al verantwoorde kosten ter grootte van € 890.000,-, voor de verwerving van de woning Het Meer 67). Een en ander conform de bijgevoegde begrotingswijziging.

Effecten

Het voorstel leidt tot een verbeterde bereikbaarheid van Heerenveen.

Beleid en regelgeving

n.v.t.

Financiën, risico's en beheersmaatregelen

De benodigde investeringen worden tot een maximum van € 25,2 miljoen door de provincie gedekt. Binnen de realisatiefase wordt een systeem van monitoring en kostenbeheersing toegepast. Overschrijdingen komen ten laste van de gemeente, meevallers komen ten gunste van noodzakelijke investeringen in het lokale hoofdwegennet.

Een globale analyse wijst uit dat de structurele kosten voor beheer en onderhoud gelijk blijven. Onderhoud van de maatregelen op het rijkswegennet komen voor rekening van het rijk. Het gemeentelijke wegennet blijft qua volume ongeveer gelijk; meer opstelstroken maar ook wegvakken die wegvallen. Daarnaast neemt het aantal met verkeerslichten geregelde kruispunten af, maar daar staat tegen over dat het areaal aan groen toe neemt.

Vervolgaanpak

Op basis van de vast te stellen plannen wordt een subsidieaanvraag bij de provincie ingediend waarop een subsidiebeschikking volgt in lijn met de afspraken binnen de Investeringsagenda Drachten – Heerenveen en in lijn met de gezamenlijk geaccordeerde raming van kosten.

Parallel wordt een "Realisatieovereenkomst Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen A32" tussen gemeente, rijk en provincie aangegaan. Daarin worden de spelregels en verantwoordelijkheden tussen de betrokken partijen vastgelegd ten behoeve van de realisatiefase. De gemeente is risicodragend investeerder. In de overeenkomst wordt vastgelegd dat eventuele aanbestedingsvoordelen door de gemeente mogen worden benut om investeringen in het lokale hoofdwegennet, zoals de aanpak van de rotonde B.Falkenaweg-Oranje Nassaulaan, mede te financieren. De aanpak van dit toekomstige knelpunt maakte aanvankelijk deel uit van het bereikbaarheidspakket maar is daaruit geschrappt nadat de gemeente haar aanvankelijke

co-financiering noodgedwongen moest terug trekken.

Op dit moment wordt door de gemeente een realisatieteam geformeerd die de realisatie van de plannen en de contactvorming met de aannemers voorbereid. Parallel vertalen wij de plannen in een planologisch traject. Wij hebben inmiddels de voorbereidingen gestart om te komen tot twee bestemmingsplannen. Eén voor de aansluiting K.R.Poststraat op de A32 en één voor de aansluiting van de Oranje Nassaulaan op de A32. Wij verwachten een doorloop van september 2017 (ontwerp ter inzage) tot eind april 2018 (einde beroepstermijn).

De verwachting is dat medio 2018 de hoofdtransportleiding van de Gasunie kan worden verlegd waarna eind 2018 kan worden gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor het aanpassen van de aansluiting van de K.R.Poststraat op de A32. Daarna volgen de werkzaamheden voor het aanpakken van de aansluiting van de Oranje Nassaulaan op de A32. Naar verwachting kunnen de werkzaamheden uiterlijk in 2022 worden afgerond.

Communicatie

Het communicatietraject is opgetuigd en blijft gedurende het gehele proces in bedrijf.

Relevante informatie

Digitaal bijgevoegd: "Verantwoordingsrapportage Bereikbaarheid A32"

Het college van burgemeester en wethouders van Heerenveen,
de secretaris,

de burgemeester,

de heer J. van Leeuwestijn

de heer T.J. van der Zwan

Onderwerp

Verbeteringen A32 Heerenveen

De raad van de gemeente Heerenveen;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 6 juni 2017;

gelet op, artikel 160 lid 1 sub e van de Gemeentewet

overwegende dat, voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Heerenveen het noodzakelijk is de aansluitingen van Heerenveen op de A32 te verbeteren en aan te passen.

Besluit

1. Instemmen met de plannen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Heerenveen;
2. Een krediet van € 25.105.000,- voor de aanpassingen van de aansluitingen van Heerenveen op de A32 beschikbaar stellen;
3. De betreffende begrotingswijziging vaststellen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 17 juli 2017.

de griffier,

de voorzitter,

mevrouw W.J.M.A. Jansen

de heer T.J. van der Zwan