

Heerenveen beter bereikbaar

Vlot & veilig de A32 op en af!



Heerenveen beter bereikbaar
Aansluitingen A32 Heerenveen

Reactienota K.R. Poststraat & Skoatterwâld

Reactie op de aangedragen suggesties en vragen in de gesprekken met de omgeving over het verbetervoorstel in de periode mei – september 2016

Vlot en veilig de A32 op en af!

Inhoudsopgave

I. Inleiding	3
<i>Situatieschets en participatietraject tot nu toe.....</i>	<i>3</i>
II. Algemene reactie.....	4
A. K.R. Poststraat (samenvatting)	4
B. Het verbetervoorstel.....	5
C. De doorgevoerde wijzigingen in het verbetervoorstel	9
III. Suggesties aansluiting A32 - K.R. Poststraat.....	11
A. Ruimtelijke kwaliteit en onderhoud.....	11
B. Aansluiting oostkant A32	11
C. Aansluiting westkant A32.....	13
D. Algemene suggesties	14
IV. Suggesties omgeving K.R. Poststraat	15
A. Ruimtelijke kwaliteit en onderhoud.....	15
B. Bereikbaarheid/routing.....	16
C. Fiets- en voetgangers.....	19
D. Algemene suggesties	20
V. Suggesties omgeving Skoatterwâld.....	21
A. Ruimtelijke kwaliteit en onderhoud.....	21
B. Bereikbaarheid/routing.....	22
C. Fiets- en voetgangers.....	23
D. Algemene suggesties	23
VI. Suggesties inpassingsplan landschap	25
A. Suggesties landschappelijke inrichting K.R. Poststraat.....	25
B. Suggesties landschappelijke inrichting Het Palet (Skoatterwâld).....	28
C. Suggesties landschappelijke inrichting Sportweg (Skoatterwâld)	29
D. Suggesties landschappelijke inrichting Het Meer.....	32

Samenwerkingspartners:

I. Inleiding

Situatieschets en participatietraject tot nu toe

De gemeente Heerenveen en provincie Fryslân willen de verkeersdoorstroom van en naar de A32 in Heerenveen verbeteren. Het gaat hierbij om het beter bereikbaar maken van de aansluitingen op de K.R. Poststraat en Oranje Nassaulaan op de op- en afritten, inclusief de doorstroming op het onderliggende wegennet.

Om dit te bereiken, hebben de gemeente Heerenveen en provincie Fryslân het voornemen om, in samenwerking met Rijkswaterstaat, een aantal maatregelen te treffen:

- verbetering van de op- en afritten van de A32 bij Heerenveen centrum en Oranjewoud
- verbetering van de wegen naar deze toe- en afritten (K.R. Poststraat en de Oranje Nassaulaan)

De gemeente Heerenveen geeft invulling aan participatie doordat bewoners en bedrijven mee kunnen denken en suggesties mogen geven over het verbetervoorstel voor deze infra-aanpassingen. Dit is gedaan op verschillende manieren van februari tot heden:

- persoonlijke gesprekken met direct betrokkenen
- informeren bedrijven op de K.R. Poststraat tijdens AZC-bijeenkomsten
- bijeenkomsten met bewoners van Het Meer 30 maart en 14 juni 2016
- IBF klankbordgroep en twee keer gesprekken met bedrijven aan De Venus
- diverse gesprekken met bedrijven K. R. Poststraat
- bijeenkomst met bewoners over de K.R. Poststraat 17 mei 2016
- bijeenkomst met bewoners uit Skoatterwâld 31 mei 2016
- bijeenkomst landschappelijke inpassing op 14 september 2016

Samenwerkingspartners:

II. Algemene reactie

Een grote meerderheid van de bewoners heeft positief gereageerd op de organisatie van de bijeenkomsten. Bewoners waarderen het om in een vroegtijdig stadium betrokken te worden bij de plannen. Op deze manier kunnen ze een actieve bijdrage leveren in de vorm van positieve elementen benoemen in het plan, verbeteringsuggesties doen en verduidelijkende vragen te stellen.

A. K.R. Poststraat (samenvatting)

De heersende opinie vanuit de omgeving op het verbetervoorstel van de K.R. Poststraat is positief. De verbetering bestaat uit het samenvoegen van de twee bestaande kruispunten en verkeerslichten tot één kruispunt met een turbotronde. Hierbij wordt de toerit naar de A32 omgelegd naar de zuidkant. De omgeving benoemt een aantal belangrijke aandachtspunten voor deze maatregel:

- Extra geluidshinder voorkomen als gevolg van de maatregelen.
- De mogelijkheden voor eventuele alternatieve routes goed bekijken zoals:
 - Een extra doorsteek naar de A32 voor gemotoriseerd verkeer tussen Skoatterwâld en het centrum Heerenveen.
 - Het verkeer in Heerenveen zelf omleiden (bijv. extra verkeer via de Atalantstraat of juist via de K.R. Poststraat).
 - Het verkeer via Zestienroeden/ A7 en hoogte van Tjalleberd omleiden of de aansluiting voor vrachtverkeer naar het IBF voor vrachtverkeer afsluiten.

Voor de K.R. Poststraat aan de westkant van de A32 ziet het merendeel van de omwonenden in dat de verkeerslichten op beide kruispunten gehandhaafd moeten worden. Dit gezien de grote verkeersdruk en de beperkte beschikbare ruimte. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de bewegwijzering/logica op beide kruispunten (veel onveilig 'zoekgedrag' van verkeer) en de flessenhals die de K.R. Poststraat vormt ter hoogte van de kantoren.

Verderop in deze reactienota vindt u een lijst met alle gedane verbeteringsuggesties tijdens de inspraakavonden voor de K.R. Poststraat, voorzien van een reactie.

Binnenkort verschijnt de presentatie van de inwonersbijeenkomst op 22 november op <http://heerenveembeterbereikbaar.nl/a32-vlot-veilig/bijeenkomsten>. In deze presentatie ziet en leest u meer over o.a. de suggesties, geluidsconsequenties en de inrichtingsplannen.

B. Het verbetervoorstel

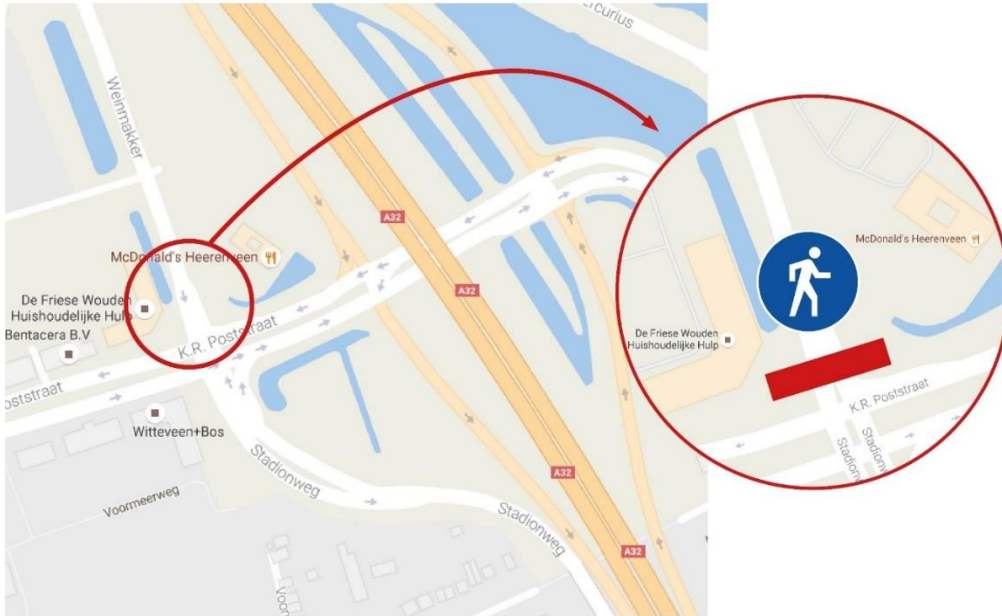
Verbetervoorstel mei-juni 2016



Samenwerkingspartners:

Verbetervoorstel november 2016

Het voorstel is op een aantal punten gewijzigd. De volgende punten wijzigen ten opzichte van het voorstel mei-juni 2016.



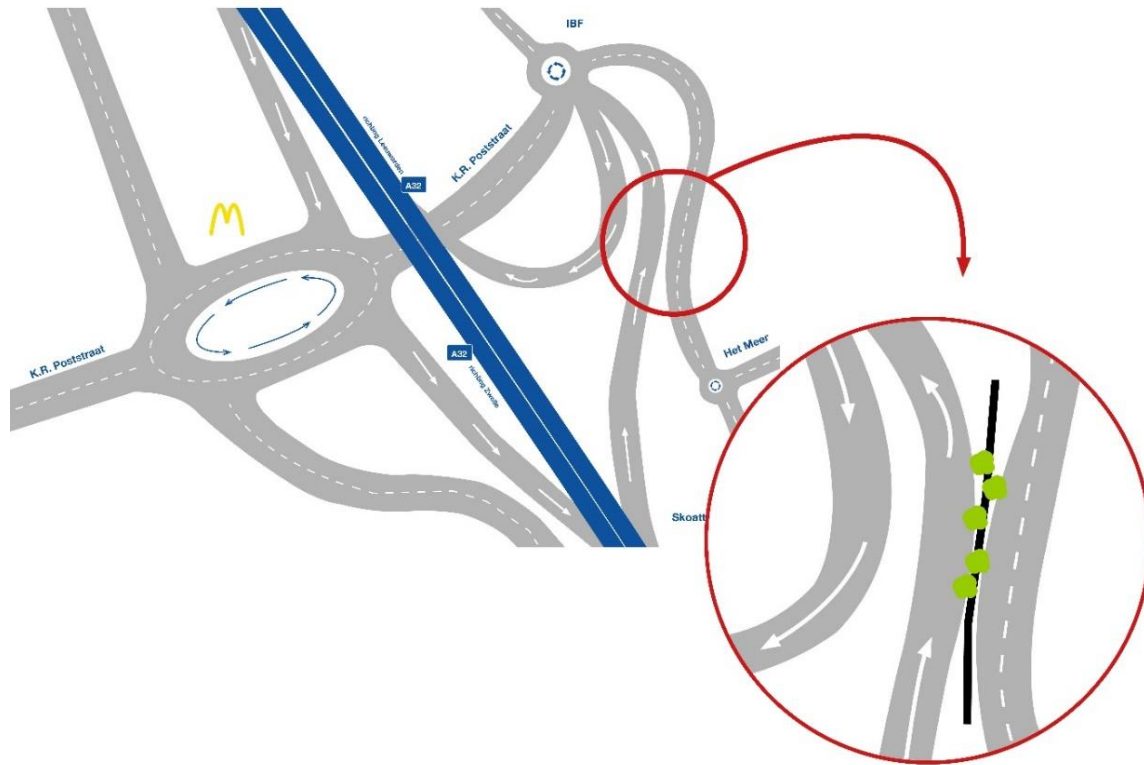
Wijziging t.o.v. voorstel mei-juni 2016: huidige voetgangersoversteek blijft intact.



Wijziging t.o.v. voorstel mei-juni 2016: twee inritten bedrijven K.R. Poststraat blijven behouden.

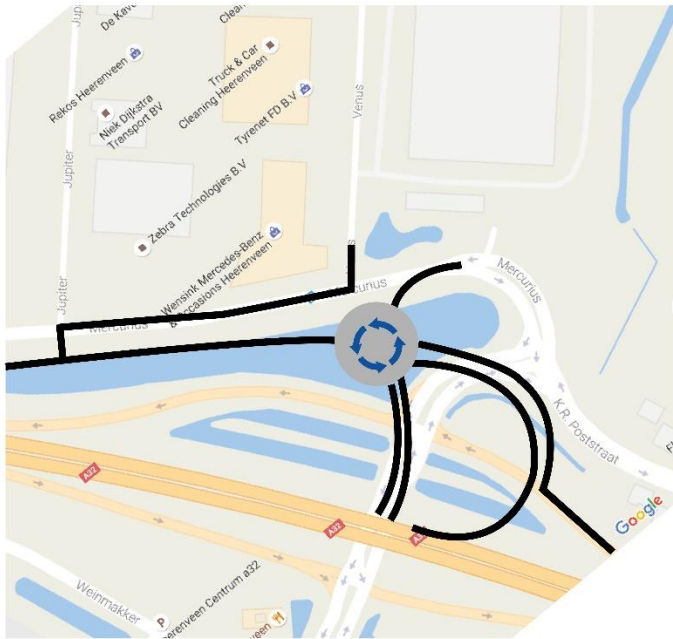
Samenwerkingspartners:

Over de volgende drie ontwerpen is nog geen definitieve keuze gemaakt:

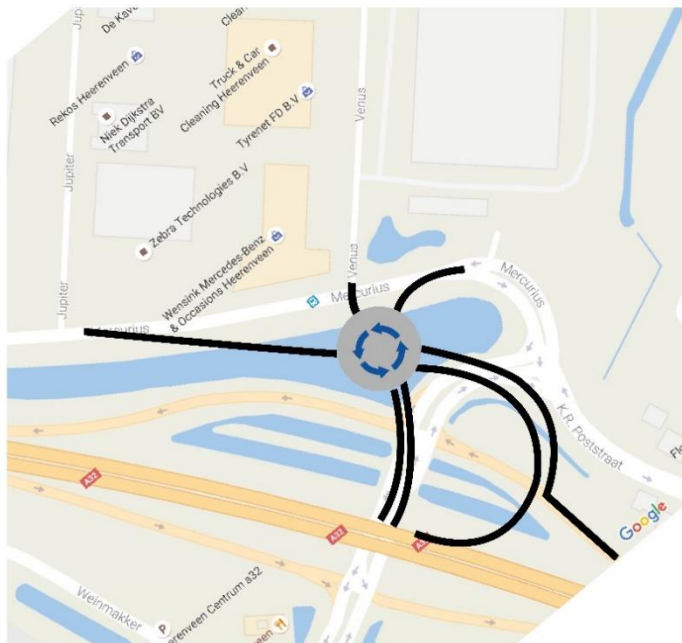


Eventuele wijziging t.o.v. voorstel mei-juni 2016: optimale inpassing geluidsscherm en bomenrij.

Samenwerkingspartners:



Eventuele wijziging t.o.v. voorstel mei-juni 2016: Venus bereikbaar via parallelweg.



Eventuele wijziging t.o.v. voorstel mei-juni 2016: Venus bereikbaar via 5^e tak op de rotonde.

Samenwerkingspartners:

C. De doorgevoerde wijzigingen in het verbetervoorstel

In de bijgevoegde tabel is puntsgewijs weergegeven uit welke elementen het verbetervoorstel bestaat van mei/juni 2016 en november 2016. Daarmee worden direct de wijzigingen helder die zijn doorgevoerd in het verbetervoorstel ten opzichte van mei/juni 2016.

K.R. Poststraat - Voorstel verbetermaatregel	Mei/Juni 2016	Okt/Nov 2016
- Handhaven van het aantal op- en afritten.	√	√
- Verkeer concentreren op de A32.	√	√
- Bestaande aansluitingen optimaliseren, door aan de oostzijde A32:	√	√
a) De toerit A32 om te klappen naar zuidzijde K.R. Poststraat.	√	√
b) Toe- en afrit A32 samen te voegen, afslag richting Het Meer/ Domela Nieuwenhuisweg en afslag richting IBF.	√	√
c1) Verbinding af te sluiten Venusweg met Mercurius.	√	×
c2) Venusweg blijft via parallelweg aangesloten op Mercurius.	×	optie
c3) Venusweg blijft via 5-taks rotonde direct aangesloten op de K.R. Poststraat	×	optie
d) De rotonde Het Meer ongewijzigd houden.	√	√
- En aan de westzijde van de A32:		
e) Eén extra opstelstrook creëren voor links afslaand verkeer op de afrit A32.	√	√
f) Twee extra opstelstroken voor links afslaand verkeer creëren op de Weinmakker.	√	√
g1) De oversteek voor voetgangers over de Weinmakker naar McDonalds laten vervallen.	√	×
g2) De oversteek voor voetgangers over de Weinmakker naar McDonalds handhaven.	×	√
h) Twee opstelstroken voor doorgaand verkeer vanaf de richting A32 op kruispunt Weinmakker, mogelijk gemaakt door aanleg extra invoeger op K.R. Poststraat ter hoogte van kantoren.	√	√
i1) Alle vier in- en uitritten kantoren aan noordkant K.R. Poststraat vervallen	√	×
i2) Deel in- en uitritten kantoren aan noordkant K.R. Poststraat vervallen (de twee meest oostelijke) + herinrichting bushalte en fietsenstalling	×	√
j1) geluidsscherm tussen afrit A32 Zuid en K.R. Poststraat richting Het Meer	√	optie
j2) extra ruimte tussen afrit A32 Zuid en K.R. Poststraat richting Het Meer voor betere inpassing geluidsscherm d.m.v. bomenrij	√	optie

Toelichting

In grote lijnen is het gepresenteerde plan intact gelaten. Op een aantal belangrijke punten is verbeteringen aangebracht. Waar mogelijk zijn de uitritten van de kantoren aan de K.R. Poststraat gehandhaafd. Alleen de in- en uitritten van de kantoren aan de noordoostzijde zijn niet te handhaven op een manier die voldoende veilig is. Ook het voornemen om de fietsoversteek bij de Mc Donalds ter hoogte van de verkeerslichten te verwijderen, is van de baan. Uit nadere berekeningen blijkt dat de fietsoversteek ook tijdens spitsuren kan blijven bestaan zonder dat dit te veel afbreuk doet aan de verkeersafwikkeling.

In het kader van het inpassingsplan komt het verbetervoorstel tegemoet aan de wens om een einde te maken aan de rommelige situatie rond de bushaltes en fietsenstalling in de K.R. Poststraat.

Naar aanleiding van bezwaren van ondernemers op het IBF op het voornemen om de Venusweg af te sluiten ter hoogte van de Mercurius zijn verschillende varianten tegen het licht gehouden.

Er staan op dit moment nog twee varianten open, te weten:

- a) De Venus alsnog aansluiten als vijfde tak op de nieuwe rotonde K.R. Poststraat.
- b) De Venus via een parallelweg indirect aansluiten op de rotonde (geen doodlopende tak).

Besluitvorming hierover volgt.

Samenwerkingspartners:

III. Suggesties aansluiting A32 - K.R. Poststraat

A. Ruimtelijke kwaliteit en onderhoud

III.1 *Entree Heerenveen oostzijde*: een landmark plaatsen (bijvoorbeeld een waterspuitter) in de turborotonde. Geen steen, maar een speels en dynamisch object. Optie om hiervoor prijsvraag uit te schrijven.

Reactie: deze suggestie is overgenomen in het voorstel voor de landschappelijke inpassing van de maatregelen. Tijdens de bijeenkomst van het 'Inpassingsplan Landschap' op 14 september 2016 is dit element gepresenteerd als onderdeel van de wens om de (stedelijke) entree van Heerenveen te versterken vanaf de A32 aan zowel de west- als oostzijde. Het is de bedoeling om aan de oostzijde op de turborotonde een beeldbepalend object (landmark) neer te zetten. Dit object geldt als een stadsmarkering. De omgeving wordt te zijner tijd betrokken bij de invulling van dit beeldbepalend object.

Conclusie: de suggestie is opgenomen in het Inpassingsplan Landschap.

III.2 *Entree Heerenveen westzijde*: een duidelijkere, moderne markering plaatsen voor de entree van de stad.

Reactie: deze suggestie is overgenomen in het voorstel voor de landschappelijke inpassing van de maatregelen. Tijdens de bijeenkomst van het 'Inpassingsplan Landschap' op 14 september 2016 is dit element gepresenteerd als onderdeel van de wens om de (stedelijke) entree van Heerenveen te versterken vanaf de A32 aan zowel de west- als oostzijde. Het is de bedoeling om aan de westzijde de illusie van een brug te creëren. De brug markeert dat men de stad Heerenveen betreedt. Voor meer details, zie de presentatie van 14 september op de website www.heerenveembeterbereikbaar.nl.

Conclusie: de suggestie is opgenomen in het Inpassingsplan Landschap.

B. Aansluiting oostkant A32

III.3 *Routing vrachtverkeer*: de verkeersdruk verminderen door vrachtverkeer met bestemming het IBF/ De Kavelen te ontsluiten via de afslag A7 Tjalleberd en de K.R. Poststraat.

Reactie: de effecten van deze suggestie zijn al in een eerder stadium onderzocht. Dit is terug te lezen in het document 'Beoordeling tracévarianten – juni 2015', variant 5, te vinden op de website www.heerenveembeterbereikbaar.nl. In de onderzochte variant wordt de aansluiting op het bedrijventerrein IBF via de K.R. Poststraat afgesloten voor alle verkeer op de A32. Uit het onderzoek komen twee belangrijke conclusies naar voren:

- De ingreep lost de knelpunten op de K.R. Poststraat niet op.
- Deze suggestie zorgt voor extra verkeer op het klaverblad (en A7) wat de verkeersdruk(problematiek) daar vergroot.

Bovenstaande conclusies geven aan dat deze tracévariant niet wenselijk is. Bovendien leidt een eventuele afsluiting voor vrachtverkeer aan de op- en afrit van de K.R. Poststraat tot grote weerstand van een aantal ondernemers op het IBF-terrein. Er is nu een aantal grote transporteurs op het IBF die dichtbij de op- en afrit K.R. Poststraat gevestigd zijn. Zij hebben mede voor deze locatie gekozen vanwege de goede ontsluiting van het IBF. Ook met deze belangen heeft de gemeente in haar overwegingen rekening te houden.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

III.4 Routing vrachtverkeer: het vrachtverkeer van/naar het IBF buiten de spits houden ter ontlasting van de aansluiting op de A32.

Reactie: zie reactie hiervoor (III.3). Indien het volledig afsluiten van de K.R. Poststraat voor vrachtverkeer van en naar het IBF geen soelaas biedt, dan zal dat ook niet zo zijn als het vrachtverkeer uitsluitend in de spits wordt geweerd. Deze suggestie heeft dan ook geen voldoende oplossend vermogen.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

III.5 Doorstroming: een rotonde plaatsen met omgeklapte lus (conform het huidige verbetervoorstel) voor directere aansluiting op de toerit A32 richting Leeuwarden. Verwachting: verbeterde doorstroming vanuit Heerenveen.

Reactie: wij willen u bedanken voor uw reactie en zijn blij met uw vertrouwen in het verbetervoorstel.

III.6 Doorstroming: de huidige afstelling van verkeersregelinstanties op de K.R. Poststraat optimaliseren/beter afstemmen op het verkeersaanbod (korte termijn verbetering).

Reactie: in de afgelopen jaren is, waar mogelijk, een aantal optimalisaties gedaan om de doorstroming van het verkeer (nog verder) te verbeteren op de K.R. Poststraat. Zo zijn de regelingen van de huidige verkeersregelinstanties (verkeerslichten) per kruispunt anders ingesteld en zijn aanvullende maatregelen genomen om voorsorteevakken en routing te verduidelijken.

Daarnaast zijn deze suggesties in een eerder stadium onderzocht en doorgerekend. In de zogenaamde variant 0+ ('Beoordeling tracévarianten – juni 2015', www.heerenveenbeterbereikbaar.nl) is de capaciteit van alle kruispunten rondom de beide aansluitingen vergroot om te kijken of daarmee de doorstroming van het verkeer gewaarborgd kan worden. De verkeerslichten op de kruispunten van de K.R. Poststraat zijn voorzien van extra voorsorteerstroken. De kruispunten op de Oranje Nassaulaan zijn voorzien van verkeerslichten en de kruispunten bij de toe- en afritten van de aansluiting Heerenveen Zuid zijn in deze variant omgebouwd tot rotondes. De conclusie is echter dat al deze maatregelen toch ontoereikend zijn om alle problemen op te lossen. Vooral bij de K.R. Poststraat blijft de verkeersafwikkeling onvoldoende, met wachtrijen die terugslaan tot op de A32.

Conclusie: de suggestie is al in het verleden toegepast en wordt niet verder overgenomen.

III.7 Doorstroming: zorgt het verbetervoorstel met een turborotonde voor een structurele, langdurige verbetering van de verkeersdoorstroming?

Reactie: de maatregelen in het verbetervoorstel zijn doorberekend op de verkeerssituatie in 2030 waarbij de doorstroming van het verkeer voldoet aan alle opgestelde criteria zoals benoemd in het document 'Doelen, kaders en beoordelingscriteria Bereikbaarheid Heerenveen' – juni 2015, www.heerenveenbeterbereikbaar.nl). Dit betekent dat het verbetervoorstel tot minimaal 2030 zorgt voor een goede verkeersdoorstroming.

Conclusie: ja, dit is het geval.

C. Aansluiting westkant A32

III.8 Doorstroming: de capaciteit van de uitvoeger Heerenveen (afrit vanaf Joure/ Leeuwarden) moet groter (grotere buffer). Dit kan door de uitvoeger in twee rijstroken uit te voeren.

Reactie: de uitvoeger Heerenveen (afrit Joure/Heerenveen) is inderdaad een van de locaties waar de doorstroming van het verkeer niet optimaal is. Dit wordt veroorzaakt doordat het verkeer vanaf de afrit A32 (de uitvoeger Heerenveen) ter hoogte van aansluiting op de K.R. Poststraat niet optimaal doorstroomt. De uitvoeger zelf beschikt over voldoende capaciteit. Het knelpunt en daarmee ook de oplossing zit hem in een snellere verkeersdoorstroom op het kruispunt afrit A32 – K.R. Poststraat. De oplossing in het verbetervoorstel is een extra linksaf opstelstrook realiseren voor autoverkeer op de afrit A32. Hierdoor kan meer verkeer vanaf de afrit A32 in één groencyclus van de verkeersregelininstallatie het kruispunt passeren. Dit zorgt ervoor dat de gehele doorstroming van het verkeer verbetert op de afrit A32. Door een extra opstelstrook wordt ook de opstelruimte (capaciteit) vergroot voor wachtende auto's voor de verkeerslichten. Dit verkleint de kans op terugslag van verkeer naar de A32/Joure.

Conclusie: ja, de capaciteit van de uitvoeger Heerenveen moet worden vergroot. Dit wordt gerealiseerd door een extra opstelvak op de afrit A32 te creëren, niet door de uitvoeger in twee rijstroken uit te voeren.

III.9 Doorstroming: de doorstroming verbeteren door bestaande verkeersregelininstallaties te vervangen voor één (turbo)rotonde/ovonde.

Reactie: deze suggestie is onderzocht en doorgerekend. Uit de berekening blijkt dat de zowel in de ochtend- als avondspits het verkeer volledig vastloopt met een turborotonde/ovonde. Dit heeft als ongewenst neveneffect terugslag van stilstaand verkeer naar bijvoorbeeld het centrum. De capaciteit van de (turbo)rotonde/ovonde is dus niet voldoende om de verkeersstromen te verwerken.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

III.10 Doorstroming: de kruising van de K.R. Poststraat – Weinmakker ongelijkvloers maken.

Reactie: de aanleg van een ongelijkvloerse kruising op het kruispunt van de K.R. Poststraat – Weinmakker brengt hoge kosten met zich mee. Gelet op de hoge meerkosten van deze suggestie en het beperkte beschikbare budget voor maatregelen om de doorstroming op zowel de K.R. Poststraat als de Oranje Nassaulaan te verbeteren, is dit geen haalbare maatregel. De effecten van deze suggestie op de doorstroming van het verkeer zijn dan ook niet nader doorgerekend.

Conclusie: dit is geen haalbare maatregel.

III.11 Bereikbaarheid: zorg dat de huidige oversteek voor voetgangers via de Weinmakker naar McDonalds gehandhaafd blijft.

Reactie: de regeling van de verkeerslichten op het kruispunt Weinmakker – K.R. Poststraat is nogmaals doorgerekend, nu met behoud van de oversteek voor voetgangers. Uit de doorrekening blijkt dat het mogelijk is de oversteek voor voetgangers te behouden, zonder dat dit de doorstroming van het overige verkeer op het kruispunt significant verslechterd.

Conclusie: de oversteek voor voetgangers via de Weinmakker naar McDonalds blijft alsnog gehandhaafd in het nieuwe verbetervoorstel.

Samenwerkingspartners:

III.12 Bereikbaarheid: zorg dat de bestaande in- en uitritten tussen de kantoren aan de K.R. Poststraat zo veel mogelijk blijven.

Reactie: de mogelijkheid om de bestaande in- en uitritten tussen de kantoren aan de K.R. Poststraat te behouden, hangt (naast het verbetervoorstel van de K.R. Poststraat) af van de definitieve inrichting rondom het nieuw te realiseren AZC. Deze komt mogelijk aan de achterkant van de kantoren (kantoren aan noordzijde K.R. Poststraat). Alle bestaande in- en uitritten aan de zuidzijde van de K.R. Poststraat blijven sowieso behouden. In afstemming met de betreffende ondernemers is de gemeente Heerenveen tot de slotsom gekomen dat de twee in- en uitritten aan de noordoostkant van de K.R. Poststraat komen te vervallen. Dit betekent dat de overige bestaande in- en uitritten wel behouden kunnen blijven.

Conclusie: het verbetervoorstel wordt aangepast waarbij uitsluitend de twee in- en uitritten aan de noordoostkant van de K.R. Poststraat komen te vervallen.

D. Algemene suggesties

III.13 Bewegwijzering/bebording: op de gehele aansluiting bewegwijzering verbeteren om het huidige (onveilige) 'zoekgedrag' van verkeer te verminderen.

Reactie: het is bekend dat in de huidige situatie sommige verkeersdeelnemers moeite hebben om direct de juiste rijbaan te kiezen.

De complexe verkeerssituatie op de K.R. Poststraat met meerdere verkeersregelinstanties kort op elkaar, is niet voor iedereen direct duidelijk. Dit kan tot onveilige situaties leiden waarbij verkeersdeelnemers nog snel willen wisselen van rijbaan. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit, zowel in de huidige situatie als in de nieuwe situatie. Bij de nadere uitwerking van het definitieve verbetervoorstel wordt ook de bewegwijzering/bebording op en rondom de aansluiting van de K.R. Poststraat en de Oranje Nassaulaan tegen het licht gehouden en waar nodig geoptimaliseerd.

Conclusie: bewegwijzering/bebording wordt doorgelicht en waar nodig geoptimaliseerd.

III.14 Inrichting: realiseer een nieuwe verbinding aan de oostkant (achterkant) van Skoatterwâld die de beide delen van de wijk rechtstreeks op elkaar aansluit. Dit ontlast beide aansluitingen doordat lokaal bestemmingsverkeer in de wijk niet meer de route via de A6 hoeft te nemen.

Reactie: op dit moment bestaat geen verbinding voor autoverkeer tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Skoatterwâld. In het bestemmingsplan voor Skoatterwâld is opgenomen dat een dergelijke verbinding er wel komt. Deze wordt gerealiseerd in de derde fase Skoatterwâld. Deze fase betreft het gebied ten oosten van de Nienke van Hichtumweg en de Willem Lodewijklaan. Met de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de derde fase is ondertussen begonnen: bebouwing in de omgeving Regentesselaan en Stadhouderslaan. Als ook het noordelijke deel van de derde fase in ontwikkeling wordt genomen, wordt een verbindende weg aangelegd tussen het noordelijke en zuidelijke deel.

Conclusie: deze suggestie wordt in een later stadium nader uitgewerkt.

IV. Suggesties omgeving K.R. Poststraat

A. Ruimtelijke kwaliteit en onderhoud

IV.1 Bufferzone: de groen/blauwe zone in Het Meer vergroten.

Reactie: deze suggestie is overgenomen in het voorstel voor de landschappelijke inpassing van de maatregelen. Tijdens de bijeenkomst 'Inpassingsplan Landschap' op 14 september 2016 is aangegeven dat de bestaande groenzone wordt vernieuwd en versterkt. De heesters en bomen met een slechte vitaliteit worden vervangen door nieuwe heesters en bomen. Door het toevoegen van wintergroene heesters wordt deze zone het gehele jaar een groene buffer. Voor meer details, zie de presentatie van 14 september op de website www.heerenveenbeterbereikbaar.nl.

Conclusie: de suggestie is opgenomen in het Inpassingsplan Landschap.

IV.2 Geluidswerende voorzieningen: een groene oplossing ontwikkelen voor de geluidswal (geen 'harde' en te hoge geluidswal).

Reactie: deze suggestie is overgenomen in het voorstel voor de landschappelijke inpassing. Tijdens de bijeenkomst 'Inpassingsplan Landschap' op 14 september 2016 is aangegeven dat extra ruimte wordt gecreëerd in het ontwerp tussen de geluidsscherm langs de afrit A32 en de K.R. Poststraat richting Het Meer. Hierdoor ontstaat ruimte om groen talud (gras) te organiseren. Hierop worden lindebomen (van dubbele rij, naar een enkele rij) aangeplant. Deze bomen verzachten het aanzicht van het transparante geluidsscherm en onttrekken deels het zicht op het scherm zodra de bomen in blad staan. Voor meer details, zie de presentatie van 14 september op de website www.heerenveenbeterbereikbaar.nl.

Let op: de extra ruimte tussen het geluidsscherm langs de afrit A32 en de K.R. Poststraat richting Het Meer kan alleen gecreëerd worden in het ontwerp als een klein gedeelte van het aangrenzende perceel wordt verworven. Dit perceel is in particulier eigendom. De gesprekken met de eigenaar van dit perceel zijn voornamelijk positief, maar nog niet definitief afgerond. Het is dus nog niet 100% zeker of deze wijziging definitief kan worden doorgevoerd. Kortom, er wordt aan gewerkt om deze wens te honoreren, maar het is nog niet zeker of dit ook daadwerkelijk gaat lukken.

Conclusie: indien mogelijk wordt deze suggestie opgenomen in het Inpassingsplan Landschap.

IV.3 Achterstallig onderhoud in openbare ruimte/groen.

Reactie: het beheer van de openbare ruimte inclusief het groen daarin is de verantwoordelijkheid van de gemeente Heerenveen. Onderdeel van de nadere uitwerking van de plannen is het opstellen van een beheer & onderhoudsplan. Hierin worden de consequenties van het beheer van het groen (onderhoudsbehoefte, financiële consequenties, kwaliteitsbeelden e.d.) duidelijk gemaakt. Op basis van de uitkomsten van dit beheer & onderhoudsplan wordt een definitieve keuze gemaakt van de mate en frequentie waarin het onderhoud van de openbare ruimte gaat plaatsvinden.

Conclusie: nog nader te bepalen bij de definitieve uitwerking van de plannen.

Samenwerkingspartners:

B. Bereikbaarheid/routing

IV.4 Afslag A7 West: de afslag Heerenveen-West - A7 optimaliseren door de aanleg van een nieuwe afrit en het vergroten van de capaciteit van bestaande toe- en afritten.

Reactie: deze opties zijn in het verleden onderzocht. Er ligt een halve aansluiting op te korte afstand van het klaverblad. Dit aanpassen, vergt zeer grote investeringen en staat mogelijk een toekomstige aanpassing van het klaverblad in de weg.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.5 Doorstroming: de capaciteit op de K.R. Poststraat vergroten door de weg te verdubbelen (flessenhals op te schuiven) tot aan het centrum.

Reactie: onderzoek wijst uit dat de capaciteit van de K.R. Poststraat voldoende is om zowel het huidige als toekomstige verkeer tot 2030 goed te kunnen afwikkelen. De reden dat het verkeer nu vast komt te staan op de K.R. Poststraat is dat het kruispunt Weinmakker - Stadionweg de verkeersstromen niet goed kan verwerken. Dit heeft als gevolg terugslag van verkeer op de K.R. Poststraat richting het centrum. Het verdubbelen van de capaciteit in de K.R. Poststraat lost dit probleem dan ook niet op. De oplossing ligt in het verbeteren van de doorstroming op het kruispunt Weinmakker – Stadionweg, waar het huidige verbetervoorstel in voorziet. Naar verwachting zorgt het huidige pakket aan maatregelen ervoor dat het verkeer op de K.R. Poststraat niet meer terugslaat richting het centrum en de rotonde Zonnebloemstraat niet meer vast komt te staan.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.6 Doorstroming: aftakking maken voor rotonde (vrije rechtsafer) richting Zonnebloemstraat.

Reactie: zie ook de reactie op de vraag over het vergroten van de capaciteit op de K.R. Poststraat (IV.5). De rotonde ter hoogte van de Zonnebloemstraat kan het verkeer goed afwikkelen, ook in de toekomstige situatie waarbij eventueel het nieuwe AZC Heerenveen gerealiseerd is. Het vergroten van de capaciteit van deze rotonde, door een vrije rechtsafer aan te leggen, draagt daardoor ook niet bij aan de verbetering van de doorstroming op de K.R. Poststraat. De oplossing ligt in het verbeteren van de doorstroming op het kruispunt Weinmakker – Stadionweg, waar het huidige verbetervoorstel in voorziet. Naar verwachting zorgt het huidige pakket aan maatregelen ervoor dat het verkeer op de K.R. Poststraat niet meer terugslaat richting het centrum.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.7 Doorstroming: verlaag de verkeersdruk op de K.R. Poststraat door een nieuwe route te creëren voor het verkeer met bestemming ziekenhuis Tjongerschans via de Weinmakker en een nieuwe doorsteek naar de Zonnebloemstraat.

Reactie: een nieuwe doorsteek tussen de Weinmakker en de Zonnebloemstraat biedt verkeer naar het ziekenhuis Tjongerschans de mogelijkheid hun route te verleggen en zo een deel van de K.R. Poststraat te vermijden. Hierdoor neemt de verkeersdruk af op de K.R. Poststraat ter hoogte van de kantoren en de rotonde Zonnebloemstraat.

Onderzoek wijst uit dat de capaciteit van de K.R. Poststraat voldoende is om zowel het huidige en toekomstige verkeer tot 2030 goed te kunnen afwikkelen. De reden dat het verkeer nu vast komt te

Samenwerkingspartners:

staan op de K.R. Poststraat is dat het kruispunt Weinmakker - Stadionweg de verkeersstromen niet goed kan verwerken. Het gevolg hiervan is terugslag van verkeer op de K.R. Poststraat richting het centrum. De voorgestelde maatregel verlaagt de verkeersdruk niet op het kruispunt Weinmakker – Stadionweg. Wel zorgt het voor een (kleine) verschuiving in verkeersstromen op het kruispunt, omdat een deel van het verkeer op de K.R. Poststraat (als gevolg van de maatregel) kiest voor de route via de Weinmakker. Vervolgens zorgt de extra vraag naar "groen" vanaf de Weinmakker weer voor een verstoring van de verkeersafwikkeling op de andere takken van het kruispunt. Per saldo zal deze maatregel niet voldoende zijn om de doorstroming op het kruispunt Weinmakker - Stadionweg structureel te verbeteren. De maatregelen waar het huidige verbetervoorstel in voorziet, doet dit wel. Naar verwachting zorgt het huidige pakket aan maatregelen ervoor dat het verkeer op de K.R. Poststraat niet meer terugslaat richting het centrum en dat de rotonde Zonnebloemstraat niet meer vast komt te staan.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.8 Routing: verkeer richting centrum via de Stadionweg/Atalantastraat omleiden om verkeersdruk te verminderen op de K.R. Poststraat.

Reactie: de beschikbare verkeerscijfers op een rij:

Verkeersdruk	Huidige situatie (mtv/etmaal)	Autonome situatie 2030 (mtv/etmaal)
K.R. Poststraat	10.500	13.000
Atalantastraat	8.000	12.000

Ad.: de autonome situatie 2030 is de situatie waarin geen maatregelen zijn doorgevoerd.

In bovenstaande tabel valt af te leiden dat de verkeersdruk in beide straten (zeker in 2030) qua ordergrootte te vergelijken is. Indien gekozen wordt om het verkeer om te leiden via de Stadionweg/Atalantastraat, neemt de verkeersdruk op de K.R. Poststraat af ten koste van de Atalantastraat, hier neemt het verkeer juist toe. Dit betekent dat de verhouding qua aantallen scheef wordt getrokken en de Atalantastraat naar verhouding het meeste verkeer moet gaan verwerken.

Bewoners van de Atalantastraat geven nu al aan hun straat (te) druk te vinden en daar overlast van te ervaren (met name lucht- en geluidshinder). Zij willen onder geen beding extra verkeer door hun straat geleid hebben. Kortom, deze suggestie verplaatst de problematiek alleen en leidt niet tot een structurele oplossing.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.9 Doorstroming: stadionweg verbeteren door een verbreding van de invoegruimte afslag vanaf K.R. Poststraat + extra opstelstroken creëren op de kruising Stadionweg – Atalantastraat.

Reactie: zie ook de reactie op de vorige vraag. Het effect van deze maatregel is dat er (waarschijnlijk) meer verkeer geneigd is van en naar het centrum van Heerenveen via de route Stadionweg – Atalantaweg te rijden, in plaats van via de K.R. Poststraat. De invoegproblemen worden wel herkend en worden betrokken bij het beheer en onderhoud van de weg.

De verkeersafwikkeling op de kruising Stadionweg/Atalantastraat is niet zodanig dat maatregelen nodig zijn.

Conclusie: de suggestie rond het scheppen van meer ruimte bij het weefvak in de flauwe bocht van de Stadionweg wordt betrokken bij het onderhoudsplan van de weg (het asfalt is versleten en moet worden vervangen). Het toevoegen van opstelstroken bij de kruising met de Atalantastaat wordt niet gehonoreerd omdat dit niet noodzakelijk is.

IV.10 Routing: het verminderen van verkeersdruk door bestaande fietstunnels Het Meer en/of Atalantastaat open te stellen voor autoverkeer (optie: combi met eenrichtingsverkeer).

Reactie: het openstellen van één of meer bestaande fietstunnels voor autoverkeer onder de A32 door, betekent dat er meer oost-west verbindingen tussen (het centrum van) Heerenveen en Skoatterwâld worden gecreëerd. Dit past niet binnen de stedenbouwkundige visie van de gemeente Heerenveen. De gemeente heeft de intentie om autogebruik zoveel mogelijk te ontmoedigen bij interne verplaatsingen. Hier is invulling aan gegeven door autoverkeer op twee locaties de mogelijkheid te bieden om de A32 te kunnen kruisen (ter hoogte van de K.R. Poststraat en de Oranje Nassaulaan). Om het fietsgebruik op deze relaties te bevorderen, kunnen fietsers juist wel op meerdere locaties de A32 passeren. Als er extra onderdoorgangen komen voor autoverkeer, kunnen we aannemen dat het fietsgebruik afneemt en het autogebruik juist toeneemt. In dat geval is sprake van een averechts effect. Daarom is deze maatregel voor de gemeente Heerenveen niet bespreekbaar.

Andere ongewenste effecten van deze suggestie zijn lucht- en geluidsoverlast van aanwonenden langs de (nieuwe) autoroute via Het Meer/Heideburen/ Nieuweburen of via de Atalantastaat. Dit wordt veroorzaakt door de toename van verkeer: grote aantallen fietsers en auto's maken gebruik van dezelfde route (met name bij oversteken). Hierdoor kunnen tevens knelpunten ontstaan qua verkeersveiligheid. Bewoners van de Atalantastaat geven nu al aan hun straat (te) druk te vinden en daar overlast van te ervaren (met name lucht- en geluidshinder). Zij willen onder geen beding extra verkeer door hun straat geleid hebben.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.11 Routing: twee keer een halve aansluiting aanleggen; ingaand verkeer naar Heerenveen via aansluiting K.R. Poststraat, uitgaand verkeer uit Heerenveen via Stadionweg/aansluiting Oranje Nassaulaan.

Reactie: deze suggesties is in een eerder stadium onderzocht en doorgerekend. In de zogenaamde variant 4 ('Beoordeling tracévarianten – juni 2015', www.heerenveenbeterbereikbaar.nl) is zowel de aansluiting K.R. Poststraat als de Oranje Nassaulaan vormgegeven als halve aansluitingen. Beide zijn vervolgens verbonden via een parallelweg aan beide zijden van de A32. De maatregelen blijken qua oplossend vermogen op de bestaande kruispunten een behoorlijk effect te hebben. Groot nadeel is dat deze oplossing veel verkeer van de A32 aftrekt naar de parallelwegen aan beide zijden van de A32 toe. Het aantal verkeersbewegingen op beide parallelwegen is in verhouding tot de verkeersbewegingen op de naastgelegen A32 dan ook fors. Het heeft daarmee als ongewenst bijeffect dat veel verkeer (en de bijbehorende overlast) dicht bij de bewoning komt te zitten. Dit nadelig effect weegt niet op tegen voordelen.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.12 Ontsluiting: verkeer uit Skoatterwâld via route Zestienroeden/ A7 ter hoogte van Tjalleberd.

Reactie: het is mogelijk om verkeer vanuit de woonwijk Skoatterwâld en vanuit de Knipe via de A7 (aansluiting 26a, Tjalleberd) op het hoofdwegennet te ontsluiten. De aansluiting bij de K.R. Poststraat op de A7 wordt daardoor ontlast. Het effect hiervan is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de afwikkelingsproblemen bij de aansluiting niet in de eerste plaats komen door het verkeer vanaf De Knipe en/of Skoatterwâld. Het 'afkoppelen' van deze gebieden lost de problemen dan ook niet voldoende op. Daarnaast leidt een dergelijke ingreep tot extra verkeer op het klaverblad op de meest ongunstige plek, namelijk ter hoogte van het korte weefvak. Bovendien kan het afsluiten van Het Meer voor de bewoners en bedrijven daar nadelige gevolgen hebben en wordt sluipverkeer via de routes door Oranjewoud gestimuleerd.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

C. Fiets- en voetgangers

IV.13 Fiets- en wandelroutes: realiseer een goede fiets- en wandelverbinding tussen Het Meer en de K.R. Poststraat (richting MC Donalds).

Reactie: dit pleidooi wordt ondersteund en waar mogelijk betrokken bij plannen rond de herinrichting van de K.R. Poststraat en de mogelijke komst van een AZC. De maatregelen vallen grotendeels buiten de reikwijdte van het project A32.

Conclusie: pleidooi wordt ondersteund, maar uitwerking vindt plaats in het kader van andere plannen.

IV.14 Fietsoversteek: zorg voor veilige(re) fietsoversteek bij de rotonde Het Meer.

Reactie: de problematiek op de locatie is bekend bij de gemeente Heerenveen. De rotonde het Meer maakt echter geen deel uit van dit project. Doordat de locatie wel direct grenst aan de projectscope, is een aantal alternatieven in beeld gebracht die de fietsoversteek mogelijk verbetert. Integraal onderdeel van de oplossing is de toekomst van het 'Het Lint', de strook tussen De Knipe en Heerenveen. Een eventuele wijziging in de situatie op 'Het Lint' heeft direct invloed op de fietsersoversteek. Kortom, om een goede afweging hierin te maken, is een integrale en bredere kijk nodig op de toekomst van 'Het Lint'. Met bewoners van Het Meer zijn deze overwegingen in een sessie (14 juni 2016) gedeeld en besproken. De gezamenlijke conclusie was dat het nu te vroeg is om hierin keuzes te maken. Wel is vastgesteld dat er in het huidige verbetervoorstel geen maatregelen mogen zitten die eventuele toekomstige oplossingen voor de fietsersoversteek Het Meer onmogelijk maken. Dit is niet het geval.

Conclusie: de problematiek is bekend bij de gemeente Heerenveen, maar maakt geen onderdeel uit van de projectscope.

IV.15. Voorrangsregeling: fietsers in voorrang op de rotonde van de K.R. Poststraat.

Reactie: uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) naar de effecten van "fietsers binnen de bebouwde kom op de rotonde in de voorrang" blijkt dat deze maatregel de verkeersveiligheid niet verbetert. Vanuit dit onderzoek wijken de wegbeheerders binnen de 3 noordelijke provincies (Fryslân, Groningen en Drenthe) vooralsnog weloverwogen af van het landelijk advies om "fietsers binnen de bebouwde kom op de rotonde in de voorrang te zetten". Gemeente

Heerenveen volgt hierin het noordelijke beleid. Dit betekent dat in de huidige situatie op geen enkele rotonde in Heerenveen fietsers voorrang hebben.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

D. Algemene suggesties

IV.16. Lucht- en geluidsoverlast: de overlast van verkeer op de Atalantastraat verminderen door fluisterasfalt aan te brengen.

Reactie: maatregelen met fluisterasfalt (ook wel stil asfalt genaamd) kunnen bijdragen aan het verminderen van de overlastervaring bij aanwonenden. De Atalantastraat maakt echter geen onderdeel uit van het project en er zijn geen significante projecteffecten (grote toe- of afnames van het verkeer) te verwachten op de Atalantastraat als gevolg van de realisatie van het verbetervoorstel. De bestaande ontsluitingsstructuur van Heerenveen wordt immers niet wezenlijk anders. Vanuit dit project is dan ook geen aanleiding om stil asfalt aan te leggen op de Atalantastraat.

Conclusie: de suggestie wordt nu niet overgenomen, maar betrokken bij het plegen van groot onderhoud.

IV.17. Parkeren: zorg bij evenementen voor parkeerplaatsen buiten het centrum. Ontmoedig bezoekers om in het centrum te parkeren door pendeldiensten aan te bieden tijdens evenementen.

Reactie: de aard en schaal van de problematiek is zodanig dat een systeem van pendeldiensten niet functioneert. We richten ons vooral op communicatie met bezoekers en op handhavend optreden bij situaties waarbij de openbare orde en veiligheid in het geding is. Dit is bijvoorbeeld het geval als vluchtwegen en/of routes voor hulpverlenende instanties dreigen te worden geblokkeerd.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

IV.18. Sportstad Noord: de parkeerplaats opwaarderen/herinrichten en combineren met een mooie wandelroute richting het centrum.

Reactie: de suggestie valt buiten de scope van dit project. De gemeente Heerenveen is van plan een nieuwe Beleidsnota Parkeren op te stellen. Het beoogd gebruik van de parkeergelegenheden rondom Sportstad en eventuele wijzigingen daarin maken onderdeel uit van de nieuwe Beleidsnota Parkeren.

Conclusie: de suggestie wordt meegenomen ter overweging bij het opstellen van de nieuwe Beleidsnota Parkeren.

V. Suggesties omgeving Skoatterwâld

A. Ruimtelijke kwaliteit en onderhoud

V.1 Entree van Skoatterwâld: maak van de entree van de wijk een 'beleving' (nu niemandsland).

Reactie: de landschappelijke inpassing van de A32 is onderdeel binnen de verbetervoorstellen. In het Inpassingsplan Landschap zijn voor de vijf belangrijkste oost-westverbindingen onder de A32 door ontwerpen gemaakt waarbij de sfeer en identiteit overeenkomen met de verbinding. Dit heeft als doel een kwaliteitsimpuls te leveren voor de omgeving. De verbinding met de Oranje Nassaulaan is daar één van, de entree van de wijk Skoatterwâld maakt hier onderdeel van uit.

Conclusie: de suggestie wordt meegenomen in het Inpassingsplan Landschap.

V.2 Geluidswerende voorzieningen: een groene oplossing voor de geluidswal zoeken (geen 'harde' geluidswal).

Reactie: de ruggengraat van de A32 langs Heerenveen kenmerkt zich door bomen en water. De toepassing van geluidswallen langs deze ruggengraat kenmerkt zich door de beleving van Heerenveen te accentueren. Waar mogelijk is gekozen voor een open karakter (geen geluidsscherm) of een transparant scherm met doorkijk naar Heerenveen. Daar waar verkeers-/geluidshinder tot een minimum gereduceerd moet worden, is gekozen voor een dichte wal met scherm. Deze laatste kunnen eventueel 'groen' afgewerkt worden.

Conclusie: de suggestie wordt meegenomen in het Inpassingsplan Landschap.

V.3 Fietsroutes: de beleving van fietsroutes in Skoatterwâld gelijk trekken aan andere fietsroutes in Heerenveen.

Reactie: de onderdoorgangen van de A32 die onderdeel zijn van fietsroutes van en naar Skoatterwâld worden binnen de landschappelijke inpassing van de A32 meegenomen. De verbindingen worden binnen de verbetervoorstellen onder de noemer "kleur bekennen" aangepast aan de sfeer en identiteit van de desbetreffende oost-westverbinding. Hierbij wordt onder meer zorgvuldig nagedacht over verlichting, kleur en inpassing. De overige fietsroutes binnen de wijk Skoatterwâld vallen buiten de projectkaders.

Conclusie: de suggestie wordt meegenomen in het Inpassingsplan Landschap.

V.4 Openbare ruimte: groene zones in Skoatterwâld tijdelijk inrichten als parken + betere verlichting.

Reactie: de landschappelijke inpassing is onderdeel binnen de verbetervoorstellen. In het Inpassingsplan Landschap zijn voor de vijf belangrijkste oost-west verbindingen onder de A32 door ontwerpen gemaakt waarbij de sfeer en identiteit overeen komen met de verbinding en met als doel een kwaliteitsimpuls voor de omgeving te leveren. Een tijdelijke inrichting van de groene zones tot park (inclusief verlichting) behoort niet binnen de gestelde projectkaders.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

V.5 Staat van onderhoud: achterstallig onderhoud plegen onder andere op graffiti in tunnels, maaien, etc.

Reactie: zie reactie bij vraag IV.3.

Samenwerkingspartners:

B. Bereikbaarheid/routing

V.6 Routing: het verminderen van de verkeersdruk vanuit De Knipe en woonwijk Skoatterwâld ontsluiten via de A7 (Tjalleberd).

Reactie: zie reactie op vraag IV.12.

V.7 Routing: een doorsteek is gewenst ter hoogte van Willem Lodewijklaan in verband met betere bereikbaarheid van de school en als alternatief voor hulpdiensten/ontsluiting wijk.

Reactie: deze maatregel valt allereerst buiten de scope van het project. De achterliggende gedachte tijdens de aanleg van Skoatterwâld was de verkeersregulatie binnen de wijk zoveel mogelijk beperken. Dit levert immers extra overlast op (lucht- en geluidshinder, verkeersveiligheid). Skoatterwâld kent daarom een noordelijk en zuidelijk plandeel. De ontsluitingsstructuur van de wijk speelt hierop in door beide plandelen afzonderlijk te ontsluiten, respectievelijk aan de noordzijde en de zuidwestzijde. Er is voornamelijk geen verbinding voor gemotoriseerd verkeer gemaakt tussen beide plandelen. Gevolg is dat de verkeersbewegingen in de wijk relatief beperkt zijn in de meeste straten. De hoofdontsluitingswegen worden overigens op termijn aan de oostzijde van het plangebied wel onderling verbonden (in de 3^e fase). Deze verbinding wordt zodanig gesitueerd dat sluipverkeer door de wijk ontmoedigd wordt en bovenal een goed circuit voor het openbaar vervoer kan worden aangelegd.

Hierbij blijft de toegankelijkheid en verkeersveiligheid rondom (onder andere) de basisschool gewaarborgd.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

V.8 Routing: geen nieuwe doorsteek ter hoogte van de Willem Lodewijklaan creëren, in verband met de toename van overlast door sluipverkeer.

Reactie: zie reactie op vraag 0.

V.9 Bewegwijzering/navigatie verbeteren om het huidige 'zoekgedrag' te verminderen van verkeer in de wijk.

Reactie: om ongewenst zoekgedrag te voorkomen, worden aanpassingen gedaan aan de bestaande verkeersstructuur. De verantwoordelijke wegbeheerders worden voorzien van de juiste routeinformatie en bewegwijzering. Tevens worden veranderingen aan het wegennet doorgegeven aan Tele Atlas, de leverancier van digitale kaarten voor navigatiesystemen.

Conclusie: de suggestie is bekend bij de gemeente Heerenveen

V.10 Doorstroming: verkeersmaatregelen doorvoeren bij de basisschool in Skoatterwâld. Tijdens het halen en brengen de klappaal verwijderen. Daarbij het voorkomen van sluipverkeer.

- Geen verbinding maken tussen fase 1 en fase 2 Skoatterwâld, wordt sluiproute.
- Geen parallelweg aan oostzijde (naast A32) aanleggen, in verband met overlast.

Reactie: zie reactie op vraag 0. In aanvulling daarop: deze suggestie betreft een tijdelijke situatie op doordeweekse dagen (op overige momenten is de verbinding niet beschikbaar). Toch zal dit op die momenten tot extra verkeershinder leiden op de toeleidende wegen in de wijk. Daar waar nu deels ook al klachten zijn over verkeer- en parkeerhinder. Deze toename is ongewenst.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

C. Fiets- en voetgangers

V.11 Verlichting: fietsroutes/tunnels goed verlichten + sfeervol + één uniforme uitstraling.

Reactie: de kunstwerken die de onderdoorgangen (tunnels) van de A32 vormen, zijn uniform uitgevoerd. Daarmee wordt het karakter van de A32 versterkt. De verbindingen worden binnen de verbetervoorstellen onder de noemer “kleur bekennen” aangepast aan de sfeer en identiteit van de desbetreffende oost-westverbinding. Hierbij wordt zorgvuldig nagedacht over verlichting, kleur en inrichting.

Conclusie: de suggestie wordt meegenomen in het Inpassingsplan Landschap.

V.12 Doorstroming fiets: geef fietsers in het centrum voorrang.

Reactie: uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) naar de effecten van “fietsers binnen de bebouwde kom op de rotonde in de voorrang” blijkt dat hiermee de verkeersveiligheid niet verbetert. Vanuit dit onderzoek wijken de wegbeheerders binnen de 3 noordelijke provincies (Fryslân, Groningen en Drenthe) voornamelijk af van het landelijk advies om “fietsers binnen de bebouwde kom op de rotonde in de voorrang te zetten”. Gemeente Heerenveen volgt hierin voor de rotondes het noordelijke beleid.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

D. Algemene suggesties

V.13 Weginrichting: Skoatterwâld inrichten als woonerf (30 km/u), daarbij onder andere drempels op de Domela Nieuwenhuisweg verwijderen.

Reactie: aanpassingen aan de Domela Nieuwenhuisweg en/of het aanpassen van het snelheidsregime binnen de wijk Skoatterwâld vallen buiten de projectkaders. De gemeente Heerenveen werkt samen met onder andere de wijkraad, de wijkagent, andere belanghebbenden en organisaties aan de verkeers(veiligheids)-vraagstukken binnen de wijk Skoatterwâld. Op deze manier wil de gemeente Heerenveen de verkeerssituatie continue optimaal vormgeven.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

V.14 Weginrichting: extra snelheidsverlagende maatregelen treffen op de Domela Nieuwenhuisweg (wordt nu te hard gereden).

Reactie: zie reactie op vraag V.13.

V.15 Weginrichting: knik in de Stadhouderslaan aanpassen.

Reactie: zie reactie op vraag V.13.

V.16 Weginrichting: een drempel aanbrengen in de Stadhouderslaan en tegenoverliggende weg.

Reactie: zie reactie op vraag V.13.

Samenwerkingspartners:

V.17 Capaciteit: meer parkeerplaatsen bij Meester Duisterhoutschool benodigd (nu parkeeroverlast in aangrenzende straten).

Reactie: zie reactie op vraag V.13.

V.18 Snelheidshandhaving: herhaal in de huidige situatie 50 km/u regime op de Oranje Nassaulaan in verband met te hard rijden.

Reactie: zie reactie op vraag V.13.

V.19 Evenementen: lastig om de wijk uit te komen in verband met verkeersopstopping ter hoogte van de K.R. Poststraat en Oranje Nassaulaan.

Reactie: in de notitie “Doelen, kaders en beoordelingscriteria Bereikbaarheid Heerenveen” van juni 2015 is ten aanzien van de algemene bereikbaarheid de volgende doelstelling geformuleerd: *optimale in- en externe bereikbaarheid van Heerenveen*. De bereikbaarheid tijdens evenementen is hierin als subdoelstelling expliciet benoemd. Dit betekent dat als randvoorwaarde geldt dat de verbetervoorstellen er niet toe mogen leiden dat de huidige ontsluiting van Heerenveen bij evenementen verslechtert. Randvoorwaarde daarbij is wel dat tijdens evenementensituaties het verkeer goed gemanaged moet worden.

Achterliggende wens achter deze opmerking is om een extra ontsluiting van en naar de wijk Skoatterwâld te realiseren. Bijvoorbeeld via de A7-aansluiting bij Tjalleberd, dan wel een verbinding/doorsteek te realiseren tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Skoatterwâld. Zie hiervoor de reacties op de vragen IV.12 en III.14.

Conclusie: dit aandachtspunt is bekend bij de gemeente Heerenveen.

V.20 Beperken verkeersstromen: faciliteer een supermarkt midden in de wijk Skoatterwâld. Op deze manier zijn bewoners van de wijk niet meer aangewezen op het centrum van Heerenveen voor hun dagelijkse levensbehoeften.

Reactie: in de Structuurvisie Heerenveen (2011) wordt op pagina 56 gesteld dat supermarkten veel bezoekers trekken en daarom onderdeel uitmaken van het netwerk van trekkers in het centrum van Heerenveen. Door de ligging van een supermarkt in of aan de rand van het centrum wordt een bezoek aan het winkelcentrum gestimuleerd. De aanwezigheid van supermarkten in of aan de rand van het centrum is dus belangrijk voor het functioneren van de winkelacht in Heerenveen. Het uitgangspunt blijft dan ook dat supermarktontwikkeling direct gekoppeld moet worden aan de winkelacht in het centrum en buiten het centrum niet worden toegestaan.

Conclusie: de suggestie wordt niet overgenomen.

VI. Suggesties inpassingsplan landschap

A. Suggesties landschappelijke inrichting K.R. Poststraat

Groen

VI.1 Inrichting: meer ruimtelijke samenhang, het is te tuintjesachtig ingedeeld.

Reactie: het concept is een verbindende loper ('de strip') met eenduidig materiaalgebruik, waarin allerlei functies en voorzieningen zijn opgenomen. Het vervangen van de bestaande plantvakken met bodembedekkers door een haag die ook tussen de huidige plantvakken loopt, versterkt het idee van de verbindende loper.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap. Het versterken van de ruimtelijke samenhang versterkt de basisgedachte van het concept.

VI.2 Inrichting: één zone en boompjes laten overgaan in groen.

Reactie: het westelijk gelegen gedeelte, direct tegen de A32 aan, is momenteel een 2D-landschap waarbij het gemotoriseerde verkeer en de verharding domineert. 'De strip als brug' creëert een entree voor Heerenveen die zichtbaar is voor verkeersdeelnemers/weggebruikers/bezoekers van Heerenveen. Eén lint van bomen zou de 'brug' als beeldmerk minder sterk maken (door het plaatsen van bomen komt dit object minder prominent naar voren).

Conclusie: de suggestie wordt niet meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.3 Inrichting: de bomenweide bij het IBF-terrein uitbreiden tot een groter geheel van het bedrijvenfront.

Reactie: de voorgestelde bomenweide is het begin van de entree van Skoatterwâld. Door deze inrichting naar het noorden door te zetten, zal de bomenweide als kenmerk van dé entree van Skoatterwâld verzwakken.

Conclusie: de suggestie wordt niet meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.4 Inrichting: rekening houden met de vele fietsen bij de bushalte, zodat bosjes niet in de verdrinking komen. Het toevoegen van een bomenrij/groenstrook is een suggestie.

Reactie: de bestaande bomen worden zoveel mogelijk gespaard. Als bomen moeten wijken, is het behouden van een symmetrisch beeld het uitgangspunt. Het toevoegen van een haag (rode beuk, *Fagus sylvatica* 'Atropunicea') geeft de loper herkenning doordat deze in de gehele lijn van de K.R. Poststraat kan worden toegepast. Daarnaast heeft de haag een verbindende factor in de derde dimensie ter hoogte van de kantoren. Wanneer het toevoegen van een haag door de hoeveelheid aan functie (abri's en fietsenstallingen) onder druk komt te staan, wordt nader bekeken hoe de loper versterkt kan worden.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Samenwerkingspartners:

Verharding

VI.5 Inrichting: de strook liever niet in drieën knippen.

Reactie: de loper aan de westzijde van de A32 (centrumzijde) bedient drie verschillende gebruikers of combinaties hiervan. Echter, het gevoel van één geheel is zeer belangrijk voor de loper.

Conclusie: de suggestie wordt niet meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.6 Inrichting: zorgen voor consistentie met de rest van Heerenveen in materiaal en kleurgebruik. Roze wordt als voorbeeld/suggestie gegeven.

Reactie: veel inrichtingselementen (verlichtingsmasten, paaltjes, etc.) hebben nu een rood/roze kleur. Deze worden op termijn gewijzigd in een grijze kleur.

Conclusie: de suggestie wordt niet meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap. Het consistent gebruik van materiaal en kleur wordt wel meegenomen.

VI.7 Inrichting: let op verkeersveiligheid in verband met afleiding bij voorsorteerstroken.

Reactie: verkeersveiligheid staat altijd voorop bij het maken van plannen.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Inrichtingselementen

VI.8 Inrichting: onder de brug het plafond wit schilderen.

Reactie: het transformeren van de uitstraling van de onderdoorgangen is onderdeel van het inpassingsplan. Hierdoor worden de onderdoorgangen sociaal veiliger en krijgen de kunstwerken een meer uitnodigende uitstraling en eigen identiteit. In deze fase van het ontwerp is gekeken naar de toevoeging van ledverlichting. Het schilderen van het beton kan in een latere fase wellicht een toevoeging hebben.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.9 Inrichting: zoek naar een beeldmerk Heerenveen voor kunstwerk (voorbeeld Verlengde Schrans Leeuwarden).

Reactie: de strip als brug of het opgaande element op de nieuwe rotonde zijn plekken waarop/waarin een beeldmerk heel passend zou zijn. In welke vorm dit het beste kan, wordt bekeken in een verder ontwerptraject.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Water

VI.10 Inrichting: waterpartij links en rechts liever in evenwicht (in plaats van asymmetrisch).

Reactie: of het hier gaat om de waterpartijen gelegen aan de oost- en westzijde van de A32 of aan de noord- en zuidzijde is in deze reactie niet geheel duidelijk. Het symmetrisch vormgeven zal, gezien de ruimte, betekenen dat het kleinste gedeelte leidend is. Dit is niet mogelijk omdat een grote hoeveelheid water (circa m2 die nu in de plannen zijn meegenomen) nodig is ten behoeve van watercompensatie.

Conclusie: de suggestie wordt niet meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Verlichting

VI.11 Inrichting: de verlichting graag 's avonds dimmen.

Reactie: als het na een bepaalde tijd minder druk wordt op straat is het een mogelijkheid om verlichting te dimmen. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid staan voorop.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.12 Inrichting: verlichting moet altijd werken.

Reactie: zie reactie op vraag VI.11.

VI.13 Inrichting: toepassen van slimme verlichting.

Reactie: zie reactie op vraag VI.11.

VI.14 Inrichting: licht voor voetgangers, een suggestie is het aanlichten van gevels (gevelreflectie).

Reactie: verkeersveiligheid en sociale veiligheid staan voorop. Als blijkt dat een bepaalde groep verkeersdeelnemers (meer) verlichting nodig heeft, moet het plan hierop aangepast worden. Het gebruik van indirecte verlichting (aanlichten van gevels) zou een optie kunnen zijn met meerwaarde (functionele en esthetische verlichting).

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.15 Inrichting: toepassen van led-armaturen.

Reactie: verkeersveiligheid en sociale veiligheid staan voorop. Het toepassen van duurzame oplossingen is natuurlijk het streven.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

B. Suggesties landschappelijke inrichting Het Palet (Skoatterwâld)

Groen

VI.16 Inrichting: in het plan ook graag een paar rode beuken planten (herkenning, eenheid met andere delen van Heerenveen).

Reactie: voor het concept van het Palet: de 'Groen blauwe route' is een els (*Alnus spaethii*) een geschikte boom. Deze soort staat ook naast het stadion aan de westzijde van de A32. Het toevoegen van een rode beuk in de lijn van de 'Groen blauwe route' heeft geen toegevoegde waarde. Wellicht is naast deze lijn wel ruimte voor een rode beuk als accentboom.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Verharding

VI.17 Inrichting: hoe zit het met het kruispunt op de Tjeerd Stienstraweg?

Reactie: in variant 1 is dit het punt waar de as-verspringing van het fietspad en diverse wegen bij elkaar komen. Door het creëren van een plein kunnen deze verkeersbewegingen worden gefaciliteerd en gestuurd.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.18 Inrichting: hoe gaan mensen straks van het eiland af? Komt niet duidelijk naar voren in de schets.

Reactie: voor het verloop van de infrastructuur en de ontsluiting van toekomstige bebouwing is het plan van Skoatterwâld als onderligger gebruikt.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap. Het duiden van de verkeersstromen kan hierin worden meegenomen.

VI.19 Inrichting: zorg voor eenheid in de fietspaden zodat het geen lappendeken wordt.

Reactie: voor het Palet wordt zeker gezocht naar een eenduidigheid. Voor Heerenveen breed zou eenduidigheid van materiaal voor fietspaden een kwaliteit zijn. Dit valt echter buiten de scope van dit project.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.20 Inrichting: er wordt geen aandacht besteed aan de noord-zuid lopende fietsverbinding. Dit voelt als een gemis.

Reactie: in de voorgaande ontwerpfase is gekeken naar de verbindinglijnen die oost-west zijn gelegen. De kwaliteit van de noord-zuidverbinding, groene uitstraling en het vele gebruik, is echter tijdens dit proces wel opgemerkt. Deze lijn zou bij verdere uitwerking van de plannen wellicht ook meegenomen kunnen worden.

Samenwerkingspartners:

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Verlichting

VI.21 Inrichting: over de verlichting werd als overall gemeld; niet te veel, milieuvriendelijk, gedimd, insectvriendelijk en geen overlast.

Reactie: tijdens verdere uitwerking van de plannen wordt er integraal afgestemd: verkeer, beheer, etc. Hierin wordt het aspect verlichting ook meegenomen.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.22 Inrichting: graag eenheid in lantaarnpalen.

Reactie: voor het Palet wordt zeker gezocht naar een eenduidigheid in lantaarnpalen. Voor Heerenveen breed zou eenduidigheid van lantaarnpalen voor gebieden met eenzelfde kwaliteitsniveau een toegevoegde waarde zijn. Dit valt echter buiten de scope van dit project.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Water

VI.23 Inrichting: als er een platte brug komt, hoe komt dat straks met eventuele bootjes in verband met Feannetië?

Reactie/conclusie: de bruggen worden pas op langere termijn vervangen. Dan is de discussie rond Feannetië verder en concreter en kan een definitieve afweging worden gemaakt.

C. Suggesties landschappelijke inrichting Sportweg (Skoatterwâld)

Groen

VI.24 Inrichting: hoe zit het straks met onderhoud? Gaat dat regelmatig gebeuren?

Reactie/conclusie: voor de definitieve plannen worden beheerplannen gemaakt en de financiële consequenties daarvan worden vertaald in de begroting.

VI.25 Inrichting: de huidige vlinderweide willen we graag zo houden.

Reactie: de vlinderweide kan als gebied/zone aan de 'Stedelijke as' een positie krijgen.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.26 Inrichting: de dode boom in de vlinderweide heeft voor bewoners een karakteristieke waarde. Men ziet graag dat deze boom blijft.

Reactie: de vlinderweide kan als gebied/zone aan de 'Stedelijke as' een positie krijgen. Of de positie van de 'dode boom' hierin past, moet nader worden bekeken.

Samenwerkingspartners:

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.27 Inrichting: maak de hagen hoog genoeg zodat mensen er niet overheen kunnen stappen.

Reactie: hoogte alleen is niet maatgevend of mensen er gemakkelijk overheen kunnen stappen. De breedte van de haag speelt hierbij ook een rol. Voor de gewenste uitstraling, een kader, maar ook zicht, wordt nader bekeken wat de juiste hoogte-breedte verhouding van de hagen moet zijn.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Verharding

VI.28 Inrichting: hoe zit het straks met parkeren?

Reactie: dit project is niet bedoeld om wijzigingen in de parkeercapaciteit dan wel parkeerrouting aan te brengen. De huidige situatie blijft dan ook gehandhaafd.

Conclusie: geen wijzigingen in de parkeersituatie.

VI.29 Inrichting: in welke richting moeten automobilisten straks? Kan ik overal komen? In dit ontwerp is onduidelijk hoe je nu bij Abe Lenstra of de huisartsenpraktijk komt.

Reactie: voor het gemotoriseerde verkeer is het de bedoeling dat alle verkeersbewegingen die nu gemaakt kunnen worden (m.u.v. oneigenlijk gebruik dat nu plaatsvindt) in de nieuwe situatie ook kunnen plaatsvinden.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.30 Inrichting: kun je nog met de fiets oversteken om te pinnen bij de Rabobank?

Reactie: in verdere uitwerking van de plannen wordt ingezoomd op welke oversteken nodig zijn.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.31 Inrichting: blijft er overal genoeg doorgang voor ambulances etc.?

Reactie: tijdens verdere uitwerking van de plannen wordt integraal afgestemd: verkeer, beheer, etc. Hulpdiensten zijn hierin ook een partij. Zij borgen de bereikbaarheid van hulpdiensten.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.32 Inrichting: denk aan parkeerplaatsen bij de school in de straat.

Reactie: het toevoegen van parkeerplaatsen is niet meegenomen in de voorgaande ontwerpfase. Het ontwerp beperkt zich tot de vloeiende lijn van de 'stedelijke as', de lijn zelf en de aangrenzende randen.

Samenwerkingspartners:

Bij verdere uitwerking van de plannen kan de beslissing vallen dat dit wel een onderdeel wordt van het programma.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.33 Inrichting: denk aan veiligheid bij oversteken (onder andere de oversteek naar Domela Nieuwenhuisweg en Abe Lenstra stadion.

Reactie: in het plan zijn de twee oversteken in de vorm van een plateau vormgegeven, om de veiligheid te borgen van fietsers en voetgangers. Naast het hoogteverschil heeft materiaal en kleurgebruik een attentie-verhogende factor. Bij verdere uitwerking van de plannen is veiligheid een belangrijk aspect.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.34 Inrichting: de combinatie van voetpad en fietspad is onhandig. Vooral met drukte tijdens voetbalwedstrijden. Bovendien heeft het een verwarrende werking voor kinderen.

Reactie: de breedte van de 'Stedelijke as' (tussen Domela Nieuwenhuisweg en de Abe Lenstra Boulevard) is ruim: circa 7 meter. Qua beschikbare ruimte zal er geen probleem ontstaan met de verschillende gebruikers. Materiaalgebruik en kleur van de verharding kan de 'Stedelijke as' een zonering meegeven. Dit wordt verder uitgedacht bij verdere uitwerking van de plannen.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Inrichtingselementen

VI.35 Inrichting: het zitelement. Denk goed na over de locatie in verband met scholieren. Wil je ze er wel/niet hebben zitten?

Reactie: het zitelement dat aan de oostzijde van de A32 op de 'Stedelijke as' in het plan is opgenomen, is qua positie georiënteerd op het zuiden. Het lijkt logisch om een zitelement aan de plannen toe te voegen in deze schoolomgeving. De definitieve vorm en locatie komt tot stand bij verdere uitwerking van de plannen.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.36 Inrichting: denk in verband met scholieren ook goed aan prullenbakken.

Reactie: wanneer er een zitelement in deze schoolomgeving definitief wordt opgenomen in de plannen, is het plaatsen van één of meerdere afvalbakken een logisch gevolg.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Verlichting

VI.37 Inrichting: over de verlichting werd als overall gemeld; niet te veel, milieuvriendelijk, gedimd, insectvriendelijk en geen overlast.

Reactie: tijdens verdere uitwerking van de plannen wordt er integraal afgestemd: verkeer, beheer, etc. Hierin wordt het aspect verlichting ook meegenomen.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

VI.38 Inrichting: graag continu licht in tunnels of reagerend op beweging in verband met lichtvervuiling/milieu/CO2.

Reactie/conclusie: de suggestie wordt bij de verdere uitwerking betrokken.

Water

VI.39 Inrichting: vervangen brug goed.

Reactie: niet van toepassing.

VI.40 Inrichting: water niet weghalen.

Reactie: niet van toepassing.

D. Suggesties landschappelijke inrichting Het Meer

Groen

VI.41 Inrichting: graag veel groen/gras bij Het Meer.

Reactie: de basisinrichting van Het Meer bestaat uit gras, hagen en bomen. In het ontwerp zal dit zoveel mogelijk worden doorgevoerd.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Verharding

VI.42 Inrichting: kinderen klauteren op dit moment vaak over het talud naar de Rijksweg. Hier graag rekening mee houden in het nieuwe ontwerp.

Reactie: dit fenomeen was niet onder de aandacht tijdens het voorgaande ontwerpproces. Bij verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken of dit met inrichting te voorkomen is.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Verlichting

VI.43 Inrichting: in de tunnel liever een verlichtingslijn in plaats van een paar felle lichten.

Reactie: in de plannen wordt richting gegeven aan het verlichten van de onderdoorgangen door een vlak (in dit geval het plafond) te voorzien van veel kleine led-lampjes. Of deze lampjes het totale vlak vullen of dat het gewenste effect ook met enkele lijn te realiseren is, wordt bekeken tijdens verdere uitwerking van de plannen.

Conclusie: de suggestie wordt ter overweging meegenomen bij de nadere uitwerking van het Inpassingsplan Landschap.

Samenwerkingspartners: