

Beoordelingsresultaat

16 juli 2020

		Beoordeling			
Criteria:	Samenvatting:	A	B	C	D
Draagvlak	Bij dit criterium is gekeken naar het draagvlak in de directe omgeving, binnen de wijken en tussen de verschillende weggebruikers. Er zijn in totaal 175 geldige stemmen uitgebracht. Hieruit blijkt dat voor elk van de varianten in meer of mindere mate draagvlak is. Maar geen van allen steekt er met kop en schouders bovenuit. De mening van de stemmers is dus verdeeld. Wel blijkt uit de uitgebrachte stemmen dat plan D – het kruispunt met verkeerslichten – op het meeste draagvlak kan rekenen. Volgorde van draagvlak voor de andere plannen is plan C, plan A en tot slot plan B.	25%	11%	29%	35%
Landschappelijke Stedenbouwkundige inpassing	- Variant D scoort qua landschappelijke / stedenbouwkundige inpassing relatief goed en biedt vanuit deze optiek de beste mogelijkheden voor groeninpassing en beleving van de stedenbouwkundige structuur en het landschap door alle soorten verkeersdeelnemers. - Voor variant A en B geldt dat de Noord-Zuid verbinding redelijk goed behouden blijft. Tegelijkertijd heeft de oplossing flinke impact op het landschap, vanwege de forse omvang van de benodigde infrastructuur. - Variant C krijgt de laagste beoordeling, vanwege het verdwijnen van de Noord-Zuid beleving, doordat het als een grote blokkade in het midden ligt, i.c.m. de noodzaak tot ophoging van de rotonde én de indirecte fiets- en het gebruik van wandelroutes met T-splitsingen. Ook is er bij variant C de beperktste ruimte aan de Rotummerwegzijde voor groeninpassing. <i>In afwijking op bovenstaande heeft de werkgroep Rotonde Heerenveen Midden variant D met een oranje score beoordeeld. Zij verwachten dat bij een kruispunt (verkeersplein) veel asfalt op één plek komt te liggen waardoor landschappelijke inpassing lastiger is. De C variant ontvangt van hen een hogere beoordeling, omdat in het midden van de rotonde ruimte is voor extra groen evenals op de BF-weg waarbij er geen extra oprijstroken nodig zijn zoals bij variant D.</i>				
Verkeersdoorstroming	Bij verkeersdoorstroming is gekeken naar de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer, comfort voor de weggebruikers, robuustheid van de oplossing én bereikbaarheid van de percelen. - Alle vier de varianten presteren goed als het gaat om de verkeersdoorstroming. Het betreffen robuuste oplossingen (waarbij variant C iets minder restcapaciteit heeft dan de overige varianten), waarbij de oplossingen voldoende capaciteit hebben om het verkeer goed af te wikkelen op het kruispunt, nu en in de toekomst (o.a. na aanpassing van de aansluiting A32 Oranje Nassaulaan). - Voor variant D geldt dat door middel van een slimme VRI (iVRI) de wachttijden voor de verkeerslichten verder beperkt kunnen worden, met name in de rustige periodes. - Aandachtspunt bij de varianten A + B is de juiste routing van het verkeer over de twee rotondes heen, met name op het korte wegvak tussen beide rotondes in. Dit kan opgevangen worden door verkeer tijdig te wijzen op de juiste routes door middel van duidelijke bebording/aanwijzingen langs/op de weg. <i>De werkgroep Rotonde Heerenveen Midden heeft variant D met een rode score beoordeeld. Vanwege het ontstaan van wachttijden door gebruik van verkeerslichten én het feit dat variant D leidt tot drie verkeerslichten op rij (Afrit A32, kruispunt variant D én kruising Zanden).</i>				

Beoordelingsresultaat

16 juli 2020

		Beoordeling			
Criteria:	Samenvatting:	A	B	C	D
Veiligheid	Bij veiligheid wordt gekeken naar sociale veiligheid en de kans op ongevallen voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. - Variant A kent de hoogste waardering, omdat fietsverkeer (grotendeels) gescheiden wordt van autoverkeer door middel van de fietstunnel en dat deze tunnels goed zijn ingericht (goede zichtlijnen, minirotonde op het kruispunt en sociaal veilig). Elk van de andere varianten kent specifieke aandachtspunten. - Zo geldt voor variant B dat in de Noord-Zuid fietsverbinding door een 'knik in de tunnel een goede zichtlijn ontbreekt (N.B.: er ontstaat een soort 'dode hoek' in de tunnel: verkeersonveilig en sociaal onveilig). - Voor variant C vormen de beide T-splitsingen voor fietsers een aandachtspunt, vanuit sociale veiligheid (T-splitsingen ontnemen deels het zicht) en fietsveiligheid (combinatie van een steilere helling die direct aangesloten is op een T-splitsing). - Tot slot kent variant D veiligheidsrisico's doordat gemotoriseerd en langzaam verkeer elkaar op maaiveld kruisen en het algemene risico bij een VRI: kans op roodlicht negatie door fietsers (zeker het geval bij gebruik door schoolgaande kinderen). <i>Het feit dat langzaam en gemotoriseerd verkeer in variant D elkaar moet kruisen met het risico op ongevallen bij het negeren van rood licht, heeft de werkgroep zwaar meegewogen in de beoordeling, waardoor zij variant D met een rode score beoordeeld hebben. Met name ook door de functie van dit kruispunt als doorgaande route.</i>				
Vriendelijkheid voor het langzaam verkeer	Bij dit criterium is gekeken naar het comfort voor fietsers en voetgangers. Ook is de directheid van verbindingen beoordeeld. Tot slot is gekeken naar de verschillende routemogelijkheden die elk van de varianten biedt én de bereikbaarheid van de nabijgelegen woningen per fiets of te voet. - De tunnelvarianten (A, B en C) scoren voor fietsers beter dan de variant met verkeerslichten (D). Fietsers kunnen namelijk in de tunnelvarianten zonder oponthoud het kruispunt passeren. - Nadeel in variant C zijn de twee t-splitsingen die de Noord-Zuid verbinding voor langzaam verkeer minder direct maken. - Variant D is minder fietsvriendelijk, doordat verkeerslichten leiden tot wachttijden voor fietsverkeer. - Voor (een deel van de) voetgangers daarentegen is variant D wellicht comfortabeler, vanwege het ontbreken van tunnels met hellingen. Dit zal met name gelden voor minder validen en mensen die slecht ter been zijn. <i>De werkgroep Rotonde Heerenveen Midden heeft zowel variant C als D met een oranje score beoordeeld. Variant D vanwege het ontstaan van wachttijden door gebruik van verkeerslichten. Variant C omdat de dubbele t-splitsing en de steilere hellingbaan aan de noordkant minder wenselijk zijn, dan de rotonde voor langzaam verkeer (ongelijkvloers) bij de varianten A en B.</i>				
Financieel	Het gaat hier om globale kostenindicaties op basis van ruwe schetsontwerpen met een hoge onzekerheidsmarge (tot +/- 40% afwijking van huidige ramingen mogelijk). Veel aspecten dienen in een volgende fase nog nader gedetailleerd te worden en kunnen dan pas nauwkeuriger geraamd worden. Door gebruik te maken van een tunnelsysteem zijn varianten A, B en C significant duurder dan de oplossing met verkeerslichten (variant D). Investeringsbedragen zijn per variant hiernaast weergegeven, op basis van 40% ramingen. In het algemeen geldt dat gebruik maken van tunnels tot een hoge investeringssom leidt. <i>De werkgroep Rotonde Heerenveen Midden heeft de financiële consequenties niet beoordeeld omdat de werkgroep dat aan de gemeenteraad over wil laten. Wel wil zij benadrukken dat de herinrichting voor dit kruispunt duurzaam, robuust en een visitekaartje voor de Heerenveen moet zijn. Als er geld wordt geïnvesteerd is het van belang dat de oplossing lang mee kan, het er mooi uitziet en het voor alle gebruikers zo optimaal mogelijk is.</i>	€ 16,0 mln. (€ 9,6 mln. – € 22,4 mln.)	€ 17,5 mln. (€ 10,5 mln. – € 24,5 mln.)	€ 12,5 mln. (€ 7,5 mln. – € 17,5 mln.)	€ 2,9 mln. (€ 1,7 mln. – € 4,1 mln.)
Milieu aspecten	Bij milieuaspecten is gekeken naar de geluidseffecten en invloed op luchtkwaliteit voor elk van de varianten. - Uit geluidsonderzoek van de FUMO blijkt dat voor varianten A en B aanvullende maatregelen nodig zijn om het geluidseffect te beperken. - Dit geldt niet voor varianten C en D. Het geluidseffect voor variant C en D is neutraal. - M.b.t. de luchtkwaliteit geldt dat alle varianten binnen de normen blijven, in een verdere uitwerking kan het exacte effect bepaald worden. - M.b.t. licht kent elk van de varianten specifieke aandachtspunten, door o.a. ophoging, gebruik van verkeerslichten en bochten in de nabijheid van woningen. <i>Vanuit de werkgroep zijn er, ondanks het onderzoek van de FUMO, zorgen over geluid, lucht en licht bij elk van de plannen.</i>				

Beoordelingsresultaat

16 juli 2020

Criteria:Samenvatting:		Beoordeling			
		A	B	C	D

	= Goed
	= Voldoende, maar aandachtspunten.
	= Er zijn zorgpunten aanwezig