

Aan: College van B&W van de gemeente Heerenveen
p/a Crackstraat 2
8441 ES HEERENVEEN

Betreft: Zienswijze tegen het verlenen van een omgevingsvergunning voor de herinrichting van de
Ronde Heerenveen-Midden.

Heerenveen, 25 augustus 2022

Geacht College,

Hierbij wil ik, mede namens de bewoners die hebben meegetekend, mijn zienswijze kenbaar maken tegen de ontwerp omgevingsvergunning met betrekking tot de herinrichting van Ronde Heerenveen-midden.

1. Aanleiding herinrichting

Als aanleiding voor de herinrichting wordt aangegeven dat de huidige verkeersoplossing (enkelstrooksrotonde) onvoldoende capaciteit heeft in relatie tot de verwachte verkeersintensiteit in 2030.

Cijfermatig kan worden onderbouwd dat de huidige oplossing ook in 2030 het verkeer in voldoende mate moet kunnen verwerken:

- Verwachte intensiteit in 2030 (volgens onderzoek van adviesbureau Antea Group) 23.666 motorvoertuigen per etmaal.
- Algemene norm voor de capaciteit van een enkelstrooksrotonde bedraagt 25.000 motorvoertuigen per etmaal (bron: CROW)

Hoewel de verwachte intensiteit de maximale capaciteit van de rotonde nadert is er geen absolute noodzaak tot herinrichting van de rotonde.

Het gebruikte verkeersmodel (Vissim) waaraan wordt gerefereerd geeft aantoonbaar onjuiste informatie waardoor de mogelijkheid ontstaat dat er ten onrechte wordt gesteld dat er een noodzaak is tot herinrichting.

Door het ontbreken van een eenduidige aantoonbare noodzaak en de verwachte afname in groei van de intensiteit (bron Rijksoverheid: Onderzoek wijst uit: thuiswerken is een blijvertje) zou het College de herinrichting opnieuw in overweging moeten nemen.

2. Gekozen oplossingsrichting

Op basis van onjuiste gegevens (onjuiste interpretatie van Vissim) heeft de gemeenteraad besloten tot een herinrichting van de Ronde Midden tot een kruispunt met verkeerslichten.

In de notitie "Ruimtelijke Onderbouwing" wordt gesteld dat:

- 4.3.1 Omgevingsvisie Heerenveen 2040:
Het plan heeft geen negatief effect op de omgevingsvisie.
Met de uitvoering van het voorgenomen plan wordt op alle aanvoerende wegen het aantal rijbanen ter hoogte van de kruising vermeerderd. In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat zowel de Oranje Nassaulaan als de Rottumerweg én de Burgemeester Falkenaweg onderdeel uitmaken van de een behoudswaardige en te versterken groene structuur.

Verbreiding van wegvakken en behoud of versterken van groene structuur zijn in tegenstelling met elkaar waarmee niet wordt voldaan aan de uitgangspunten in de omgevingsvisie.

- 4.3.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2017).

In algemene zin kan worden gesteld dat de voorgenomen herinrichting van de Burgemeester Falkenaweg Noord in strijd is met wegcategorisering zoals deze is opgenomen in het GVVP. Daarin is opgenomen dat het genoemde wegvak gecategoriseerd is als verblijfsweg met een verkeersfunctie voor lokaal verkeer waarbij de verblijfsfunctie primair is gesteld. Door de voorgenomen herinrichting wordt het verkeer met als bestemming Centrum juist gestimuleerd om voor dit wegvak te kiezen waarmee de hoeveelheid doorgaand verkeer zal gaan toenemen wat in strijd is met de categorisering.

In het GVVP is opgenomen dat de Atalantastraat en de KR Poststraat hiervoor de aangewezen alternatieve wegen zijn waarbij een verkeersfunctie primair is.

Daarnaast heeft het GVVP als hoofddoelstelling: het vergroten van de verkeersveiligheid, het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid, duurzaamheid en gezondheid en ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Met de keuze voor de gekozen oplossingsrichting is louter voldaan aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Aan de overige in de hoofddoelstelling opgenomen elementen wordt niet voldaan.

- Verkeersveiligheid: er is geen doorslaggevend bewijs dat een oplossing met verkeerslichten veiliger is dan mogelijke andere oplossingen.
Daarbij wordt er in de gekozen oplossingsrichting vanuit gegaan dat het bromfietsverkeer ruim voor de beoogde verkeerslichten naar de parallelwegen wordt geleid. Dit is in strijd met de algemene regel dat bromfietzers zich verplaatsen op de rijbaan en het is in strijd met de algemene norm binnen de plaats Heerenveen. Als aanwonende voorzie ik verwarrende, en daarmee gevaarlijke, situaties ontstaan.
- Duurzaamheid: een oplossing zonder gebruik van elektronica en andere technische elementen is meer duurzaam dan de gekozen oplossing
- Gezondheid: het is algemeen aangenomen dat een oplossing met verkeerslichten per definitie leidt tot meer stilstaand verkeer. Dit leidt automatisch onder andere tot:
 - Vermeerdering van uitlaatgassen
 - Verhoging van het verkeerslawaaï
 - Verhoging van de visuele verkeershinder (stilstaande voertuigen)
- Ruimtelijke kwaliteit: doordat binnen de gekozen oplossingsrichting groen en water plaats moet maken voor asfalt is een achteruitgang van de ruimtelijke kwaliteit voor de aanwonenden evident.
- Leefbaarheid: doordat in meerderheid niet voldaan wordt aan de hoofddoelstellingen zal de gekozen oplossingsrichting tot een achteruitgang van de leefbaarheid leiden.

Het voorgenomen plan voldoet dus op vele aspecten niet aan het GVVP en zal in heroverweging moeten worden genomen.

- 5.3 Cultuurhistorie

In de notitie wordt gesteld dat de Burgemeester Falkenaweg van cultuurhistorische waarde is vanwege de noord-zuid verbinding. Ten onrechte wordt gesteld dat deze weg tot aan de Tweede Wereldoorlog nog geheel in het buitengebied lag. Onomstotelijk kan worden bewezen dat een groot aantal woningen al voor WOII zijn gebouwd, de stelling in de notitie is daarmee onjuist en ongegrond. Hiermee wordt nog duidelijker dat de kenmerkende laanbeplanting niet moet worden aangetast. Hoewel er in het voorgenomen plan wordt voorzien in her-plant van een aantal te kappen bomen wordt voorbij gegaan aan de locatie van de nieuw te planten bomen. De bestaande, te kappen, bomen zijn gesitueerd aan de

oostzijde van de Burgemeester Falkenaweg, nieuw te planten bomen zijn gepland aan de westelijke zijde en daarmee een onderbreking van de bestaande historische lintstructuur.

Als bewoner onderschrijf ik de stelling dat het wegprofiel van de Burgemeester Falkenaweg relatief smal is. In de voorgenomen oplossing wordt het profiel zoals is opgenomen in de Erfgoednota aangepast, dit is als zodanig genoteerd in de notitie. Door het voorgenomen plan uit te voeren zal onrecht worden gedaan aan het bestaande wegprofiel en het verbaast mij dan ook dat in dezelfde paragraaf wordt geconcludeerd dat het plan vanuit het aspect Cultuurhistorie uitvoerbaar is. Het plan is dus in de huidige vorm niet uitvoerbaar.

Naast het kenmerkende laanprofiel geldt ook nog dat een groot aantal woningen zijn aangemerkt als monument. Door het voorgenomen plan uit te voeren wordt in grote mate onrecht gedaan aan deze status. De Gemeente zou recht doen aan de monumentale panden door de omgeving verkeersluw in te richten en bij de inrichting meer te kiezen voor de oorspronkelijke inrichting waarbij met name de parallelwegen meer ruimte kregen dan de hoofrijbaan. In het voorgenomen plan is deze situatie tegengesteld en zijn de parallelwegen ondergeschikt aan de hoofrijbaan. Door die inrichting te kiezen kan worden gesteld dat er niet wordt voldaan aan het behoud van het cultuurhistorisch aspect van deze omgeving.

Ook wordt ten onrechte gesteld dat in nauw overleg met de bewoners een afweging is gemaakt tussen parkeren en groen: De definitieve inrichting van de ruimtelijke omgeving is nog niet bepaald en hierop hebben wij als bewoners nog inspraak. Dit in overeenstemming met het bestuurlijk overleg wat heeft plaatsgevonden d.d. 19 mei 2022. De conclusie zoals deze is verwoord is hiermee voorbarig en er kan daarmee niet worden gesteld dat het plan voor wat betreft de Cultuurhistorie uitvoerbaar is.

- 5.6 Water

Door het voorgenomen plan uit te voeren zal een deel van het aanwezig wateroppervlak plaatsmaken voor asfalt. In de notitie wordt gesteld dat binnen het totale project Heerenveen Beter Bereikbaar meer dan voldoende wordt gecompenseerd. Als aanwonende van het deelproject Ronde Heerenveen midden ben ik van mening dat een compensatie elders in het projectgebied geen recht doet aan het opofferen van de hoeveelheid water ter plaatse.

Mede door de opwarming van de aarde als totaal zal er moeten worden gestreefd naar meer oppervlaktewater ook in het plangebied waarop deze notitie betrekking heeft: de regen die in het plangebied valt, valt niet elders waardoor watercompensatie elders geen doel dient. Het voorgenomen plan voldoet niet voor wat betreft "water" aan de uitgangspunten en zal als zodanig niet in uitvoering genomen mogen worden.

- 5.7 Verkeer

Als doel wordt gesteld dat de voorgenomen oplossing de doorstroming, de veiligheid en de vriendelijkheid voor het langzaam verkeer worden bevorderd.

Daar waar op andere locaties wordt gekozen voor het vervangen van een verkeersregelinstallatie door een vorm van een rotonde maakt de gemeente Heerenveen juist een tegengestelde beweging. In algemene zin geldt voor een rotonde ten opzichte van een verkeersregelinstallatie:

- Betere doorstroming van het verkeer
- Hogere mate van verkeersveiligheid
- Betere acceptatie voor het langzaam verkeer.

Zeker wanneer wordt meegenomen dat het gebruikte verkeersmodel niet de juiste situatie simuleert zal een heroverweging moeten gaan plaatsvinden om een juiste verkeersoplossing te creëren die recht doet aan de gestelde doelen.

- 5.8 Geluid

In de notitie wordt aangegeven dat er geen sprake is van een verwachte geluidstoename van 2 Db en dat daarmee geen sprake is van een formele reconstructie.

Helaas wordt hierbij voorbijgegaan aan een wijziging van het soort geluid. Kenmerk van een verkeersregelinstallatie is dat er per definitie sprake is van vermeerderd stilstaand en optrekkend verkeer ten opzichte van een rotonde, zeker buiten de piekuren.

Als bewoner worden we nu wel geconfronteerd met toenemend geluid van remmend en optrekkend verkeer. Hoewel, mogelijk, wel binnen de formele norm maar niet acceptabel in verband met leefbaarheid een woongenot.

- 5.9 Luchtkwaliteit

In de notitie is opgenomen dat de effecten op de luchtkwaliteit bij uitvoering van het voorgenomen plan geen belemmering zijn. Er wordt aangegeven dat er gebruik is gemaakt van het model Geomilieu STACKS.

Gezien resultaten van een onjuiste simulatie van het Vissim model ben ik van mening dat ook het model voor de luchtkwaliteit nogmaals moet worden getoetst voordat de omgevingsvergunning kan worden afgegeven.

Tot besluit

In het laatste hoofdstuk (6) van de notitie wordt aandacht besteed aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt dat er een zorgvuldig participatie traject is doorlopen waarin belanghebbenden hebben deelgenomen.

Doordat het verkeersmodel (Vissim) van meet af aan geen een correcte weergave heeft gegeven van de realiteit en dus ook van de toekomstige situatie een onjuiste visualisatie heeft gegeven kan het gehele voorbereidingstraject als niet uitgevoerd worden beschouwd.

In het participatietraject hebben de deelnemers niet met de juiste informatie kunnen werken waardoor mogelijk andere alternatieven ten onrechte niet in de beoordeling zijn meegenomen. Ook bij de second opinion is geen aandacht geweest voor de oorsprong van de gegevens.

Een omgevingsvergunning voor de uitvoering van het plan zoals dit voorligt kan mijns inziens niet worden verleend.

Ook wordt in ditzelfde hoofdstuk aangegeven dat het omgevingsproces nog een vervolg krijgt waardoor in de huidige status nog geen vergunning kan worden verleend.