

BIJLAGE: 4 SCENARIO'S KRUISPUNT HEERENVEEN MIDDEN

VARIANT A (was eerder VARIANT 1)



Twee rotondes met elk drie afslagen. De variant bevat daarnaast twee fietstunnels. De Noord-Zuid fietstunnel is gepositioneerd aan de Zuidoost en Noordwest zijde van de BF-weg.

VARIANT B (was eerder VARIANT 3)



Gelijk aan variant A, verschil is dat de Noord-Zuid fietsverbinding gespiegeld is (van Zuidwest naar Zuidoost). Vanwege de Zuidwestelijke positie is een extra tunnel nodig onder de BF-weg zuid door

VARIANT C



Turborotonde met fietsverbinding met twee fietstunnels én twee fietskruispunten (T-splitsingen).

Variant D



Kruispunt met verkeerslichten voor auto's, fietsers en voetgangers. Deze variant kent geen fietstunnels.

Vanaf de Oranje Nassaulaan is voor autoverkeer komend vanaf de snelweg een aparte linksaf richting de Hoflaan voorzien.

Voor elk van de varianten is een filmpje beschikbaar via www.heerenveen.nl/rotondeheerenveenmidden

VERVALLEN SCENARIO'S na december 2020

Variant 2 = buiten beschouwing



Een combinatie van variant A en B waarbij de fietsverbinding in Zuidwestelijke en Noordwestelijke richting is gepositioneerd. Vanwege het ontbreken van zichtlijnen kon deze variant niet op draagvlak rekenen tijdens de 2^e bijeenkomst.

Variant 4 = buiten beschouwing



Turborotonde met fietsverbinding van Zuidwest naar Noordoost met een fietskruispunt in het Noordoostelijke kwadrant (bij de Saskiaflat).

Bij de inpassing is gebleken dat deze variant voor fietsverkeer, ondanks optimalisaties, niet veilig is. De zichtlijnen zijn erg beperkt, waardoor het fietskruispunt

Basisscenario 2: turborotonde met gelijkvloerse oversteek

In een verkennend stadium is eveneens gekeken naar een turborotonde met gelijkvloerse oversteek voor fietsers en voetgangers. Vanwege het feit dat het om een druk kruispunt gaat, die in de toekomst alleen maar drukker wordt, komt de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer in het geding. Dit is met name van toepassing op de Noord-Zuid verbinding. Belangrijkste oorzaak is, naast de grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer, dat fietsers en voetgangers tweemaal twee rijstroken (totaal vier) moeten oversteken, waarbij het autoverkeer voorrang heeft. Op drukke (spits)periodes is er daarom zonder regulering (verkeerslichten), slechts (zeer) beperkt gelegenheid om het kruispunt te passeren voor fietsers en voetgangers. Dit geldt nog eens extra voor mensen die slecht ter been zijn. Tot slot bestaat ook het risico op verkeersonveilige situaties, doordat fietsers (bijv. scholieren) ongewenste risico's bij het oversteken gaan nemen als de wachttijden te hoog oplopen.

De optie om de fietsers- en voetgangers in de voorrang te brengen heeft een sterk nadelig effect op de doorstroming van het autoverkeer. Gevolg is wachtrijvorming autoverkeer ter hoogte van de fiets- en voetgangersoversteken.

Op basis van bovenstaande is deze variant niet verder uitgewerkt.

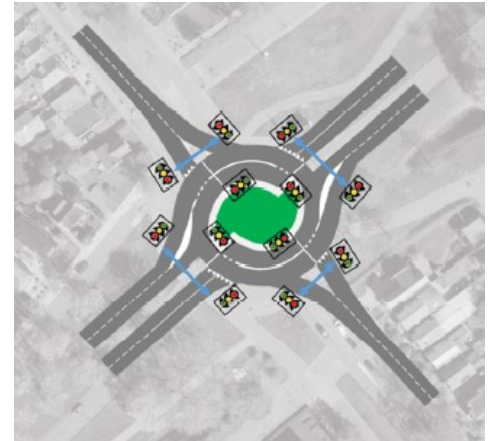
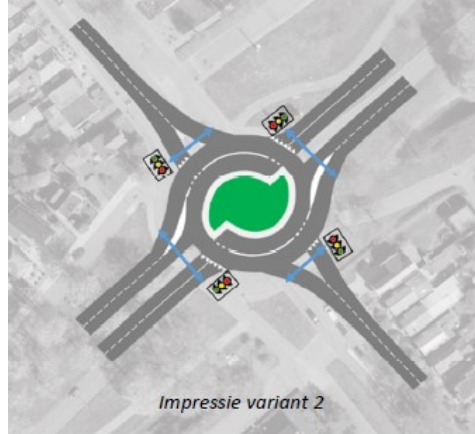
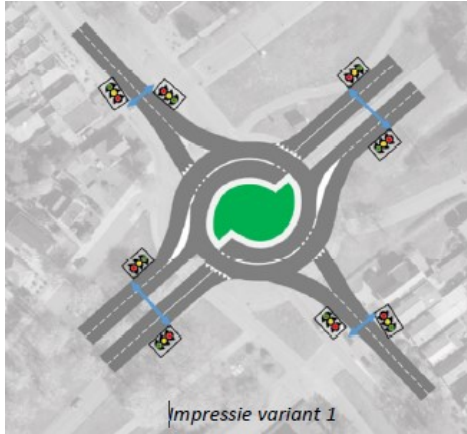
Basisscenario 3: turborotonde met verkeerslichten

Om toch zo dicht mogelijk bij de wensen van de omgeving aan te sluiten is onderzocht of een turborotonde met verkeerslichten ook realiseerbaar is. Voordeel is dat verkeer

tijdens de spits gereguleerd kan worden en fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken. Overdag zouden de verkeerslichten uit kunnen.

In een QuickScan zijn een drietal opties onderzocht:

1. Alleen verkeerslichten bij oversteekpunten langzaam verkeer.
2. Verkeerslichten ter hoogte van de rotonde: al het langzaam verkeer krijgt ineens groen
3. Verkeerslichten ter hoogte van de rotonde én op de rotonde.



Oplossing 1 is niet wenselijk, omdat:

- Autoverkeer moet meerdere malen stoppen (max. 3 keer): 2x fietsoversteek én 1x op de rotonde zelf.
- De vraag is in hoeverre automobilisten dit verwachten bij verkeerslichten op korte afstand van elkaar. Groen kan betekenen dat op korte afstand opnieuw gewacht moet worden voor een volgend verkeerslicht.
- Afwikkeling op rotonde meer in pelotons in plaats van geleidelijk. Het is de vraag of de capaciteit van de rotonde voldoende is.

Oplossing 2: niet haalbaar vanwege te lange cyclustijd (ruim > 120 seconden)

Oplossing 3: niet haalbaar, omdat de opstelruimte op de rotonde minimaal is. Kruispunt loopt vast.