

Heerenveen beter bereikbaar

Vlot & veilig de A32 op en af!



Heerenveen beter bereikbaar
Aansluitingen A32 Heerenveen

Reactienota Oranje Nassaulaan

Reactie op de aangedragen suggesties in de gesprekken met de omgeving
over het verbetervoorstel in de periode mei 2016 – mei 2017

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 (samenvatting) | 4 |
| A. Verbetersuggesties | 4 |
| III. Het nieuwe verbetervoorstel mei 2017 | 5 |
| 1. Oude verbetervoorstel mei 2016..... | 5 |
| 2. Nieuwe verbetervoorstel mei 2017 | 5 |
| 3. Wijzigingen in het verbetervoorstel | 6 |
| IV. Toelichting op het nieuwe verbetervoorstel mei 2017..... | 7 |
| 1. Aanpak | 7 |
| 2. Resultaat: gewijzigd verbetervoorstel met een goede doorstroming en twee turborotondes..... | 7 |
| V. Quickscan impact vestiging Van der Valk aan de Oranje Nassaulaan..... | 10 |

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 door bewoners en bedrijven mee te laten denken over het ontwerp. Bewoners kunnen suggesties geven over het verbetervoorstel voor deze infra-aanpassingen. Dit is vanaf 2016 tot op heden op verschillende manieren gedaan ten aanzien van de aansluiting Oranje Nassaulaan:

- persoonlijke gesprekken met direct betrokkenen;
- bijeenkomst met bewoners over de Oranje Nassaulaan 24 mei 2016;
- bijeenkomst met bewoners uit Skoatterwâld 31 mei 2016;
- bijeenkomst landschappelijke inpassing op 14 september 2016;
- Meerdere gesprekken met Dorpsbelang Oranjewoud;
- Meerdere gesprekken met Cees den Otter;
- Bijeenkomst met bewoners Alma Tademaweg op 2 november 2016.

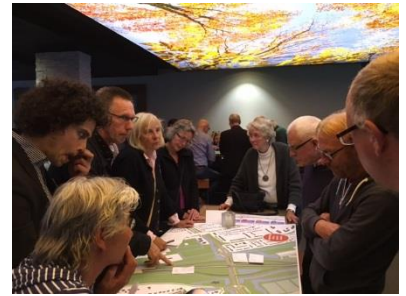
Samenwerkingspartners:

II. Algemene reactie (samenvatting)

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

Een meerderheid van de bewoners vindt de gekozen oplossingsrichting van het verbeter voorstel voor de Oranje Nassaulaan niet wenselijk. In dit voorstel worden drie kruispunten uitgerust met verkeerslichten. Belangrijkste zorg is dat de reistijd (en bijbehorende wachttijd voor de drie verkeerslichten) tussen Skoatterwâld/Oranjewoud en het centrum van Heerenveen hierdoor te lang gaat worden.

Dat de huidige structuur van de aansluiting Oranje Nassaulaan in het verbeter voorstel met een volledige aansluiting op de A32 en een verbinding tussen Skoatterwâld en het centrum van Heerenveen via de Oranje Nassaulaan/Burgemeester Falkenaweg intact blijft, wordt als positief gezien.



Sfeerimpressie bijeenkomst bewoners
Oranje Nassaulaan 24 mei 2016

A. Verbetersuggesties

De gemeente krijgt de algemene verbeter suggestie mee om nogmaals te onderzoeken of één of meer rotonde-oplossingen wellicht toch haalbaar zijn. Bewoners doen verschillende suggesties, bijvoorbeeld om de haalbaarheid van een rotonde op elk afzonderlijk kruispunt van de Oranje Nassaulaan nog eens goed tegen het licht te houden. Er zijn ook suggesties gedaan om twee of meer kruispunten op de Oranje Nassaulaan samen te voegen tot één grote rotonde/ovonde/hondebotrotonde met vijf of meer takken. Daarnaast zijn verschillende suggesties gedaan waarbij de structuur van de aansluiting Oranje Nassaulaan wijzigt, bijvoorbeeld door een toe- of afrit te verplaatsen (en daarmee een 'kwart klaverblad' te creëren) of te combineren. Hierbij is de Stadionweg de meest genoemde optie.

De omgeving benoemt nog enkele belangrijke suggesties:

- Verkeer uitsluitend rechtsaf (en rechtdoor) laten gaan op de kruispunten. Links afslaand verkeer is niet toegestaan.
- Speciale voorrangsregeling op rotondes waarbij verkeer vanaf de zijtakken altijd voorrang heeft ten opzichte van het verkeer op de rotonde (tegenovergestelde van reguliere situatie).

Samenwerkingspartners:

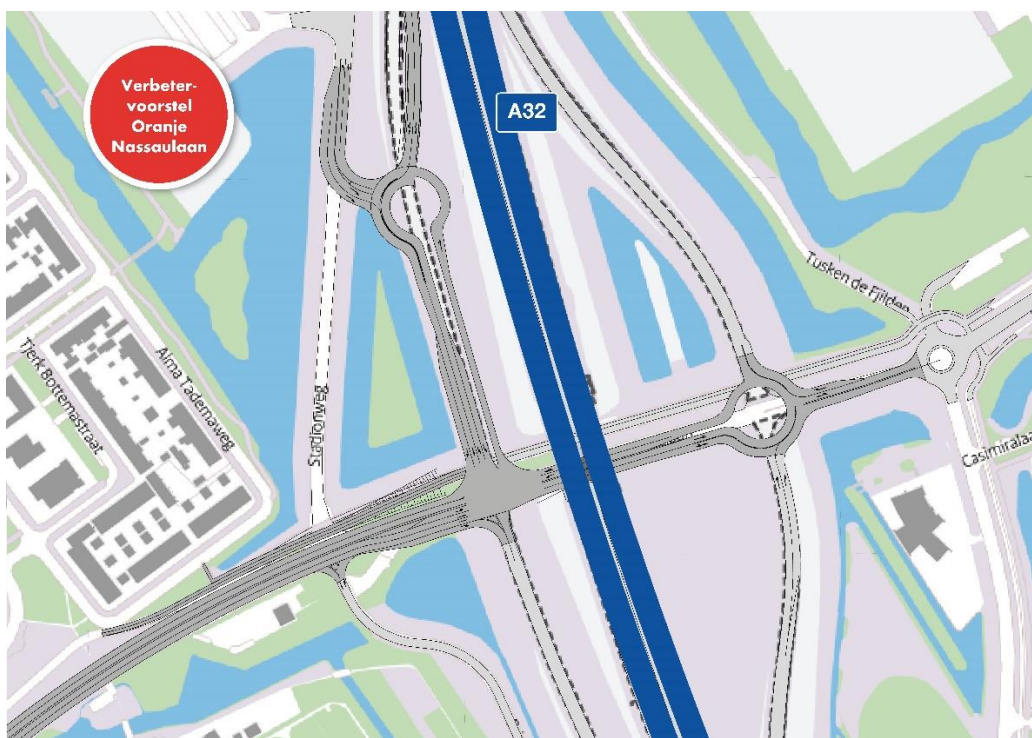
III. Het nieuwe verbetervoorstel mei 2017

Dit hoofdstuk licht de belangrijkste verschillen toe uit het ontwerp verbetervoorstel van mei 2016 en het ontwerp van mei 2017.

1. Oude verbetervoorstel mei 2016



2. Nieuwe verbetervoorstel mei 2017



Samenwerkingspartners:

3. Wijzigingen in het verbetervoorstel

Er is een aantal grote wijzigingen doorgevoerd in het verbetervoorstel om tegemoet te komen aan de wensen van de omgeving. De meest in het oog springende wijzigingen ten opzichte van het verbetervoorstel uit mei 2016 zijn:

1. Samenvoeging van de afrit A32 Noord en de Stadionweg tot een nieuw kruispunt met een drietaks turborotonde.
2. Slechts één kruispunt (i.p.v. 3) met verkeerslichten op de Oranje Nassaulaan aan de westkant van de A32.
3. Een turborotonde op de Oranje Nassaulaan aan de oostkant van de A32, in plaats van verkeerslichten.
4. Het huidige Total tankstation hoeft niet meer verplaatst te worden en kan op de huidige locatie blijven.

Daarnaast is ook een aantal belangrijke elementen behouden in het nieuwe verbetervoorstel:

5. Oranje Nassaulaan uitgevoerd met 2x2 rijbanen.
6. Volledig vrij liggend en verdiept fietspad aan noordzijde Oranje Nassaulaan (totaal benodigde verdiepte lengte van het fietspad wordt zelfs met ca. 70 meter ingekort).
7. De huidige structuur aan de oostzijde A32 blijft behouden, doordat de huidige ligging van de op- en afrit aan oostzijde A32 gehandhaafd blijft.
8. Aansluiting Prinsenweg op Oranje Nassaulaan blijft intact.
9. Aanvullende inpassings- en geluidsmaatregelen bewoners Alma Tademaweg.

IV. Toelichting op het nieuwe verbetervoorstel mei 2017

DOEL: een gedragen verbetervoorstel met een robuuste verkeersafwikkeling, zoveel mogelijk aansluitend bij de wensen van de omgeving. Een verkeersveilig voorstel, zonder terugslag van verkeer op de afritten en passend binnen de financiële kaders.

1. Aanpak

De gemeente Heerenveen hecht grote waarde aan een gedragen verbetervoorstel. Ondanks dat het oude verbetervoorstel uit mei 2016 voldoet aan de doelstellingen die vooraf zijn opgesteld door de betrokken overheden, was het signaal helder vanuit de omgeving: het verbetervoorstel was niet toereikend. Daarom is een meer diepgaande analyse gemaakt in plaats van de eerdere quick-scan beoordeling. In het vervolgonderzoek zijn alle gedane suggesties meegenomen. Gaandeweg het onderzoek is de focus komen te liggen op twee zaken die door de omgeving naar voren zijn gebracht:

- a) Verdiepend onderzoek naar de haalbaarheid van één of meerdere rotondevarianten op de Oranje Nassaulaan.
- b) Verdiepend onderzoek naar de haalbaarheid van structuuraanpassing van de aansluitingen op de Oranje Nassaulaan (N.B.: kwart klaverblad varianten of varianten met een combinatie van de afrit A32 Noord met de Stadionweg).

Dit betekent concreet dat:

- (1) Van bovengenoemde varianten een aantal schetsontwerpen is opgesteld om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke inpasbaarheid.
- (2) De gemeente Heerenveen aanvullend overleg heeft gevoerd met Rijkswaterstaat over de haalbaarheid en toepassing van wettelijke normen die gelden voor het ontwerp van op- en afritten.
- (3) Van een aantal ruimtelijk inpasbare varianten de verkeerskundige effecten in detail zijn doorgerekend met het verkeersmodel Heerenveen.

2. Resultaat: gewijzigd verbetervoorstel met een goede doorstroming en twee turborotondes

De belangrijkste resultaten van het verdiepend onderzoek zijn hier op een rij gezet. In algemene zin (geldend voor alle kruispunten) zijn de volgende constatering gedaan:

- Door te kiezen om verkeer uitsluitend rechtsaf te laten slaan op kruispunten (linksaf slaan is niet meer mogelijk), neemt het totaal aantal verkeersbewegingen op de Oranje Nassaulaan flink toe. Verkeer moet immers nu via een volgend kruispunt omrijden om alsnog in gewenste richting te kunnen gaan. Per saldo (extra verkeersbewegingen afgezet tegen het verdwijnen van linksaf bewegingen) betekent dit een extra aanslag op de capaciteit van de kruispunten. Deze suggestie is dan ook niet overgenomen.
- Voorrangsregeling op rotonde voor verkeer vanaf zijtakken: hierdoor komt verkeer dat op de rotonde zelf rijdt regelmatig tot stilstand (moet immers voorrang verlenen aan verkeer vanaf zijtakken). Dit leidt tot wachtrijen op de rotonde. De beschikbare ruimte op geen enkele rotonde-variant is toereikend om deze wachtrijen op te kunnen vangen, waardoor de wachtrij terugslaat en de rotonde vastloopt.

Samenwerkingspartners:

Westzijde A32: een combinatie van de Stadionweg en de afrit A32 Noord is haalbaar.

Er is uitvoeriger gekeken naar de suggestie om de afrit van de A32 vanuit het noorden aan te sluiten met een nieuwe rotonde op de Stadionweg. Belangrijk voordeel van deze variant is dat er nog maar één kruispunt overblijft op de Oranje Nassaulaan.

Uit de eerdere quickscan bleek dat een dergelijke nieuwe rotonde te dicht bij de Oranje Nassaulaan zou komen te liggen en hierdoor niet goed kan functioneren. Uit nader onderzoek en overleg met Rijkswaterstaat blijkt dat er toch een variant haalbaar is waarbij de rotonde in de Stadionweg op voldoende afstand van de Oranje Nassaulaan komt te liggen. Nader onderzoek wijst namelijk uit dat de lengte van het weefvak tussen beide huidige aansluitingen op de A32 binnen de normen kan worden ingekort. Dat betekent dat de afrit eerder kan beginnen zodat voldoende lengte kan worden gerealiseerd en de rotonde meer noordelijk kan worden geprojecteerd. Dit ontwerp voldoet aan de ontwerp-eisen van Rijkswaterstaat.

Een alternatief om slechts één kruispunt aan de westzijde van de A32 op de Oranje Nassaulaan over te houden, is beide kruispunten te combineren tot één ovonde/hondebot-variant op de Oranje Nassaulaan. In deze variant zitten minimaal zes takken op één ovonde. Dit leidt tot extra omrijd-bewegingen van een deel van het verkeer over de ovonde. Er is geen ovonde-variant met voldoende capaciteit om al deze (deels extra) verkeersbewegingen goed af te wikkelen.

Oranje Nassaulaan: aan de westzijde van de A32 kunnen beide bestaande kruispunten samengevoegd worden.

Met de conclusie dat de Stadionweg en de afrit A32 te combineren zijn, werd ook duidelijk dat beide richtingen slechts via één tak kunnen aansluiten op de Oranje Nassaulaan. Dit betekent dat er slechts nog één kruispunt nodig zou zijn op de Oranje Nassaulaan aan de westzijde A32. Grote vraag daarbij was of één gecombineerd kruispunt alle verkeersstromen goed kan verwerken. Uit simulaties met het verkeersmodel blijkt dat een kruispunt met verkeerslichten het verkeer uitstekend kan afwikkelen.

De met verkeerslichten geregelde kruising op de Oranje Nassaulaan is in het ontwerp zodanig geoptimaliseerd dat er sprake is van een vlotte afwikkeling. Bovendien is met dit ontwerp nauwelijks sprake van verkeer dat onnodig wacht voor rood licht. Dit komt onder andere doordat de verkeerslichten niet zijn gekoppeld aan andere verkeerslichten. Daarnaast voorziet het ontwerp voor alle richtingen een eigen opstelstrook en kent het twee vrije rechts-affers voor verkeer: één vanuit het noorden richting Oranje Nassaulaan/B. Falkenaweg en één vanuit het westen richting de toerit A32 Zuid.

Dit maakt het mogelijk om aan de westzijde beide bestaande kruispunten samen te voegen. Hierbij houdt de Prinsenweg een eigen aansluiting op de Oranje Nassaulaan. Ook is de haalbaarheid onderzocht van een oplossing waarbij het kruispunt op de Oranje Nassaulaan met verkeerslichten wordt vervangen door een turborotonde. Een dergelijke oplossing kent als nadeel dat deze minder robuust is. Bovendien kunnen er geen hiaten gecreëerd worden in de verkeersstromen om, zo nodig, (één van) beide aangrenzende turborotondes te ontlasten. (Zie ook de toelichting bij de keuze voor een geoptimaliseerde turborotonde aan de oostzijde van de A32). Bovendien is het niet mogelijk om in te grijpen bij de verkeersstromen in het geval van calamiteiten, omdat er geen verkeerslichten staan.

Samenwerkingspartners:

Oostzijde A32: een geoptimaliseerde turborotonde kan het verkeer goed afwikkelen.

Alle varianten zijn nog eens goed tegen het licht gehouden om een turborotonde op het kruispunt mogelijk te maken op de op- en afrit A32 aan de oostzijde A32. Het werd snel nogmaals bevestigd dat het omklappen van de op- of afrit (kwart klaverblad varianten) weliswaar tot een verbeterde doorstroming leidt (en daarmee de haalbaarheid van een turborotonde vergroot), maar niet verkeersveilig inpasbaar is (kwart klaverblad in zuidoost kwadrant). Bovendien past het niet binnen het beschikbare budget en het maakt de fietsroute tussen het centrum en de oostkant van Heerenveen minder aantrekkelijk (kwart klaverblad in noordoost kwadrant).

Vervolgens richtte het onderzoek zich op optimalisaties van de turborotonde. Met behulp van het verkeersmodel is ook gekeken naar combinaties en een wisselwerking tussen de beide aangrenzende kruispunten. Hieruit blijkt dat een solitair kruispunt, zonder combinatie met één van beide aangrenzende kruispunten, de meest optimale doorstroming kent. Bijkomend voordeel is dat het verkeer niet dicht langs de woningen in de wijk Oranjewoud-noord wordt geleid voordat het richting de oprit A32 centrum kan gaan. Dit is wel het geval bij een gecombineerd kruispunt met de Cissy v. Marnixveldtlaan in de vorm van een ovonde.

Uit simulaties met het verkeersmodel blijkt dat een turborotonde met twee rijbanen vanaf het centrum en twee rijbanen vanaf de afrit A32 de meest robuuste doorstroming oplevert. Bij deze oplossing moeten wel de verkeerslichten aan de westzijde worden aangepast. Hiermee ontstaan voldoende hiaten in de verkeersstroom, dat voorkomt filevorming op de afrit A32 vanuit het zuiden. Uit simulaties met het verkeersmodel blijkt dat dit goed mogelijk is. Een extra maatregel tegen filevorming is de installatie van een filemeetpunt op de afrit A32. Dit meetpunt kan de verkeerslichten beïnvloeden.

Samenwerkingspartners:

V. Quickscan impact vestiging Van der Valk aan de Oranje Nassaulaan

Gelet op de actuele discussie rond een eventuele vestiging van een Van der Valk hotel bij de afslag Oranje Nassaulaan is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten.

Bijgaande schets geeft een indicatie van de locatie. Bij vestiging van het hotel vervallen de eerder geplande woningbouw en de commerciële functies op deze plek. In het verkeersmodel waren deze functies gepland. Uit een quick-scan blijkt dat het verkeersprofiel van de hotelfunctie in vergelijking met het verkeersprofiel van de eerder geplande functies in het verkeersmodel geen extra verkeersdruk met zich mee brengt in de spitsuren.



Samenwerkingspartners: