

ID	Fractie	Onderwerp	Vraag	Antwoord
176	FNP	Verklaring van geen bedenkingen herinrichting kruising met verkeerslicht en rotonde Heerenveen Midden	In fraach nei oanlieding fan dizze werynrjochting. Hoe is it Hof van de Koning yn de takomst berikber?	zie bijlage
178	CU	V.v.g.b herinrichting kruising met VRI rotonde Heerenveen Midden.	1. Wat zijn bij benadering de kosten om een rotonde om te bouwen tot fietsgemeentenormen? 2. Wat zijn bij benadering de kosten om een i-VRI om te bouwen tot fietsgemeentenormen?	1. In algemene zin is niet helemaal duidelijk wat bedoeld wordt met 'fietsgemeentenormen'. Los van de kosten speelt veiligheid ook een belangrijke rol om dit kruispunt te reconstrueren. Gelijkvloerse oplossingen worden vanuit veiligheidsoogpunt niet geadviseerd, omdat vier rijbanen overgestoken moeten worden. In het verleden zijn diverse oplossingen onderzocht met gebruik van fietstunnels. De kosten hiervoor zijn bij het raadsvoorstel in oktober 2020 gepresenteerd. Afhankelijk van de variant gaat het om een bedrag van tussen de € 12,5 mln. - € 17,5 mln. (prijsspeil 2020). Binnen de gemeente Heerenveen is gekozen om fietsroutes uit de voorrang aan te houden. We voldoen pas aan de norm fietsgemeente als we de fiets voorrang geven en dat doen we niet. 2. Een intelligente VRI (i-VRI) kan afhankelijk van wensen/eisen ingericht worden. In een i-VRI kun je fietsers bijvoorbeeld via dynamische detectie voorrang geven (kosten ca. € 40.000) of je kunt in het kader van fietsvriendelijkheid en fietsveiligheid wachttijdvoorspellers (aftelsysteem) aanbrengen (kosten

				ca. €7.500). Beide aspecten zijn onderdeel van het inmiddels beschikbaar gestelde projectbudget.
179	CU	V.v.g.b. VRI rotonde Heerenveen Midden	Er wordt gesproken over kappen van bomen. Kunnen deze bomen verplaatst worden naar de plek van de nieuw te plaatsen bomen?	De bomen langs de BF weg kunnen niet worden herplant. Deze bomen zijn te groot en ondergronds liggen kabels en leidingen waardoor het uithalen met een geheel wortelgestel niet haalbaar is. De overige (jongere) bomen worden nog nader beschouwd.
180	D66	VVGB herinrichting rotonde Heerenveen-Midden	In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat de voorkeursvariant (D) enkele risico's kent op het gebied van verkeersveiligheid. Is er gekeken naar mogelijke (deel)oplossingen om de veiligheid van met name langzaam verkeer te verbeteren binnen het gekozen scenario? Zo ja, welke oplossingen waren dit en welke conclusie is hier aan verbonden?	Ja, zoals het slim inregelen van de verkeersinstallatie (i-VRI). Hiermee kunnen wachttijden beperkt worden en kan rekening worden gehouden met de wachttijdacceptatie van alle doelgroepen. Daarnaast kan gedacht worden aan oplossingen die ook elders in Nederland zijn toegepast zoals een aftelsysteem. Meer ingrijpende oplossingen kunnen - indien dit nodig blijkt - ook toegepast worden, zoals de toepassing van drempels (of andere verkeersremmende aspecten), handhaving en roodlicht controle.
182	D66	VVGB Herinrichting rotonde Heerenveen Midden	Zoals gesteld is de gekozen variant (D) minder fietsvriendelijk, terwijl dit kruispunt ook ligt op een van de fietsknooppuntroutes. Is er gekeken naar mogelijke oplossingen om het kruispunt (binnen de gekozen variant) fietsvriendelijker te maken? Zo ja, welke oplossingen zijn onderzocht en welke conclusie is daar aan verbonden?	Ja, oplossingen waaronder de i-VRI en een aftelsysteem. Daarnaast is het met een (i)-VRI mogelijk om verkeersstromen en soorten specifiek te reguleren. Het is bijvoorbeeld mogelijk om het langzaam verkeer, zeker buiten de spits, vaker groen te geven. Het toepassen van een i-VRI pakt het projectteam Heerenveen Beter Bereikbaar op als onderdeel van de uitvoeringsopdracht. Dit geldt ook voor een aftelsysteem. De exacte regulering tijdens en na de spits kan in de nadere detaillering meegenomen worden. Hierbij kan afhankelijk van wens en behoefte de fietser buiten de spits om positief gediscrimineerd worden.