

Antwoordnota zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Heerenveen – Aansluiting A32 (K.R. Poststraat)

Vastgesteld door de gemeenteraad van Heerenveen op

Het ontwerp-bestemmingsplan Heerenveen – Aansluiting A32 (K.R. Poststraat) werd bekend gemaakt op woensdag 22 november 2017 en lag daarna gedurende 6 weken ter inzage. Tijdens deze termijn ontving de gemeenteraad twee zienswijzen.

De zienswijzen werden ingediend door:

1. Indieners 1;
2. Indiener 2.

a) Ontvankelijkheid

De zienswijzen werden ingediend binnen de inzagetermijn (23 november 2017 tot en met 3 januari 2017). De zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk.

De zienswijze van indiener 2 is primair gericht op de ontwerp-hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder voor de woning van indiener. Deze ontwerp-hogere waarden lagen tegelijk met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage. In de procedure hogere waarden zijn burgemeester en wethouders het bevoegde gezag. Omdat de zienswijze ook ingaat op het aspect luchtkwaliteit, waarnaar onderzoek is ingesteld bij de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan, is de zienswijze voor dit deel mede geacht gericht te zijn op het ontwerp-bestemmingsplan.

De zienswijze van indiener 2 werd ingediend door middel van een e-mail. In de bekendmaking van het ontwerp-bestemmingsplan was niet de gelegenheid geboden de zienswijze in te dienen langs elektronische weg. Daarnaast was de zienswijze niet ondertekend. Hiermee voldeed de zienswijze niet aan de indieningsvereisten op grond van de Algemene wet bestuursrecht. Om deze gebreken te herstellen is indiener in de gelegenheid gesteld dit te herstellen. Op 10 januari 2018 kwam de ondertekende versie van de zienswijze binnen.

b) Inhoud zienswijzen

In de zienswijzen wordt -samengevat- het volgende naar voren gebracht:

1. Indieners 1

De zienswijze gaat vergezeld van notities over luchtkwaliteit van het Longfonds en de Gezondheidsraad.

Indieners zijn van oordeel dat door de verkeersaanpassingen, op het tweede deel van de K.R. Poststraat (tussen de rotonde Zonnebloemstraat en de rotonde Nieuwstraat) een trechter ontstaat, waardoor sprake zal zijn van files, met overlast van geluid, fijn stof en dieseldampen. Fietzers, met name schoolgaande kinderen, zullen ten gevolge van de verbreding van de K.R. Poststraat en de toename van het verkeer, op de rotonde K.R. Poststraat in een onveilige situatie komen.

Tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan was ambtelijk overleg met de gemeente. Daarbij werd de verwachte overlast door de gemeente afgedaan met rekenformules en schattingen, terwijl er bij de gemeente fijnstofmeetapparatuur aanwezig is, waarmee de feitelijke situatie in beeld kan worden gebracht.

Ook het Longfonds vindt de situatie zorgelijk.

Tijdens de lange ochtend- en avondspits is het aantal passerende auto's in de K.R. Poststraat misschien binnen de norm, maar door het vrijwel stilstaan (file) tijdens de spits, vooral 's avonds, is de uitstoot beduidend hoger. Dit wordt veroorzaakt door de koude motoren die dicht bij elkaar staan. Het tellen van auto's geeft daarom geen goed beeld van uitstoot en concentraties.

De woningen van indieners zijn niet op een dergelijke hoeveelheid verkeer berekend. De woningen staan vrij dicht bij de straat. De geluidsisolatie van de ramen laat te wensen over en het fijn stof komt via kieren de woningen binnen.

Indieners hebben de indruk dat de raad geen moeite wil doen voor de inwoners en dat de gezondheid van de inwoners er niet toe doet.

Een meting van fijn stof op de gehele K.R. Poststraat zou laten zien dat de raad luistert naar de inwoners en hun gezondheid serieus neemt.

Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, moeten de plannen worden onderbouwd met uitgevoerde en beoordeelde metingen, en niet enkel door berekeningen die naar verwachting afwijken van de werkelijke situatie.

Indieners verwachten dat de raad, als gekozen bestuursorgaan, luistert naar de inwoners en hun belangen serieus neemt. De voorstellen van indieners worden van tafel geveegd. Ze voelen zich in de steek gelaten door de gemeenteraad.

Indieners doen de volgende voorstellen:

- Het beperken van het aantal bussen naar het station, door verplaatsing van het busstation en realisatie van een transferium aan de buitenzijde van Heerenveen.
- Openstelling van de viaducten Het Meer – Heideburen en Atalantstraat – Domela Nieuwenhuisweg, waarmee de overlast gelijk verdeeld wordt over twee routes.
- Betere benutting van de afslag 26a (vrachtverkeer weren uit het centrum en personenauto's beter verdelen, door betere bebording en info naar routeplanners).
(Afslag 26a betreft de aansluiting A7 – Tjalleberd / IBF.)
- Een extra vrachtwagenbaan van de A32 naar de A7 tot aan het viaduct 26a. Dit ontlast tevens het knooppunt afslag 12.
(Afslag 12 betreft de aansluiting A32 / K.R. Poststraat.)
- Een extra afslag vanaf de A7 uit de richting Sneek naar de Weinmakker. Dit ontlast de K.R. Poststraat, door een betere spreiding van het verkeer en meer directe verbindingen naar industrieterreinen en andere wijken in Heerenveen.
- De Schans meer gebruiken als toegangsweg. Vroeger was dit ook een toegangsweg vanaf de rotonde.

2. Indiener 2

De zienswijze van indiener 2 heeft hoofdzakelijk betrekking op de vast te stellen hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder voor de gevels van zijn woning. Hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen, waarin burgemeester en wethouders de beslissingsbevoegdheid hebben. Op deze onderdelen wordt in deze antwoordnota niet ingegaan.

In de zienswijze worden enkele vragen gesteld en opmerkingen gemaakt, die betrekking hebben op het ontwerp-bestemmingsplan:

- Zijn er prognoses gemaakt ten aanzien van de hoeveelheid fijn stof, in verband met het de hoeveelheid accelererende auto's nabij woningen?
- Zijn er grenswaarden voor fijn stof?

c) Reactie op de zienswijzen

1. Verkeersstructuur Heerenveen

- Algemeen

In 1991 stelde de gemeenteraad het Verkeersstructuurplan Heerenveen vast. Hierin werd de nieuwe (hoofd)verkeersstructuur voor Heerenveen vastgelegd, samenhangend met de voorgenomen verdubbeling van de A32 tot vierstrooksautosnelweg en de aanleg van het knooppunt A7 – A32. In het verkeersstructuurplan werd uitgegaan van drie aansluitingen van Heerenveen op de A32:

- een halve aansluiting op de K.R. Poststraat
- een hele aansluiting op de Oranje Nassaulaan en
- een hele aansluiting op De Kuinder (Oudeschoot).

Bij de keuze om het bedrijventerrein International Businesspark Friesland (IBF) te ontwikkelen, werd vastgelegd dat de beoogde halve aansluiting van de K.R. Poststraat op de A32 kon worden omgebouwd tot een volledige aansluiting.

Eind negentiger jaren werden de verdubbeling van de A32, en de aansluitingen van Heerenveen daarop, gerealiseerd en rond de eeuwwisseling werd de nieuwe verkeersstructuur in gebruik genomen.

In de nieuwe verkeersstructuur werd de K.R. Poststraat één van de hoofdroutes vanaf het hoofdwegennet naar het centrum van Heerenveen.

De gemeenteraad stelde in 2005 en 2017 nieuwe gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (GVVP's) vast, waarin de in 1991 gekozen verkeersstructuur werd bevestigd. In het GVVP 2017, dat de gemeenteraad vaststelde op 18 december 2017, wordt gesteld dat op de K.R. Poststraat en de Atalantastraat vragen spelen over de gezondheid van de leefomgeving (fijn stof en geluidsbelasting). Op deze aspecten wordt onder 2. nader ingegaan.

De gekozen verkeersstructuur staat voor de gemeenteraad niet ter discussie. Wel onderkent de gemeenteraad dat de K.R. Poststraat relatief zwaar belast is.

- Verkeerssituatie K.R. Poststraat

In de huidige situatie is op de K.R. Poststraat, met name tijdens de avondspits, regelmatig sprake van stilstaand verkeer, omdat de kruispunten nabij de aansluiting op de A32 het verkeersaanbod niet aankunnen.

De plannen die in het kader het project Verbetering bereikbaarheid Heerenveen zijn ontwikkeld, zijn gericht op het verbeteren van de verkeersdoorstroming. Dit krijgt bij de aansluiting van de K.R. Poststraat op de A32 vorm, door de aanleg van extra rij- en afslagstroken, minder kruisingen, minder verkeerslichten en een zogenaamde turbotrondte voor de verkeersafwikkeling van de oostzijde van de A32.

Door de verbeterde doorstroming wordt voorkomen dat in de toekomst het verkeer tijdens de spits stilstaat op de K.R. Poststraat.

2. Reactie op zienswijze indieners 1

- Algemeen

De zienswijze indieners 1 heeft betrekking op het gedeelte van de K.R. Poststraat, tussen de rotondes Zonnebloemstraat en Nieuwstraat. Dit wegdeel maakt geen onderdeel uit van het project Verbetering bereikbaarheid Heerenveen en valt buiten het bestemmingsplan voor de aansluiting A32 / K.R. Poststraat. De verkeersintensiteit op dit wegdeel neemt niet significant toe ten opzichte van eerdere prognoses. Er bestaat

daarom geen wettelijke aanleiding in het kader van het bestemmingsplan specifiek onderzoek te doen naar de luchtkwaliteit en de geluidssituatie op dit wegdeel.

Tijdens de inspraak over de aanpassing van de aansluitingen op de A32 is echter erkend dat met name de K.R. Poststraat en de Atalantastaat, als onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Heerenveen, relatief zwaar belast zijn. De gemeenteraad heeft dit ook onderkend bij de vaststelling van het GGVP 2017. Het GGVP bevat in de paragraaf "Maatregelen voor gemotoriseerd verkeer", de volgende passage:

Langs de K.R.Poststraat en de Atalantastaat is er door een geleidelijke toename van verkeer door de jaren heen een geleidelijke verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving van deze wegen ontstaan. Signalen vanuit de omwonenden geven aan dat dit door hen ervaren wordt. Op dit moment wordt er onderzoek gedaan naar de belasting van fijnstof en geluid op diverse locaties binnen de gemeente Heerenveen, waaronder de omgeving van de genoemde wegen. De verwachting is dat uit dit onderzoek zal blijken dat er geen wettelijke normen worden overschreden, maar dat wel een verslechtering van de situatie door de jaren heen is ontstaan.

Duidelijk is dat hier een toenemende spanning tussen de verkeersfunctie en de leefbaarheid in de woonomgeving speelt. De verkeersfunctie van de K.R. Poststraat en de Atalantastaat zijn van belang voor de bereikbaarheid van Heerenveen. Er zijn geen haalbare alternatieven om het verkeer op een andere manier richting het centrum en de aanliggende wijken te ontsluiten. De verkeersfunctie van deze wegen moet dus gehandhaafd blijven. Het verdient de aanbeveling te onderzoeken of de situatie in de woonomgeving vanuit een ruimtelijke invalshoek verbeterd kan worden.

Op basis van deze passage is onderzoek ingesteld naar de aspecten luchtkwaliteit en geluid in de K.R. Poststraat.

- Luchtkwaliteit K.R. Poststraat

Voor luchtkwaliteit gelden normen op grond van de Wet Milieubeheer voor NO₂ (stikstofdioxide), PM₁₀ (fijn stof) en PM_{2,5} (zeer fijn stof). Hier is onderzoek naar gedaan. Daarnaast is gekeken naar elementair koolstof (EC), ook wel roet genoemd.

De benadering bij de beoordeling van luchtkwaliteit is als volgt: De luchtkwaliteit van een omgeving kan niet aan één specifiek aspect worden verbonden, omdat veel bronnen de luchtkwaliteit beïnvloeden, zoals verkeer, industrie en landbouw. Daarom is Nederland opgedeeld in samenhangende deelgebieden, waarvoor de achtergrondconcentraties van verschillende stoffen in kaart zijn gebracht (jaargemiddelde achtergrond). Vervolgens kan voor concrete rekenpunten worden bekeken hoe de situatie daar zich verhoudt tot de jaargemiddelde achtergrond, dit wordt aangegeven voor dat rekenpunt. Daarnaast kan worden aangegeven en welk aandeel een specifieke bron heeft in het jaargemiddelde.

Er is onderzoek ingesteld naar de situatie van het wegvak tussen de rotonde Zonnebloemstraat en de rotonde Nieuwstraat (rekenpunt K.R. Poststraat 65). Daarbij is de huidige situatie (2018) en de situatie 10 jaar na ingebruikname van de nieuwe situatie (2032) in beeld gebracht. Daarbij is tevens bepaald welk aandeel het verkeer op de K.R. Poststraat (bron) heeft in de jaargemiddelde situatie.

punt	adres	weg	NO ₂ (µg/m ³) 2018		
			jaargemiddelde	jaargemiddelde achtergrond	bron
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	15,8	13,9	1,87

			PM ₁₀ (µg/m ³) 2018			
<i>punt</i>	<i>adres</i>	<i>weg</i>	<i>jaargemiddelde</i>	<i>jaargemiddelde achtergrond</i>	<i>bron</i>	<i># overschrijdingen 24-uur grenswaarde</i>
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	14,2	13,9	0,32	3

			PM _{2,5} (µg/m ³) 2018		
<i>punt</i>	<i>adres</i>	<i>weg</i>	<i>jaargemiddelde</i>	<i>jaargemiddelde achtergrond</i>	<i>bron</i>
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	8,9	8,8	0,13

			EC (µg/m ³) 2018		
<i>punt</i>	<i>adres</i>	<i>weg</i>	<i>jaargemiddelde</i>	<i>jaargemiddelde achtergrond</i>	<i>bron</i>
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	0,4	0,4	0,05

Voor 2032 zijn de volgende uitkomsten berekend:

			NO ₂ (µg/m ³) 2032 autonoom		
<i>punt</i>	<i>adres</i>	<i>weg</i>	<i>jaargemiddelde</i>	<i>jaargemiddelde achtergrond</i>	<i>bron</i>
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	9,6	8,7	0,82

			PM ₁₀ (µg/m ³) 2032 autonoom			
<i>punt</i>	<i>adres</i>	<i>weg</i>	<i>jaargemiddelde</i>	<i>jaargemiddelde achtergrond</i>	<i>bron</i>	<i># overschrijdingen 24-uur grenswaarde</i>
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	11,9	11,6	0,27	3

			PM _{2,5} (µg/m ³) 2032 autonoom		
<i>punt</i>	<i>adres</i>	<i>weg</i>	<i>jaargemiddelde</i>	<i>jaargemiddelde achtergrond</i>	<i>bron</i>
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	7,0	6,9	0,08

			EC (µg/m ³) 2032 autonoom		
<i>punt</i>	<i>adres</i>	<i>weg</i>	<i>jaargemiddelde</i>	<i>jaargemiddelde achtergrond</i>	<i>bron</i>
Post 2	k.r. poststraat 65	K.R. Postraat	0,2	0,2	0,01

In de Wet milieubeheer gelden de volgende grenswaarden voor luchtkwaliteit:

- NO₂ :

- grenswaarde jaargemiddelde: 40 µg/m³
- grenswaarde uurgemiddelde: 200 µg/m³ als uurgemiddelde concentratie waarbij geldt dat deze maximaal 18 maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

- PM₁₀ :

- grenswaarde jaargemiddelde: 40 µg/m³
- grenswaarde 24-uurgemiddelde: 50 µg/m³ waarbij geldt dat deze maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

- PM_{2,5}:

- grenswaarde jaargemiddelde: 25 µg/m³
- plandrempel jaargemiddelde: 25 µg/m³
- richtwaarde jaargemiddelde: 25 µg/m³
- blootstellings-concentratieverplichting: 20 µg/m³.

Voor EC bestaan geen wettelijke grens- of toetswaarden.

De WHO adviseert de volgende grenswaarden voor jaargemiddelden voor fijn stof en zeer fijn stof:

- PM₁₀ : 20 µg/m³
- PM_{2,5} : 10 µg/m³.

Beoordeling:

- In algemene zin behoort Heerenveen tot de noordelijke regio, waar de achtergrondconcentraties van diverse stoffen vrij laag zijn. Hierdoor is de kans klein dat een concreet project zorgt voor overschrijding van wettelijke grenswaarden.
- De situatie in 2032 verbetert ten opzichte van de situatie 2018, ondanks de berekende toename van de verkeersintensiteit. Dit is het gevolg van de steeds strengere emissie-eisen aan het wagenpark en het feit dat de achtergrondconcentraties in de toekomst gunstiger zijn.
- De jaargemiddelden voor NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} blijven in het onderzochte gebied, nu (2018) en in de toekomst (2032), ruim onder de wettelijke grenswaarden en normen.
- De jaargemiddelden blijven ook onder de grenswaarden voor van PM₁₀, PM_{2,5} die de WHO bepleit.
- De jaargemiddelde achtergrond voor EC is gelijk aan het jaargemiddelde op het rekenpunt.
- Voor de onderzochte stoffen kan slechts een klein deel van de berekende jaargemiddelden worden toegeschreven aan de bron (verkeer in de K.R. Poststraat).

De uitkomsten geven geen aanleiding specifieke voorzieningen betreffende luchtkwaliteit te treffen in de K.R. Poststraat.

Luchtkwaliteit wordt bepaald aan de hand van berekeningen, waarbij alle relevante aspecten worden betrokken. In algemene zijn geven metingen een te beperkt beeld van een situatie, omdat de uitkomsten te zeer worden beïnvloed door het tijdstip, de plaats, de weersituatie, de windsnelheid en -richting.

- *Geluid*

De geluidbelasting aan de gevel van het rekenpunt K.R. Poststraat 65 bedraagt 66,8 dB. Berekend is dat geen/nauwelijks een geluidstoename plaatsvindt ten gevolge van het plan (0,1 dB) ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

In het verleden is, voortvloeiend uit de functieverandering van de K.R. Poststraat na de aanleg van de A32, een geluidssanering uitgevoerd aan de gevels van de woningen in het wegvak tussen de rotonde Zonnebloemstraat en de rotonde Nieuwstraat. Toen werd uitgegaan van een oude norm voor het binnenniveau in woningen (45 dB). In sommige gevallen is er gewerkt naar 40 dB. De huidige norm voor het binnenniveau van woningen volgens het Bouwbesluit, bedraagt 33 dB.

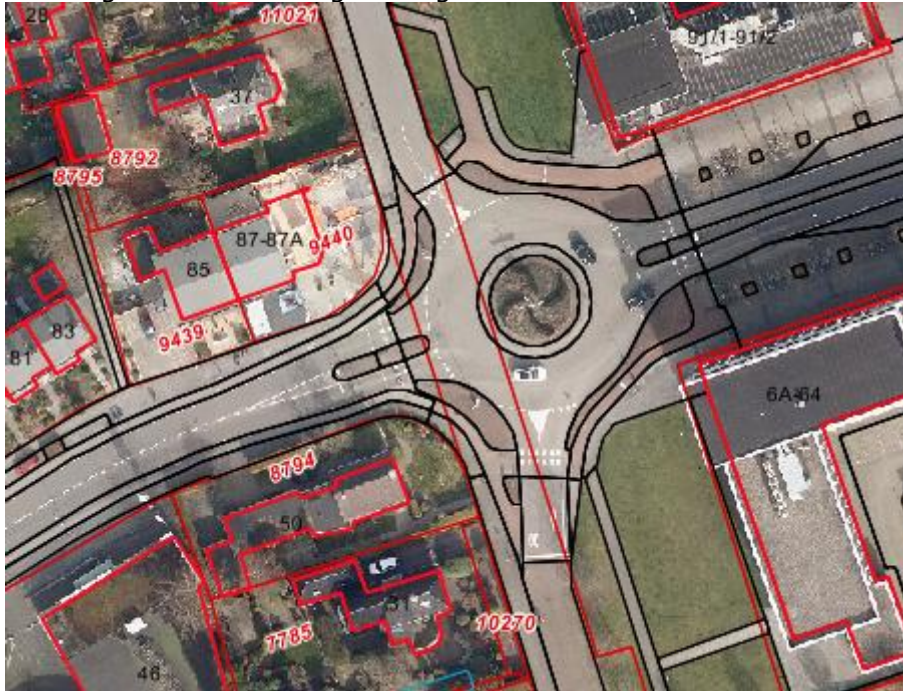
- *Aanpak*

Burgemeester en wethouders hebben, gegeven het vorenstaande en gelezen het gestelde in het GVP 2017, besloten een proces in gang te zetten gericht op de realisering van een binnenniveau van 33 dB in de woningen ter weerszijden van de K.R. Poststraat, tussen de rotondes Zonnebloemstraat en Nieuwstraat. De betreffende woningen zijn deels particulier en deels corporatiebezit (Accolade). De gemeente treedt met de eigenaren in overleg om een beeld te krijgen van de benodigde ingrepen aan de woningen en de daarmee verbonden kosten.

De uit te voeren gevelingrepen, zoals kierdichting en filters, kunnen tevens leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit in de woningen.

- *Verkeersveiligheid rotonde K.R. Poststraat - Zonnebloemstraat*

De rotonde K.R. Poststraat – Zonnebloemstraat (figuur 1) is een plek waar veel fietsers oversteken van Heerenveen Centrum naar Heerenveen Noord. Hier is sprake van vrijliggende fietspaden. De fietsers kunnen in twee etappes oversteken, doordat een middengeleider in de weg is aangebracht.



Figuur 1. Rotonde K.R. Poststraat - Zonnebloemstraat

Deze situatie verandert niet. De rotonde maakt geen deel uit van de aanpassingen van de aansluiting op de A32. Ook zal de verkeersintensiteit niet significant toenemen ten opzichte van eerdere prognoses, omdat de verkeersaanpassingen gericht zijn op verbetering van de doorstroming, en niet op verhoging van de verkeersintensiteit op deze route.

Rotondes vormen al lange tijd een beproefde verkeersveilige maatregel binnen de principes van Duurzaam Veilig. Een rotonde is een preventieve verkeersveiligheidsmaatregel op conflictpunten van wegen. De kans op ongevallen is klein en wanneer er toch onverhoopt een ongeval optreedt, bestaat de afloop door de lage rijsnelheden over het algemeen uit materiële schade en geen slachtoffers.

Uit de ongevallenregistratie blijkt dat in de periode 2014 tot en met 2017 twee ongevallen plaats op de rotonde K.R. Poststraat – Zonnebloemstraat. Er is geen directe aanleiding aanpassingen te plegen aan de rotonde.

- *Alternatieven verkeersstructuur*

Indieners 1 doen een aantal suggesties, die moeten leiden tot vermindering van de verkeersdruk op de K.R. Poststraat. Deze hebben echter grotendeels dermate grote consequenties in financiële, planologische en verkeerskundige zin, dat ze niet kunnen worden gehonoreerd in relatie tot het ontwerp-bestemmingsplan dat enkel is gericht op verbetering van de verkeersdoorstroming op en rondom de aansluiting van de K.R. Poststraat op de A32.

Hierna passeren de voorstellen, met een gemeentelijke reactie daarop, kort de revue:

- Het beperken van het aantal bussen naar het station, door verplaatsing van het busstation en realisatie van een transferium aan de buitenzijde van Heerenveen.

Reactie gemeente: De gemeente hecht groot belang aan gecombineerde stations voor openbaar vervoer in Heerenveen. Dit geeft optimale mogelijkheden voor de uitwisseling van passagiers van trein en bus. Een busstation of een transferium buiten de kern zou leiden tot aanmerkelijk comfortverlies voor reizigers door langere routes, reistijdverlenging en pendelvervoer tussen busstation / transferium en treinstation.

- Openstelling van de viaducten Het Meer – Heideburen en Atalantastaat – Domela Nieuwenhuisweg, waarmee de overlast gelijk verdeeld wordt over twee routes.

Reactie gemeente: Hierover is in de negentiger jaren discussie gevoerd bij de bepaling van de nieuwe verkeersstructuur, samenhangend met de verdubbeling van de A32. Gekozen is het autoverkeer op enkele routes te concentreren, zodat de overige routes alleen ingezet kunnen worden voor langzaam verkeer. Hierdoor zijn veilige langzaamverkeerroutes naar het centrum en de scholen gecreëerd.

- Betere benutting van de afslag 26a (A7 Tjalleberd / IBF): vrachtverkeer werven uit het centrum en personenauto's beter verdelen, door betere bebording en info naar routeplanners.

Reactie gemeente: Er is verbetering te realiseren. Er zal aandacht worden gegeven aan de bebording en de digitale media. Daarnaast wordt bekeken of door betere informatievoorziening aan ondernemers, bevorderd kan worden dat het bedrijfsverkeer routes kiest die de kern Heerenveen niet belasten.

- Een extra vrachtwagenbaan van de A32 naar de A7 tot aan het viaduct 26a. Dit ontlast tevens het knooppunt afslag 12 (A32 / K.R. Poststraat).

Reactie gemeente: Dit suggereert dat het vrachtverkeer geen gebruik maakt van aansluiting 12. Uit onderzoek in het voortraject van de plannen voor de verbetering van de aansluitingen op de A32, is gebleken dat aansluiting 26a, in combinatie met het klaverblad onvoldoende capaciteit heeft om alle vrachtverkeer voor het IBF te verwerken.

- Een extra afslag vanaf de A7 uit de richting Sneek naar de Weinmakker. Dit ontlast de K.R. Poststraat, door een betere spreiding van het verkeer en meer directe verbindingen naar industrieterreinen en andere wijken in Heerenveen.

Reactie gemeente: Een extra aansluiting op de A7 is, gezien de functie van de A7 en de vele aansluitingen die er in Heerenveen al zijn op het hoofdwegennet, niet haalbaar: geen bespreekbare optie voor Rijkswaterstaat.

- De Schans meer gebruiken als toegangsweg. Vroeger was dit ook een toegangsweg vanaf de rotonde.

Reactie gemeente: In het verleden zijn fundamentele keuzes gemaakt over de verkeersstructuur van Heerenveen. Mede gezien het vervallen van de aansluiting op het hoofdwegennet, is de vroegere hoofdroute Schans / Fok verkeersluw gemaakt, en werden de K.R. Poststraat en Haskeruitgang opgewaardeerd tot hoofdroutes naar het centrum van Heerenveen. Binnen de huidige verkeersstructuur en uitgaande van een efficiënte verkeerafwikkeling bestaan onvoldoende mogelijkheden om de Fok Schans op te waarderen tot een belangrijke route voor het centrumverkeer.

3. Reactie op zienswijze indiener 2

- *Luchtkwaliteit*

Ter voorbereiding op het ontwerp-bestemmingsplan Heerenveen – Aansluiting A32 (K.R. Poststraat) is onderzoek ingesteld naar het aspect luchtkwaliteit. Daarbij zijn de verkeersintensiteiten in 2032 bepaald, op basis van doorrekeningen in verkeersmodellen. Deze intensiteiten zijn gebruikt als uitgangspunt voor de berekening van de concentraties stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) langs de wegen, ten gevolge van het wegverkeer.

Deze berekende concentraties zijn getoetst aan de geldende luchtkwaliteitsnormen volgens de Wet luchtkwaliteit. De toetsing levert de volgende conclusies:

- De jaargemiddelde concentraties in de verschillende scenario's voor stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof langs de wegen, voldoen ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen;
- Ten opzichte van de bestaande situatie (2018) nemen, voor zowel de autonome ontwikkeling als de planontwikkeling, ondanks het toenemend wegverkeer, de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof af. De verklaring hiervoor is een wagenpark dat aan steeds strengere emissie-eisen voldoet en gunstiger achtergrondconcentraties.

De uitgevoerde berekening wijst uit dat voldaan kan worden aan de voorwaarde dat geen sprake mag zijn van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.

De uitkomst van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is plausibel, want nergens in Noord-Nederland worden de grenswaarden ook maar benaderd. De eindconclusie is dan ook dat uit oogpunt van luchtkwaliteit er geen belemmering bestaat om de geplande wijzigingen uit te voeren.