

Aan College van b&w van de gemeente Heerenveen
Crackstraat 2
8441 ES HEERENVEEN

Heerenveen, 7 augustus 2022

Betreft: zienswijze tegen verlenen omgevingsvergunning voor de herinrichting van de Rotonde Heerenveen-Midden in een kruising met verkeerinstallaties (VRI's)

Geacht College,

Op ruimtelijkeplannen.nl is op 18 juli 2022 de ontwerp omgevingsvergunning Burgemeester Falkenaweg e.o. gepubliceerd. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over het besluit om deze ontwerp omgevingsvergunning te verlenen.

1. Moeten wonen in een verkeersruimte

De ombouw van de rotonde naar de voorgestelde kruising met VRI's past grotendeels binnen de huidige bestemming. De paar locaties in het ontwerp die niet binnen deze benodigde bestemming passen en waarvoor nu de omgevingsvergunning wordt verleend, tonen precies ons bezwaar tegen uw beslissing: Groen, water en verblijfsgebied worden verkeersruimte. Voor mijn eigen woning op korte afstand van de rotonde, betekent de aanleg van de kruising het verdwijnen van een woonomgeving. Zowel aan de voorzijde (burgemeester Falkenaweg) als aan de achter- en zijkant (Hoflaan-Oranje Nassaulaan) wonen wij straks in een volledig voor autoverkeer ontworpen verkeersomgeving. De tekst van de toelichting geeft dit letterlijk aan: "Het project HBB heeft als doel het autoverkeer in Heerenveen beter te laten doorstromen en voorziet in aanpassingen van wegen rondom de A32-aansluitingen Centrum en Oranjewoud". De wereld van de autosnelweg met toeritten komt bij mijn voordeur te liggen, met zijn nadelen van geluid, luchtverontreiniging en trillingen.

Ook in de huidige situatie is sprake van een drukke gebiedsontsluitingsweg. Door de ventwegen, de brede groene bermen en de oude, grote bomen voelt dit echter ook als een prettige en groene omgeving. In de voorgestelde situatie is straks recht voor mijn woning sprake van 2 verharde ventwegen én vier stroken asfalt. Om ruimte te vinden voor dit asfalt worden de groene bermen geminimaliseerd of verdwijnen helemaal. (in de toelichting staat: "De toeleidende wegen worden door de opstelstroken daarentegen wel breder, waardoor bestaand groen en water gedeeltelijk komen te vervallen." Daarmee verdwijnt de balans tussen woonomgeving en verkeersruimte. Waar in het oorspronkelijk gepresenteerde filmpje heel veel groen en bomen voorkomen is het saldo in de daadwerkelijke plannen negatief. Bomen, groen en water verdwijnt.

2. Sterke aantasting van de kwaliteit van het historische lint Burgemeester Falkenaweg

U concludeert dat het ontwerp uitvoerbaar is vanuit het aspect cultuurhistorie. De burgemeester Falkenaweg is in de stedenbouwkundige opbouw en historie van Heerenveen een belangrijk en oud lint. Dit is voelbaar in vele kwaliteiten: de continuïteit van de bebouwing en bomenlaan, tegelijkertijd heel afwisselend door woningen en tuinen en prettig van schaal. Het biedt daarmee een aantrekkelijke, maar ook directe én snelle route voor voetgangers en fietsers. De kruising met opstelstroken slaat hierin een gat door de andere opbouw en het verdwijnen van bomen en sterk versmallen of verdwijnen van bermen. De drie nieuwe bomen herstellen de laanstructuur niet. Verkeerskundig en technisch weliswaar veilig en passend binnen de normen, maar met een uitstraling dat voetgangers en fietsers hier eigenlijk ongewenst zijn. Zij passeren het domein van de auto.

3. Een warmere omgeving door meer verharding

In de afwegingen is niet gekeken naar de effecten op hitte in de omgeving. De laatste paar zomers maakt duidelijk dat in een veranderend klimaat hitte een aanzienlijk probleem is. De voorzijde van onze woning op het westen wordt ook nu heet, terwijl er sprake is van een beetje schaduw van bomen. Het inwisselen van

groen voor asfalt veroorzaakt een groter 'urban heat island'-effect. Slapen aan de voorzijde van de woning wordt door de combinatie van warmte (ramen dicht) of geluid (ramen open) onaangenaam.

4. Overwaarden van doorstroming autoverkeer

Wonend op de Falkenaweg en vlak bij de rotonde zien we dagelijks dat er enkele momenten zijn dat het langer duurt om de rotonde op te kunnen rijden en zich rijen auto's vormen. We praten over vertragingen van een paar minuten die in een comfortabele auto worden doorgebracht. De rest van de tijd (bijna altijd dus) rijdt het verkeer gewoon soepel door. Straks wachten gedurende de hele dag automobilisten voor rode verkeerslichten, overigens net als de fietsers en voetgangers.

Deze oplossing voelt gedateerd en overgedimensioneerd. De landelijke tendens is naar standaard 30 km/uur in de bebouwde kom met prioriteit en aandacht voor voetganger, fietser en omgevingskwaliteit. U kiest voor de auto, vanuit de aanname dat vastlopen van autoverkeer het ergste is dat ons kan overkomen. Voor een kleine snelheidswinst worden heel veel kwaliteiten ingeleverd; oude en ecologisch waardevolle bomen, een samenhangend historisch lint, een aantrekkelijke fietsverbinding, de woon-en leefomgeving van een groot aantal gezinnen.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen, en te kiezen voor een andere verkeersoplossing die niet alleen de belangen van automobilisten dient.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,