

# GVVP Haren



## Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012 - 2017

# **GVVP Haren**

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012 - 2017

Gemeente Haren

Grontmij Nederland B.V.  
Haren, 28 september 2012

# Verantwoording

**Titel** : GVVP Haren

**Subtitel** : Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2012 - 2017

**Projectnummer** : 314988

**Referentienummer** : GM-0072908

**Datum** : 28-09-2012

**Auteur(s)** : ing. R.R. van der Velde & ing. E. Bos

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Nieuwe Stationsweg 4  
9751 SZ Haren  
Postbus 125  
9750 AC Haren  
T +31 50 533 44 55  
F +31 50 534 96 11  
[www.grontmij.nl](http://www.grontmij.nl)

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	6
2	Werkwijze en proces.....	8
2.1	Werkwijze.....	8
3	GVVP Haren 2005.....	12
4	Evaluatie.....	13
4.1	Evaluatie Komplan Haren (d.d. 30-08-2004).....	13
4.2	Evaluatie wegencategorisering Haren (d.d. 24-10-2007).....	14
4.3	Evaluatie Shared Space (d.d. 11-02-2009).....	16
4.4	Conclusies evaluatie.....	17
4.5	Aanbevelingen.....	18
4.6	Beleidsnotitie 'Veilig oversteken in Haren'.....	20
5	Beleid omringende en hogere overheden.....	22
6	Ontwikkeling verkeersveiligheid.....	25
7	Huidige verkeersstructuur auto, fiets, OV.....	34
8	Verkeersintensiteiten en –stromen.....	39
8.1	Verkeersintensiteiten en snelheden.....	39
8.2	Verkeersstromen.....	43
9	Hulpdiensten.....	48
10	Veilige schoolomgevingen.....	50
11	Consultatie dorpen.....	52
12	Knelpunten.....	53
13	Effecten ontwikkelingen.....	57
13.1	Externe ontwikkelingen.....	57
13.2	Verkeersmodel GroningenPlus.....	58
13.3	Plannen en Ontwikkelingen Haren.....	59
13.4	Woningbouw Haren Noord.....	61
13.5	Scholen Haren Noord.....	66
13.6	Ontwikkelingen Oosterhaar.....	68
13.7	Nesciopark en P+R Haren/A28.....	71
13.8	Project Raadhuisplein.....	72
13.9	Ontwikkeling Meerweg.....	73
13.10	Ontwikkeling stationsgebied.....	75
13.11	Herinrichting Vondellaan / Hendrik de Vries plantsoen.....	77
13.12	Bereikbaarheid Oosterhaar / Raamwerk RegioRail.....	80
13.13	Totaalbeeld effecten autoverkeer.....	91



13.14	Totaalbeeld effecten op fietsstromen en fietsstructuur .....	91
14	Inrichting Kerklaan, Oosterweg, Dilgtweg .....	94
15	Rijksstraatweg Glimmen .....	99
16	Fietsroute Plus Groningen - Haren - Zuidlaren .....	103
17	Ketenmobiliteit .....	108
18	Conclusies en aanbevelingen .....	112
18.1	Terugblik .....	113
18.2	Heden .....	113
18.3	Vooruit kijken .....	116
18.4	Uitwerking thema's .....	118

Bijlage 1: Verslagen consultatie bijeenkomsten dorpen

Bijlage 2: Kentekenonderzoek

Bijlage 3: Observaties

Bijlage 4: Enqueteformulier

Bijlage 5: Poster Veilige schoolomgevingen



35-GF-HT



# 1 Inleiding

## Aanleiding

Het vigerende GVVP Haren dateert uit 2005 en behoeft actualisatie. Dit om een actueel beeld van de huidige verkeerssituatie te geven, maar ook om een robuuste visie te ontwikkelen die inspeelt op de ontwikkelingen in en rondom Haren. Er spelen diverse actuele onderwerpen die vragen om verkeerskundige antwoorden of verkeerskundige uitgangspunten. Enkele voorbeelden hiervan zijn de woningbouwontwikkeling in Haren Noord, de ontwikkelingen op en rond het Raadhuisplein – Haderaplein, de stationsomgeving en het project 'Veilige schoolomgevingen'. Deze ontwikkelingen moeten niet ad hoc worden benaderd, maar vragen om een integrale visie.

Het project 'Veilige schoolomgevingen' is geïntegreerd in het GVVP.

## Opgave

Het nieuwe GVVP Haren is een leidraad bij projecten en opgaven in de komende jaren. Evenals het huidige GVVP 2005 is het nieuwe GVVP een praktisch document dat de verkeerskundige blauwdrukken bevat voor projecten en voor de wijze waarop wordt geanticipeerd op ontwikkelingen. Het GVVP Haren biedt de gemeente Haren de uitgangspunten om de huidige kwaliteiten van het Harense wegennet te behouden en te versterken.

Het GVVP stelt het College van B&W en de gemeenteraad in staat om een heldere en gedragen visie op het gebied van verkeer en vervoer vast te stellen met daaraan gekoppeld besluiten over (infrastructurele) maatregelen en acties voor de korte en (middel)lange termijn.

## Resultaat

Het gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Haren is een beleidsdocument dat:

- inzicht geeft in trends en ontwikkelingen van het verkeer in Haren in de afgelopen jaren;
- inzicht geeft in toekomstige ontwikkelingen en hun effecten;
- kaders bevat voor het behouden en versterken van de kwaliteiten van het Harense wegennet;
- verkeerskundige blauwdrukken bevat voor het anticiperen op ontwikkelingen;
- uitwerkingen bevat van actuele thema's;
- een integrale verkeersvisie geeft, ter voorkoming van ad hoc inspelen op vraagstukken;
- een onderlegger is bij overleg met provincie en Regio.

## Het karakter van het plan

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Haren (GVVP) is een plan op structuurniveau. Daarmee worden knelpunten, ontwikkelingen en tendensen op structuurniveau geanalyseerd. Maatregelen en ontwikkelingsrichtingen worden eveneens op structuurniveau gepresenteerd. Concrete maatregelen zullen later in op uitvoering gerichte plannen moeten worden uitgewerkt. Het GVVP biedt hiervoor de uitgangspunten.

## Opbouw rapportage

Om tot bovengenoemd resultaat te komen is het GVVP Haren in drie fasen verdeeld: 'Terugblik', 'Heden' en 'Vooruit kijken'. Daarnaast is in het onderdeel 'Uitwerking thema's concrete invulling gegeven aan verkeerskundige vraagstukken. Door de behandeling van deze onderdelen in het GVVP zijn in het GVVP antwoorden gegeven op de onderstaande vragen.

- Wat zijn de ervaringen uit het verleden, wat heeft het verkeersbeleid opgeleverd?
- Wat is de huidige stand van zaken: waar spelen knelpunten?
- Wat zijn de effecten van de ontwikkelingen en welke gevolgen hebben die?
- Wat zijn de aanbevelingen voor de toekomst, wat zijn de verkeerskundige opgaven?

In hoofdstuk 2 'Werkwijze en proces' zijn de onderdelen benoemd die per fase behandeld worden in dit GVVP. De fase 'Terugblik' wordt behandeld in de hoofdstukken 3 en 4. Hoofdstuk 3 beschrijft de hoofdlijnen van het beleid van het vigerende GVVP 2005. Hoofdstuk 4 evaluaties van het Komplan Haren, de wegcategorisering en Shared Space.

De hoofdstukken 5 tot en met 12 gaan in op de fase 'Heden'. Hierin wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het beleid van hogere overheden. De overige hoofdstukken in de fase 'Heden' gaan in op de huidige verkeerssituatie in Haren. Zo wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de verkeersveiligheid, in hoofdstuk 7 op de verkeersstructuur en in hoofdstuk 8 op de verkeersintensiteiten en verkeersstromen. De onderwerpen hulpdiensten, Veilige schoolomgevingen en consultatie dorpen worden in de hoofdstukken 9 tot en met 11 behandeld. De fase 'Heden' wordt in hoofdstuk 12 afgesloten met een weergave van de huidige verkeersknelpunten.

De fase 'Vooruit kijken' wordt behandeld in hoofdstukken 13. Hierin worden de effecten van de toekomstige ontwikkelingen in en rond Haren beschreven.

De concrete uitwerking van een aantal actuele thema's vindt plaats in de hoofdstukken 14 tot en met 17. Deze hoofdstukken gaan achtereenvolgens in op de (her)inrichting van de Kerklaan, Oosterweg en Dilgtweg, de Rijksstraatweg Glimmen, de Fietsroute Plus Groningen – Haren – Zuidlaren en ketenmobiliteit. De fase 'Vooruit kijken' wordt afgesloten met het presenteren van de verkeersstructuurvisie.

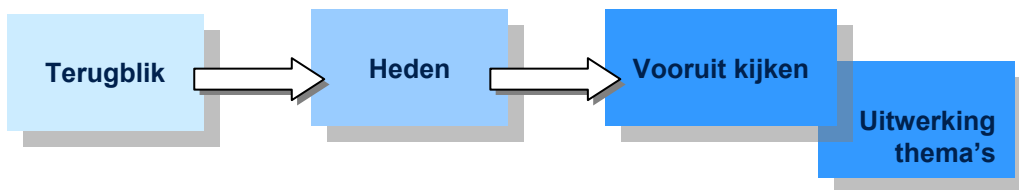
Hoofdstuk 18 bevat de conclusies en aanbevelingen. Deze worden uitgebreid behandeld, zodat het hoofdstuk zich ook separaat goed laat lezen en daarbij een compleet beeld geeft van het GVVP.



## 2 Werkwijze en proces

### 2.1 Werkwijze

In dit hoofdstuk is de werkwijze voor het opstellen van het GVVP Haren beschreven. De werkwijze is onderverdeeld in 3 fasen.



Hieronder de onderdelen per fase, zoals die in het GVVP worden behandeld.

#### Terugblik

- GVVP Haren 2005
- Evaluatie Komplan Haren
- Evaluatie wegencategorisering – relatie met project Vondellaan
- Evaluatie Shared Space (kwetsbare groepen: ouderen – kinderen – visueel gehandicapten)
- Leerpunten uitgevoerd beleid

#### Heden

- Beleid omringende en hogere overheden
- Verkeersveiligheid
- In beeld brengen huidige verkeersstructuur auto, fiets en openbaar vervoer
- Huidig beeld verkeersintensiteiten en verkeersstromen, inclusief doorgaand verkeer Glimmen (kentekenonderzoek)
- Functioneren huidig parkeerbeleid
- Hulpdiensten
- Waar spelen knelpunten?
- Veilige schoolomgevingen
- Consultatierondes dorpen

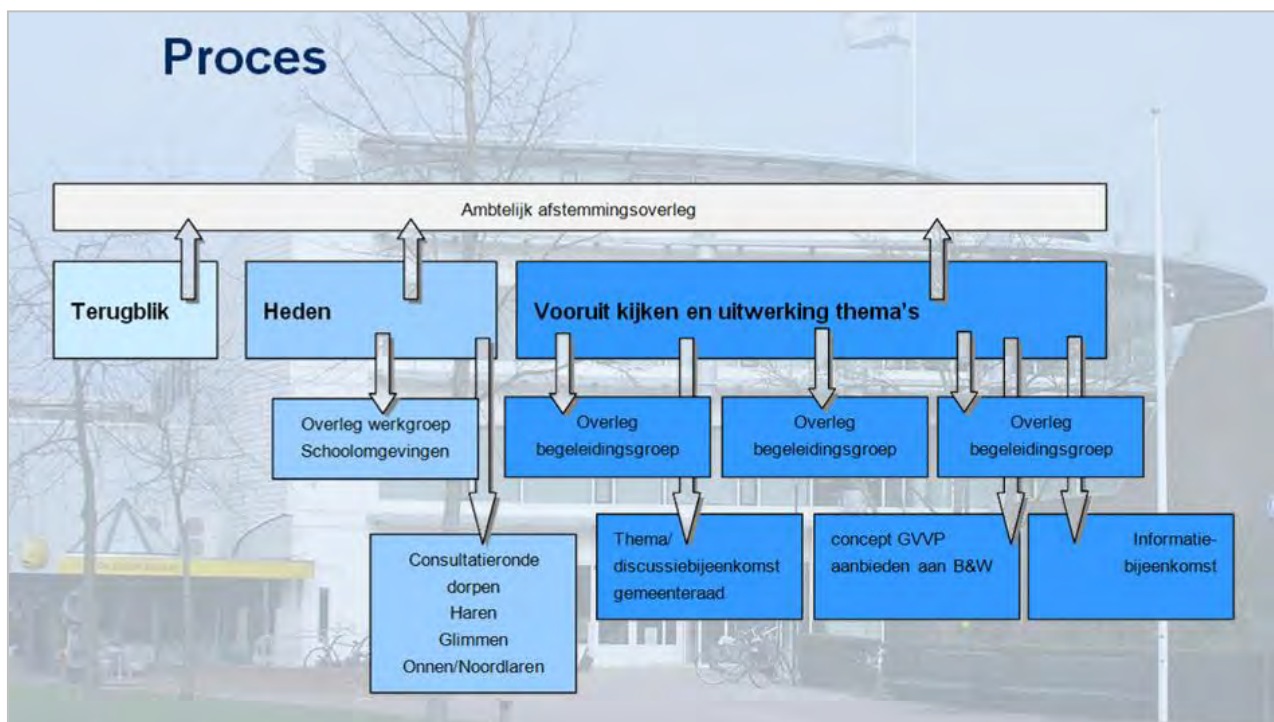
#### Vooruit kijken

- Effecten ontwikkelingen intern en extern
- Extern: Regio Groningen Assen, Raamwerk RegioRail, Aanpak Ring Zuid
- Intern plannen en ontwikkelingen en hun effecten
- Effecten: verkeersstromen en verkeersintensiteiten
- Verkeersmodel: plot situatie 2030, verschilplot 2008 - 2030

#### Uitwerking Thema's

- Herinrichting Kerklaan, Oosterweg, Dilgtweg
- Rijksstraatweg Glimmen
- Ketenmobiliteit

Terugblik	Heden	Vooruit kijken
GVVP Haren 2005	Beleed omringende overheden	Effect ontwikkelingen extern
Evaluatie Komplan Haren	Verkeersstructuren	Effect ontwikkelingen Haren
Evaluatie wegencategorisering	Verkeersveiligheid	Effecten verkeersstromen en verkeersintensiteiten
Evaluatie Shared Space	Verkeersintensiteiten en verkeersstromen	Verkeersstructuur auto, fiets en OV
	Hulpdiensten	Verkeersstructuurvisie
	Veilige schoolomgevingen	Uitwerking actuele thema's
	Consultatie dorpen	
	Knelpunten	



### **Verkeersstructuurvisie**

- Effecten ontwikkelingen intern en extern
- Vraagstukken verkeersstructuur
- Ontsluiting Haren Noord
- Bereikbaarheid Oosterhaar
- Fietsroute Plus Groningen – Zuidlaren
- Ontwikkeling Stationsgebied – afsluiting Nieuwe Stationsweg en fietsroutes
- Winkelcentrum Oosterhaar – Anjerlaan
- Brede School Oosterhaar, afsluiting Mellenssteeg voor autoverkeer

### **Onderdelen GVVP en proces**

In de voorgaande pagina zijn de onderdelen van het GVVP en het processchema gepresenteerd, zoals deze zijn gehanteerd bij het opstellen van het GVVP Haren.

### **Samenwerking met de opdrachtgever**

Het GVVP Haren is in gezamenlijkheid tussen Grontmij en de gemeente Haren opgesteld. Er is frequent ambtelijk overleg gevoerd.

### **Overleg werkgroep Veilige schoolomgevingen**

De samenstelling van de werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van de scholen, de regio-politie, VVN, de Fietsersbond en de gemeente Haren. Er zijn twee bijeenkomsten met de werkgroep geweest. In de eerste bijeenkomst zijn de resultaten van de objectieve en subjectieve analyse gepresenteerd. Tevens is een voorzet gegeven voor mogelijke oplossingsrichtingen voor de aanpak van knelpunten. In de tweede bijeenkomst is het conceptplan voor het vergroten van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen gepresenteerd. De input uit de tweede bijeenkomst is meegenomen in het definitieve plan.

### **Overleg begeleidingsgroep**

Naast overleggen met de verantwoordelijk ambtenaren verkeer is overleg gevoerd met een gemeentelijke begeleidingsgroep, gevormd uit vertegenwoordigers van diverse gemeentelijke afdelingen. Doormiddel van dit overleg is de beschikbare informatie optimaal benut en zijn ideeën ten behoeve van de verkeersstructuurvisie mede gestalte gegeven.

# Terugblik

- GVVP Haren 2005
- Evaluatie Komplan Haren
- Evaluatie wegcategorisering
- Evaluatie Shared Space



### 3 GVVP Haren 2005

In het GVVP 2005 is het huidige verkeersbeleid opgenomen. Hierin is ingezet op het afwikkelen van het verkeer via het huidige wegennet. De fijne rasterstructuur van Haren is benoemd als één van de kwaliteiten van het Harense wegennet. Het verkeer wikkelt zich, vaak gecombineerd met fietsverkeer, af via verschillende wegen. Oostelijk van de Rijksstraatweg geldt dat er geen duidelijk hiërarchisch onderscheid is tussen oost-west verbindingen. Dit alles past ook binnen de Shared Space filosofie die de gemeente aanhangt.

In het GVVP 2005 is het oordeel gegeven dat Haren geen nieuwe (rond)wegen nodig heeft voor de ontsluiting van het dorp zelf, ook niet als gevolg van de ontwikkeling van nieuwe woongebieden zoals toen voorzien. Dit oordeel is tot stand gekomen door analyses op basis van uitgevoerde verkeersonderzoeken.

In het GVVP van 2005 is het handhaven en voortborduren op de huidige schaal en maat van Haren als uitgangspunt benoemd. Dit levert een kleinschalige infrastructuur op, binnen een groot en aaneengesloten verblijfsgebied, met zoveel mogelijk 'normale' straten en kruispuntvormen en een riant groene aankleding. Met handhaving van het fijnmazige stratenpatroon wordt het verkeer gespreid over de straten en wordt een te hoge verkeersdruk in enkele straten voorkomen. Daar waar verkeersknelpunten om een oplossing vragen en er ter plekke sprake is van een povere ruimtelijke kwaliteit, wordt Shared Space ingezet.

Een belangrijke basis voor de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid is de indeling binnen de bebouwde kom in 30 en 50 km/h wegen, ook wel categorisering genoemd. Andere termen zijn de verblijfsgebieden en verkeersgebieden (Duurzaam Veilig), in termen van Shared Space gaat het om mensruimte en verkeersruimte. In de huidige categorisering van Haren zijn, met enkele uitzonderingen, alle wegen binnen de bebouwde kom gelegen in 30 km gebieden. De evaluatie van de wegencategorisering heeft aangetoond dat er geen reden is tot aanpassing van de wegencategorisering.

*Enkele beleidsaccenten uit het GVVP 2005:*

- reductie van het aantal verkeersslachtoffers;
- het handhaven van het voor Haren zo kenmerkend fijnmazige raster van het wegenpatroon en de evenzeer kenmerkende groene aankleding van de openbare ruimte, waarvan de verkeersinfrastructuur een onlosmakelijk onderdeel uitmaakt. Dit geldt ook voor nieuw te ontwikkelen woongebieden en bedrijventerreinen;
- het Harense wegennet heeft geen functie voor niet-Harens verkeer en dient daarom dus ook niet onnodig door dat verkeer te worden belast. Het ontmoedigen van doorgaand verkeer blijft belangrijk en betekent dat de kwaliteit van het hogere orde wegennet op orde moet zijn. Haren zal daarop blijven aandringen bij de betreffende wegbeheerders;
- terughoudend zijn met de aanleg van nieuw infrastructuur, geen aanleg van rondwegen;
- het ontwerpen van nieuwe woongebieden conform de principes van Shared Space;
- het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets.

**De ontwikkelingen in Haren vragen om evaluatie van de standpunten uit het GVVP 2005.**

## 4 Evaluatie

Het huidige GVVP dateert van 2005. In die periode en daarna zijn evaluaties uitgevoerd met betrekking tot belangrijke onderdelen van het GVVP. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies uit die evaluaties opgenomen. Het gaat hierbij om:

- Evaluatie Komplan Haren
- Evaluatie wegencategorisering
- Evaluatie Shared Space

### 4.1 Evaluatie Komplan Haren (d.d. 30-08-2004)

#### *Aantrekkelijkheid centrum*

Uit enquête blijkt dat de inwoners van de gemeente Haren het centrum mooier vinden geworden. De Rijksstraatweg vormt hierbij minder dan voorheen een doorsnijding van het centrum. Een groot deel van de mensen vindt dat de Rijksstraatweg nu geheel tot het centrum behoort.

#### *Karakter van de weg*

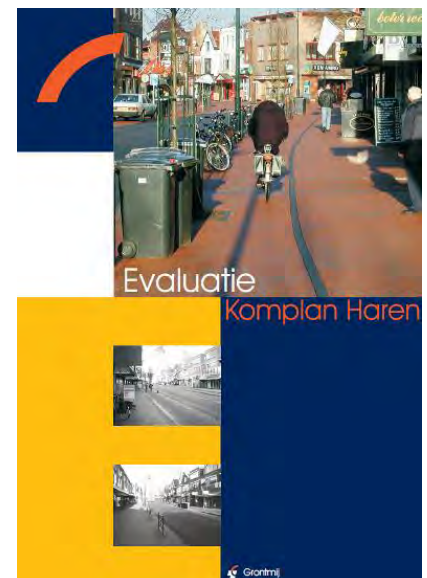
Uit het feit dat slechts een kleine groep mensen de Rijksstraatweg nog een doorsnijding van het centrum vindt, kan worden geconcludeerd dat de Rijksstraatweg een ander karakter heeft gekregen. Uit de snelheidsmetingen blijkt dat het autoverkeer het snelheidsgedrag op dit nieuwe 30 km/h karakter heeft afgestemd. De gemiddelde snelheid op de Rijksstraatweg bedraagt circa 30 km per uur. Uit analyse van videobeelden blijkt dat het verkeer rustig rijdt en anticipeert op fietsers en voetgangers. Mensen houden rekening met elkaar. Dit blijkt ook uit de enquête: 40% vindt dat de weggebruikers meer dan voorheen rekening met elkaar houden.

#### *Rijksstraatweg barrière?*

Waar de Rijksstraatweg voorheen door een groot deel van de bevolking als een barrière werd ervaren, vindt het overgrote deel van de bevolking dat de Rijksstraatweg nu geheel tot het centrum behoort of in ieder geval een duidelijk mindere barrière is. Ook vindt het merendeel dat het oversteken eenvoudiger is geworden.

#### *Sociaal verkeersgedrag*

Uit enquête is gebleken dat 40% van de ondervraagden vindt dat weggebruikers meer rekening met elkaar houden. Een kwart van de mensen vindt dat er door de herinrichting geen verschil in sociaal gedrag is waar te nemen en een even groot deel is van mening dat het verkeersgedrag zelfs minder sociaal is geworden. Uit videobeelden blijkt dat mensen op de Rijksstraatweg rekening met elkaar houden en op elkaar anticiperen. Voetgangers krijgen op zebrapaden bijna altijd voorrang, soms zelfs daarbuiten. Daarnaast gunt de automobilist de fietser op de rijbaan de ruimte: auto's blijven achter de fietsers bij tegemoetkomend verkeer.



### Verkeersveiligheid

Op alle deelvragen met betrekking tot de verkeersveiligheid antwoordt de meerderheid positief. Zo vindt men dat de snelheid op de Rijksstraatweg is afgenomen, de Rijksstraatweg makkelijker is over te steken en dat de Rijksstraatweg geen (of in sterk mindere mate) een barrière is. Daarnaast vinden veel mensen dat de weggebruikers sinds de herinrichting meer rekening met elkaar houden. Door de herinrichting is de snelheid van het autoverkeer omlaag gebracht tot een gemiddelde van 30 km/h.

Ondanks bovenstaande bevindingen geven veel mensen aan dat men de verkeerssituatie onveiliger vindt geworden. Deze mening berust vrijwel geheel op de door de mensen ervaren onduidelijkheid ten aanzien van de plaats van de fietser en voetganger. Men vindt dat deze weggebruikers elkaar (te) vaak in de weg zitten.

Uit de videoanalyse blijkt dat er zich inderdaad situaties voordoen waarbij voetgangers op het fietspad lopen of fietsers op het voetpad fietsen, veelal kortstondig. De 'conflicten' die hierbij ontstaan lossen zich eenvoudig op. Hoewel dergelijke situaties hinderlijk kunnen zijn, zijn ze niet onveilig. Uit de videoanalyse zijn geen ernstige conflicten gebleken.

*NB: op basis van de evaluatie is het besluit genomen de fietsers op de rijbaan te laten fietsen.*

## 4.2 Evaluatie wegencategorisering Haren (d.d. 24-10-2007)

### Doelstellingen

Dé doelstelling bij het Duurzaam Veilig inrichten van het wegennet is het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Het inrichten van 30 km/h en 60 km/h zones is hierbij een van de middelen. De snelheidslimiet van 30 km/h en 60 km/h is een middel om de hogere doelstelling, het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers te bereiken.

De door de gemeenteraad geformuleerde doelstelling in het GVVP 2005 is:

- *Gelet op de jaarlijkse toename van de verkeersintensiteiten zijn wij op zijn minst tevreden als door de maatregelen in het GVVP 2005-2015, ondanks de toename van het verkeer, het aantal verkeersongevallen met letstel niet zal toenemen.*
- *Wij zijn zeer tevreden als door de maatregelen uit het GVVP een dalende trend in het aantal verkeersongevallen met letstel wordt bereikt.*

### Verkeersveiligheid

Uit de ongevalgegevens blijkt dat aan bovenstaande doelstellingen wordt voldaan. In de 30 km/h gebieden blijkt het aantal letselongevallen met 44% gedaald en het aantal slachtoffers met 50%. In de 60 km/h gebieden is deze daling respectievelijk 23% en 12%. Ten opzichte van de landelijke cijfers scoort Haren gunstig wat betreft de 30 km/h gebieden. Wat betreft de 60 km/h gebieden ligt Haren redelijk in de lijn met de landelijke cijfers.

### Omvang verblijfsgebieden

Duurzaam Veilig streeft naar een zo groot mogelijke omvang van verblijfsgebieden. Dit omdat dit de meest verkeersveilige gebieden zijn. Uit de ongevalanalyse blijkt dit te kloppen: sinds het inrichten van de 30 km/h gebieden is het aantal slachtoffers met circa 50% gedaald!

De aanduiding 'zo groot mogelijk' wordt in Duurzaam Veilig niet gekwantificeerd. De grootte hangt veelal af van de structuur en dichtheid van het wegennet en van geografische kenmerken. Om een kwantitatieve beoordeling van de omvang van de verblijfsgebieden in Haren te geven, is gebruik gemaakt van het ritduurcriterium. Uit onderzoek blijkt dat de omvang van de verblijfsgebieden in Haren (met uitzondering van het noordelijkste 'puntje' van Oosterhaar) voldoen aan het ritduurcriterium.



Vanwege de relatief grote verblijfsgebieden is het noodzakelijk specifieke aandacht te besteden aan de inrichting van routes door verblijfsgebieden die ook door hulpdiensten en openbaar vervoer gebruikt worden. Dit houdt ondermeer in: een passende maatvoering bij de toepassing van snelheidsremmende maatregelen. Er zijn goede en minder goede voorbeelden. Uit overleg met de hulpdiensten is gebleken dat de maatregelen in Oosterhaar goede voorbeelden zijn. De snelheidsremmende maatregel op de Hertenaan is voor hulpdiensten een groot obstakel. Vanwege toenemende aanrijtijden van de hulpdiensten, met als gevolg grotere overschrijdingspercentages, is het van groot belang hier expliciet rekening mee te houden en over te nemen maatregelen met de hulpdiensten te overleggen.

Aangezien de discussie zich in belangrijke mate toespitst op de 'oude hoofdwegen' door de verblijfsgebieden, zijn deze wegen (het gaat hierbij om de Hertenaan, Nieuwlandsweg, Onnerweg, Middelhorsterweg, Stationsweg, Molenkampsteeg, Waterhuizerweg, Tussenziel, Oude Middelhorst, Molenweg, Emmalaan en Jachtlaan) apart geanalyseerd. Uit de analyse blijkt dat ook voor deze wegen geldt dat er sprake is van een sterke daling van het aantal ongevallen en slachtoffers. Deze daling is even groot als op de overige wegen: circa 50% daling van het aantal slachtoffers.

#### *Intensiteiten*

De hoeveelheid verkeer rondom Haren is in de afgelopen jaren gestegen. De verkeersstromen in en door Haren zijn niet of minder gestegen. Dit duidt erop dat de doorgaande stromen zijn afgenomen.

Harde grenzen voor de maximale intensiteiten op erftoegangswegen zijn er niet. De Rijksstraatweg is een goed voorbeeld van een relatief drukke weg waar met succes 30 km/h is ingesteld. De intensiteit bepaald niet automatisch de functie. Het gaat om een aangepast verkeersgedrag.

Een aangepast verkeersgedrag bestaat uit een aantal onderdelen, waarbij het aanpassen aan de snelheidslimiet daarvan één is. Andere zijn: oplettendheid, gunnen van de positie van de fietsers, inspelen op verkeer van rechts voorrang en oogcontact.

Wel is het zaak om te voorkomen dat bepaalde wegen te zwaar belast gaan worden. Het streven moet zijn om het verkeer blijvend over het fijnmazige wegennet te verdelen. Dit is een van de kenmerken en kwaliteiten van het Harense wegennet.

#### *Wegbeeld/weginrichting*

Het karakter van de wegen in Haren is afgestemd op verblijven en gemengd gebruik. De inrichting van de (30 km/h) wegen voldoet aan de essentiële herkenbaarheidkenmerken. Bij 30 km/h wegen is sprake van gemengd gebruik (geen fietsvoorzieningen). Gemengd gebruik = gedeelde ruimte. Dit past bij het ingezette beleid van Shared Space.

In fase 1 van Duurzaam Veilig ging het om een sobere inrichting van de 30 km/h gebieden. De cijfers tonen aan dat dit positief heeft gewerkt op de verkeersveiligheid. In de basis zijn de gemaakte keuzes in het GVVP goed. De inrichting van 30 km/h wegen kan bij herinrichtingen verder op de erftoegangsfunctie worden afgestemd, met als belangrijk aandachtspunt een passende wegbreedte (sommige wegen versmallen).

#### *Toekomstige ontwikkelingen*

Uit een analyse van de toekomstige ontwikkelingen is gebleken dat er geen aanleiding is voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. De ontwikkelingen passen binnen of sluiten aan op de bestaande wegencategorisering. Met herinrichtingen kan het wegennet nog beter worden afgestemd op deze categorisering. Haren borduurt voort op de (historische) kenmerken en kwaliteiten: een fijnmazige rasterstructuur waarop het verkeer verdeeld wordt. De wegencategorisering blijkt toekomstvast.



Het actuele inzicht in de ontwikkelingen in Haren vraagt om een herijking van de vraag of de bestaande wegenstructuur robuust is.

#### 4.3 Evaluatie Shared Space (d.d. 11-02-2009)

##### *Leerpunten Shared Space Komplan Haren*

- Men vindt de situatie na de herinrichting mooi(er).
- De Rijksstraatweg wordt minder als barrière ervaren.
- De Rijksstraatweg is onderdeel van het centrum geworden, in plaats van een doorsnijding.
- De nieuwe inrichting vraagt gewenning van de gebruikers.
- Mensen ervaren duidelijkheid met veiligheid.
- Ook op een drukke(re) weg is Shared Space mogelijk.
- Shared Space vraagt om goede communicatie.
- Participatie van burgers tijdens het planproces is een belangrijk speerpunt.
- De herinrichting levert een positief beeld op van de verkeersveiligheid op de Rijksstraatweg.
- De herinrichting levert een positief beeld op van de verkeersveiligheid in de kom van Haren.
- Er is nog geen beeld te geven van overige straten/projecten.
- Licht positief beeld op de snelheid.



Alleen het monitoren van verkeersgegevens doet het begrip Shared Space onvoldoende recht. Shared Space is niet alleen een middel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het is ook in belangrijke mate een denk- en handelwijze over hoe om te gaan met de inrichting van de openbare ruimte. Ook waar vanuit de verkeersveiligheid geen aanleiding is tot een Shared Space aanpak, kan deze aanpak wel degelijk een meerwaarde betekenen voor de ruimtelijke inrichting.

##### **Hoe verder met Shared Space**

Het concept Shared Space is reeds ingebed in de gemeentelijke planvorming door de opname in het GVVP. Het is echter wenselijk om deze inbedding vanuit de verkeerskundige invalshoek te verbreden naar een inbedding in de ruimtelijke planvorming. De brede integrale opzet en inbedding van Shared Space zoals beschreven in het GVVP, biedt duidelijke handvatten voor de nadere inbedding. Op het moment dat het GVVP geactualiseerd gaat worden, zal Shared Space weer een belangrijk onderdeel gaan vormen.

Voor het kunnen uitbouwen van de successen van Shared Space, waarbij een verbreding van het principe van een verkeerskundige naar een integraal ruimtelijke aanpak wordt voorgestaan, is het wenselijk om de filosofie van Shared Space nader in de organisatie in te bedden.

##### **Interne evaluatie Shared Space**

Uit een eerdere evaluatie, uitgevoerd als stageonderzoek door een student bestuurskunde, naar de effecten en kansen voor Shared Space in Haren is geconcludeerd dat Haren een vooruitstrevende gemeente is als het gaat om open planprocessen in de inrichting van de openbare ruimte. In het Interreg 3B project Shared Space heeft de gemeente in binnen- en buitenland een belangrijke rol vervuld, waarbij het op vele fronten als voorbeeld heeft gediend.

Uit onderzoeken in het buitenland en in de gemeente Haren blijkt dat de verkeersveiligheid door de invoering van Shared Space is toegenomen. De snelheid van het autoverkeer is omlaag gegaan. Ook wordt de heringerichte omgeving als prettiger en mooier ervaren.

De veiligheid blijft een punt van zorg; er zijn nog altijd veel mensen die zich onveilig en daarmee onprettig voelen. Dit heeft te maken met een nieuw systeem dat gewenning vraagt: de 'verworven' eigen ruimtes zijn verdwenen. De weggebruiker moet (weer) wennen aan sociale interactie. Ook de communicatie over hoe je je moet gedragen in een Shared Space gebied kan een impuls gebruiken. Het concept wordt nog niet volledig begrepen.

#### 4.4 Conclusies evaluatie

Belangrijke conclusies uit de evaluaties 'Komplan Haren' en 'Shared Space' zijn dat de Shared Space herinrichting van het centrum heeft geleid tot een aantrekkelijker en verkeersveiliger centrum. Het aantal verkeersongevallen is sinds de herinrichting duidelijk gedaald. Dat geldt ook voor de gemiddelde snelheid. Daarmee is de verkeersveiligheid objectief (meetbaar) verbeterd. Dat geldt daarmee niet automatisch ook voor de beleving. De subjectieve verkeersveiligheid, het gevoel van veiligheid, wordt door de weggebruiker vaak gekoppeld aan de duidelijkheid van een verkeerssituatie. Door het gebruik van Shared Space bij herinrichtingen wordt duidelijkheid gemist. Vandaar dat de subjectieve verkeersveiligheid in Haren duidelijk lager scoort dan de objectieve verkeersveiligheid.

Nu is het ook juist het doel van Shared Space om door het wegnemen van 'eigen ruimtes' een bepaalde mate van onduidelijkheid te creëren waardoor weggebruikers meer rekening met elkaar gaan houden en er socialer verkeersgedrag ontstaat. Voor dit sociale verkeersgedrag wordt van de weggebruiker wel enige mate van assertiviteit gevraagd. Dit is bij ouderen en bij kinderen minder aanwezig.

De evaluatie van de wegencategorisering heeft geleid tot de conclusie dat de wegencategorisering goed functioneert. Het doel van het Duurzaam Veilig verkeersbeleid, waarvan het opstellen en uitvoeren van een wegencategoriseringsplan onderdeel uitmaakt, is het vergroten van de verkeersveiligheid. De ontwikkeling van de verkeersveiligheid laat in Haren een positief beeld zien. In hoofdstuk 12 wordt beoordeeld of de wegencategorisering ook is berekend op de actuele ontwikkelingen in Haren, of dat bijstelling nodig is.

#### **Evaluatie Komplan Haren, Wegencategorisering Haren en Shared Space (2004-2008)**

- Centrum Haren is aantrekkelijker, RSW is onderdeel van centrum in plaats van barrière, verkeersgedrag is socialer geworden.
- Beleving: duidelijkheid en verkeersveiligheid worden aan elkaar gekoppeld.
- Nieuwe principes vragen gewenning.
- 50% reductie verkeersslachtoffers periode 2002-2006 ten opzichte van 1997-2001.
- Wegencategorisering is robuust, woningbouw Haren Noord is ijkpunt.
- Aandachtspunten Shared Space: kwetsbare verkeersdeelnemers, ouderen en kinderen.
- Achtergronden en ervaringen dienen als bij toekomstige (aanpak van) infrastructuur.

#### 4.5 Aanbevelingen

Uit de evaluaties blijkt dat bij toekomstige (Shared Space) herinrichtingen specifieke aandacht moet worden besteed aan de kwetsbare groepen verkeersdeelnemers. Het gaat hierbij om ouderen en kinderen. Daarnaast wordt aanbevolen om in ontwerpprocessen specifieke aandacht te besteden aan blinde en slechtziende mensen. Hierna wordt ingegaan op enkele documenten/onderzoeken met aandachtspunten voor wegontwerp. Aanbevolen wordt om deze informatie te hanteren bij toekomstige ontwerpgegevens.

##### *Seniorenproof wegontwerp*

In CROW publicatie 203 worden ontwerpsuggesties gegeven voor seniorenproof wegontwerp. Onderstaande tekst is ontleend aan deze publicatie.

Het aantal senioren in Nederland en in Haren neemt de komende jaren toe. Deze groep bereikt gemiddeld een hogere leeftijd en blijft ook langer vitaal en gezond. Hierdoor zal het aantal senioren als actieve verkeersdeelnemer gaan stijgen.

De huidige weginrichting lijkt in de praktijk vaak niet voldoende te zijn afgestemd op de oudere verkeersdeelnemers. De ontwerprichtlijnen voor infrastructuur zijn gebaseerd op de kenmerken van de nieuwe normmens. De nieuwe normmens omvat de meest verkeersrelevante functiebeperkingen en menselijke mogelijkheden en vaardigheden die van belang zijn bij het integraal ontwerpen. Hierbij wordt het merendeel van de verkeersdeelnemers met beperkingen meegenomen, maar een deel ook niet. Dit gegeven resulteert erin dat de oudere weggebruiker toch problemen kan ondervinden in het verkeer. Hieronder staan enkele aandachtspunten die gebruikt kunnen worden bij het ontwerp van een voor senioren verkeersveilige infrastructuur:

- Verlichting
  - geleidelijke overgangen
  - toepassen van wit licht
  - lichtniveau verhogen op kruisingsvlakken
- Markering
  - uitvoeren in thermoplastisch materiaal
  - voelbaar bij overrijding
  - markeren van obstakels
- Bebording
  - alleen belangrijke informatie vermelden
  - vooraankondigingen plaatsen
  - bebording mag geen obstakel vormen
- Verharding
  - onregelmatigheden beperken
  - noodzakelijke sleuven haaks op rij-/looprichting
  - voldoende breedte
  - voldoende stroefheid van verharding
  - afschot infrastructuur (voetganger en fiets) maximaal 1:50
  - verschil van verhardingssoorten verhoogd attentieniveau

##### *Onderzoek Koninklijke Visio - Shared Space: knelpunten en aandachtspunten voor blinde en slechtziende mensen*

Koninklijke Visio, expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen heeft een onderzoek uitgevoerd naar de kenmerken en mogelijke knelpunten van een Shared Space inrichting voor de veiligheid en toegankelijkheid voor deze doelgroep. Onderstaande cursieve tekst is ontleend aan het onderzoek van Visio.

*In het kader van dit onderzoek is een veldonderzoek uitgevoerd, voor het vaststellen van mogelijke problemen die blinde en slechtziende voetgangers in de praktijk ervaren met Shared Space (SHSP) locaties, in vergelijking met Conventioneel ingerichte locaties.*

In dit veldonderzoek hebben 14 blinde en 11 slechtziende deelnemers twee Shared Space locaties (Haren en Muntendam: HA, MU) en twee conventionele locaties (Helpman en Zuidbroek: HE, ZB) bezocht. Op elke locatie liep men zes routes met daarin een oversteek en een stuk lopen langs de weg. Na elke route was er een vragenlijst. Een testleider greep in als men de route kwijt was en bij potentieel gevaar. Deelnemers waren onbekend met de locaties en met het doel van het onderzoek.

De belangrijkste conclusies van de veldstudie zijn:

Voor een deel van de doelgroep, met name de blinden en degenen met een geleidehond, is het zelfstandig lopen van routes in een Shared Space locatie een probleem. Hierbij gaat het vooral om de oriëntatie: "Waar ben ik, en hoe sta ik op de weg".

Dit heeft te maken met het ontbreken van een herkenbare structuur, en geldt niet voor alle Shared Space locaties in dezelfde mate. In het geval van deze veldstudie had men in Muntendam meer moeite met de routes dan in Haren. In Haren beperkten de oriëntatieproblemen zich vooral tot de meer open gedeeltes, zoals bij de kerk en bij Blokker. Dergelijke oriëntatieproblemen deden zich in de conventionele gebieden niet of nauwelijks voor.

Ook viel de waardering voor de Shared Space locaties lager uit dan voor de Shared Space Conventionele locaties; dit gold zowel voor Haren als voor Muntendam. Zo moet men zich bijvoorbeeld meer concentreren om hier te lopen, en vindt men het er minder prettig.

Men geeft aan zich niet erg onveilig of angstig te voelen bij het uitvoeren van de loopopdrachten, maar toch vallen deze cijfers wel lager uit voor de Shared Space locaties dan voor de conventionele locaties.

Het feit dat de resultaten voor de verschillende Shared Space locaties zo verschillen, geeft aan dat het specifieke ontwerp van de locatie een grote rol speelt bij de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden. Een herkenbare (voelbare!) structuur is nodig voor deze doelgroep om zich te kunnen oriënteren en verplaatsen. Daarom is het van groot belang dat hieraan in een vroeg stadium van nieuwe ontwerpplannen aandacht wordt besteed en advies wordt ingewonnen.

In het verlengde van deze studie bij Visio volgt een implementatieplan in samenwerking met het Kenniscentrum Shared Space van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden om te waarborgen dat gemeentes/ontwerpers in de toekomst tijdig van de juiste informatie zullen worden voorzien en advies kunnen inwinnen.

## Shared Space voor blinde en slechtziende mensen? Een vergelijkend veldonderzoek op locatie

Havik, E.M., Melis-Dankers, B.J.M., Steyvers, F.J.J.M.

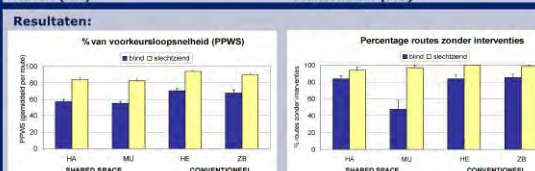


**Shared Space** is een alternatieve manier voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, waarbij de soorten weggebruikers worden gemengd. Voor blinde en slechtziende weggebruikers kan dit problemen opleveren voor veilige mobiliteit en het vinden van de weg.

**Doel** van dit onderzoek is het vaststellen van mogelijke problemen die blinde en slechtziende voetgangers in de praktijk ervaren met Shared Space (SHSP) locaties, in vergelijking met Conventioneel ingerichte locaties.

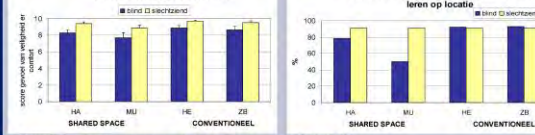
**Methodes:** 14 blinde en 11 slechtziende deelnemers hebben twee Shared Space locaties (Haren en Muntendam: HA, MU) en twee conventionele locaties (Helpman en Zuidbroek: HE, ZB) bezocht. Op elke locatie liep men zes routes met daarin een oversteek en een stuk lopen langs de weg. Na elke route was er een vragenlijst. Een testleider greep in als men de route kwijt was en bij potentieel gevaar. Deelnemers waren onbekend met de locaties en met het doel van het onderzoek.

### Shared Space Locaties in het onderzoek:



Figuur 1 (effect type:  $F(1,23) = 79.6, p < .001$ )

Figuur 2 (3-weg interactie:  $F(1,23) = 13.6, p < .05$ )



Figuur 3 (effect type:  $F(1,23) = 12.1, p < .01$ )

Figuur 4

**Figuur 1:** Men loopt minder vlot/efficiënt in SHSP locaties.

**Figuur 2:** Op één van SHSP locaties (MU) is men minder zelfstandig dan op de drie andere locaties: men dwaalt hier meer en loopt vaker (onbewust!) op de rijbaan. Dit geldt alleen voor de blinde groep en vooral voor de vier mensen met geleidehond.

**Figuur 3:** Deelnemers voelen zich niet erg onveilig en ook niet erg angstig, maar geven wel lagere scores voor SHSP.

**Figuur 4:** De helft van de blinde deelnemers denkt dat ze in Muntendam niet een route kunnen leren lopen.

**Conclusie:** Voor een deel van de doelgroep is het zelfstandig lopen van routes in een Shared Space locatie een probleem, vooral voor de oriëntatie: "Waar ben ik, en hoe sta ik op de weg". Dit geldt niet voor alle Shared Space locaties in dezelfde mate.



#### 4.6 Beleidsnotitie 'Veilig oversteken in Haren'

In de gemeente Haren wordt terughoudend omgegaan met het toepassen van zebrapaden. Op erftoegangswegen A worden deze oversteekvoorzieningen alleen toegepast indien sprake is van geconcentreerd oversteken. Daarnaast kunnen deze oversteekvoorzieningen worden toegepast op kruispunten op gebiedsontsluitingswegen. In uitzonderlijke gevallen kunnen ook op wegvakken van een gebiedsontsluitingsweg oversteekvoorzieningen worden gerealiseerd, maar dan dient dat wel met een volwaardige oversteekvoorziening (met snelheidsremmende maatregel) te gebeuren. Op erftoegangswegen B zouden oversteekvoorzieningen niet nodig moeten zijn, maar in specifieke gevallen kan een uitzondering worden gemaakt. In Shared Space gebieden worden niet of nauwelijks aparte oversteekvoorzieningen gerealiseerd.

Bij oversteekplaatsen op een erftoegangsweg wordt de voorkeur gegeven aan een wegversmalling (eventueel in combinatie met een snelheidsremmende maatregel). Een wegversmalling heeft de voorkeur, omdat het oversteken er veel gemakkelijker door wordt en de wegversmalling automatisch voor verhoogde attentie zorgt bij het autoverkeer.

Op gebiedsontsluitingswegen wordt de voorkeur gegeven aan het toepassen van een middengeleider of middenberm (eventueel in combinatie met een snelheidsremmende maatregel), om het oversteken in twee etappen mogelijk te maken.

Kort samengevat wordt het toepassen van een oversteekvoorziening bepaald door de wegcategorie, de locatie kruispunt of wegvak en of er sprake is van hoge concentratie overstekende voetgangers. In de volgende tabel is dit weergegeven.

Wegcategorie	Oversteeksituatie	Wegvakken	Kruispunten
ETW A	Verspreid oversteken	Geen voorziening	Geen voorziening
	Geconcentreerd oversteken*	Wel voorziening	Wel voorziening
ETW B	Verspreid oversteken	Geen voorziening	Geen voorziening
	Geconcentreerd oversteken*	Geen voorziening	Geen voorziening
GOW	Verspreid oversteken	Geen voorziening, tenzij...**	Wel voorziening
	Geconcentreerd oversteken*	Geen voorziening, tenzij...**	Wel voorziening
Gebieden met een Shared Space-inrichting		Geen voorziening	Geen voorziening

\* Schoolroutes of routes waar veel ouderen oversteken

\*\* Indien mogelijk moeten de voetgangers worden geleid naar een oversteekvoorziening bij een kruispunt

De inrichting van de oversteekvoorziening wordt deels bepaald door de wegcategorie, maar vraagt vaak ook om maatwerk (zie onderstaande tabel).

Wegcategorie	Infrastructurele maatregelen	Aanvullende maatregelen
ETW	Wegversmalling Snelheidsremmende maatregel	Passend bij uitstraling verblijfsgebied*
GOW	Middengeleider of –berm Snelheidsremmende maatregel	Verschillende mogelijkheden**

\* dus bijvoorbeeld geen knipperlichten

\*\* zoals markeringen, verhoogde uitvoering, verhardingen, knipperlichten, verkeersborden, beplantingen en dergelijk



# Heden

- Beleid omringende en hogere overheden
- Ontwikkeling verkeersveiligheid
- Verkeersstructuur auto, fiets en OV
- Verkeersintensiteiten en verkeersstromen
- Hulpdiensten
- Veilige schoolomgevingen
- Consultatierondes dorpen

## 5 Beleid omringende en hogere overheden

### Regio Groningen-Assen

De gemeente Haren neemt deel aan de Regio Groningen-Assen. Een samenwerkingsverband van twaalf gemeenten en twee provincies. Samen vormen zij de belangrijkste concentratie van bevolking en werkgelegenheid in Noord-Nederland. Daarmee is de Regio Groningen-Assen 'de motor van het Noorden'.

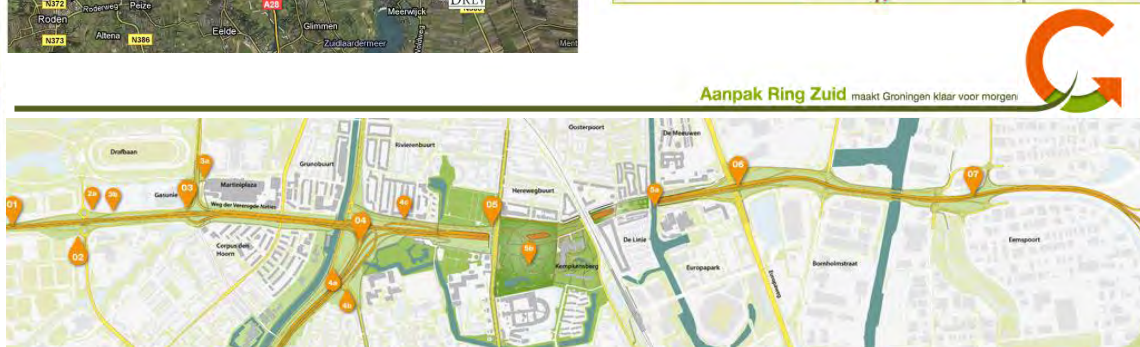
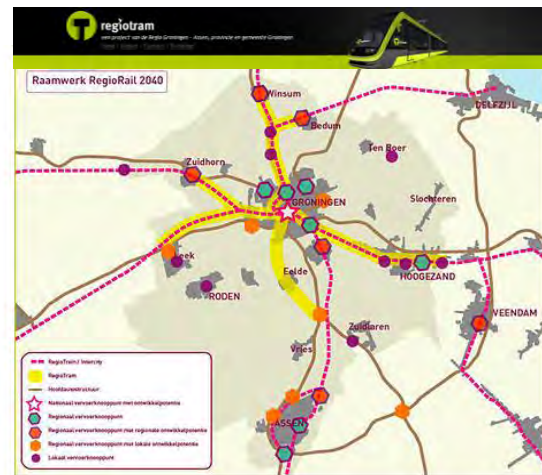


De Regio streeft naar:

- een gezonde economische basis;
- een goede bereikbaarheid;
- een voldoende en gevarieerd woningaanbod;
- behoud van rust, ruimte en schone lucht.

Regio Groningen-Assen 2030  
nationaal stedelijk netwerk

De andere deelnemers aan de Regio Groningen-Assen zijn de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Hogeveen, Hoogeveen-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn.





Door de Regio Groningen-Assen zijn samenwerkingsafspraken gemaakt. Eén van de afspraken is dat gemeenten hun beleid afstemmen op de in de Regiovisie geschetste ontwikkelingsvisie. In deze ontwikkelingsvisie zijn de kaders voor de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030 uitgewerkt in de programma's Bedrijventerreinen en Economie, Wonen, Bereikbaarheid en Regiopark.

De strategie van het programma Bereikbaarheid is gericht op de volgende onderdelen:

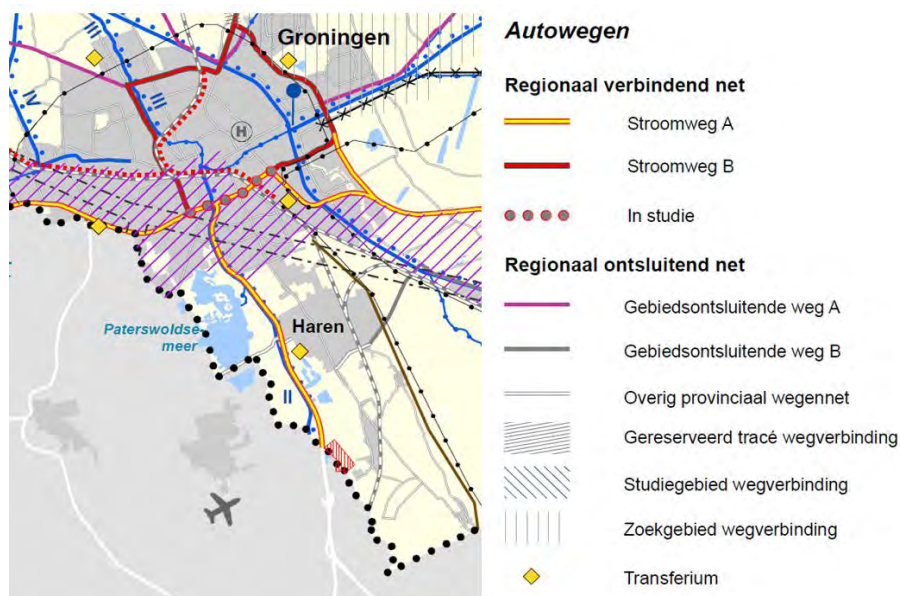
- aanleggen Kolibri: het netwerk van kwalitatief hoogwaardig regionaal openbaar vervoer;
- verbeteren autobereikbaarheid T-structuur;
- uitvoeren integrale bereikbaarheidsstrategie;
- uitvoeren integraal pakket maatregelen voor (spoor)wegen en openbaar vervoer.

Deze strategie is ondermeer uitgewerkt in:

- projecten Bereikbaarheid, waaronder aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen;
- overstappunten P+R en transferia (o.a. Haren en onderzoek De Punt);
- fietsverbindingen: fietsroutes Plus;
- openbaar vervoer: Raamwerk RegioRail, RegioTram en Doorrijden de regio in.

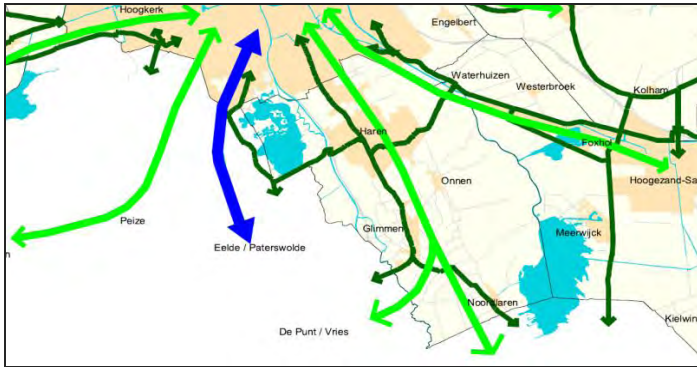
### Provincie Groningen

Het provinciale beleid is beschreven in het Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009 – 2013 (POP). Onderdeel van het wegennet in de gemeente Haren is de provinciale weg N860 (Dr. Ebelsweg). De N860 is in het POP aangeduid als gebiedsontsluitende weg B. Onderstaand een uitsnede van 'Kaart 3 Infrastructuur' uit het Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009 – 2013.



Het provinciale verkeer- en vervoerbeleid richt zich ondermeer op:

- RSP-projecten (o.a. Zuidelijke Ringweg Groningen) en projecten Regio Groningen-Assen;
- onderhoud en uitbreiding wegennet: Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT);
- stimuleren openbaar vervoer: o.a. Regiotram, station Euroborg en versnellen Q-liners;
- aanleg transferia;
- stimuleren fiets: o.a. Fietsroutes Plus (waaronder Groningen – Haren – Zuidlaren);
- verbeteren verkeersveiligheid: aanpak onveilige kruisingen en wegvakken en beïnvloeding verkeersgedrag.



*Fietsroutes Plus*

Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid gaat het niet alleen om het treffen van infrastructuurele maatregelen (Engineering), maar ook om educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving (Education en Enforcement). In het regionale overlegplatform Verkeer en Vervoereraad Groningen zorgt de provincie Groningen samen met de overige wegbeheerders, de Regiopolitie Groningen en maatschappelijke organisaties voor de aanpak van verkeersveiligheid door ondermeer verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en gericht verkeerstoezicht.

*Beleidsnota Fiets 2012-2019*

Recent is de Beleidsnota Fiets 2012-2019 vastgesteld. De uitwerking van de beleidsvisie in concrete projecten/maatregelen vindt plaats in het Actieplan Fiets 2012-2015. Dit actieplan moet bestaan uit verschillende acties/projecten die bijdragen aan de doelstellingen uit de Beleidsnota Fiets.

Bij het opstellen van het Actieplan Fiets 2012-2015 wordt aandacht besteed aan de volgende vier thema's:

1. Infrastructuur (o.a. Fietsroutes Plus en verkeersveiligheid);
2. Ketenmobiliteit & Fietsparkeren (o.a. fietsenstallingen bij bushaltes en OV-fiets);
3. Promotie & Communicatie (o.a. promotiecampagnes en communicatie rondom projecten);
4. Organisatie (o.a. invulling regierol).

De gemeente Haren kan met haar beleid aanhaken op bovengenoemde thema's.



## 6 Ontwikkeling verkeersveiligheid

### Algemeen

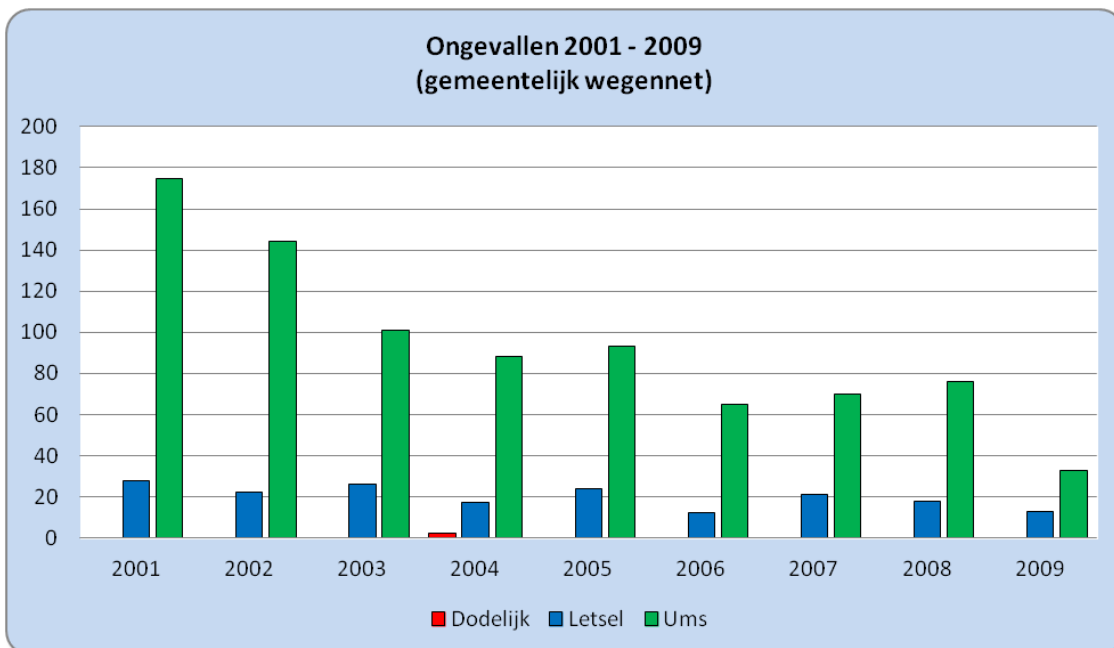
Ongevallen worden alleen geregistreerd als de politie ter plaatse is geweest. De volledigheid van de registratie van de ongevallen is sterk afhankelijk van de ernst van het daarbij opgelopen letsel. Hoe ernstiger de afloop, hoe meer ongevallen er geregistreerd worden. De landelijke tendens is dat de registratiegraad terug loopt. Onderstaande tabel geeft inzicht in de registratiegraad in de provincie Groningen (bron: [www.swov.nl](http://www.swov.nl)).

Vanwege de lage registratiegraad van de ongevallen met verkeersgewonden zijn de gegevens van 2010 minder betrouwbaar dan voorgaande jaren. In de analyses in dit hoofdstuk zijn daarom de gegevens van 2010 niet opgenomen.

Registratiegraad ongevallen prov. Groningen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Jaar
Dodelijke afloop	88%	96%	94%	95%	90%	84%	83%	86%	86%	96%	90%
Ernstig verkeersgewond(en)	77%	78%	74%	78%	83%	74%	75%	64%	67%	NB	78%

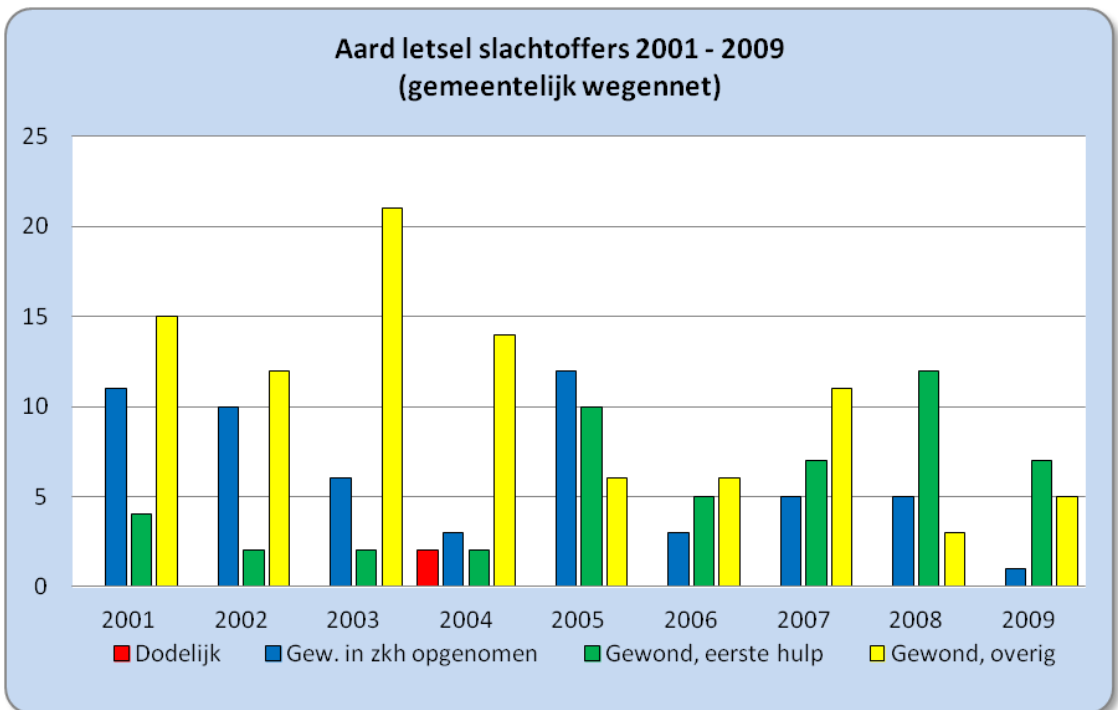
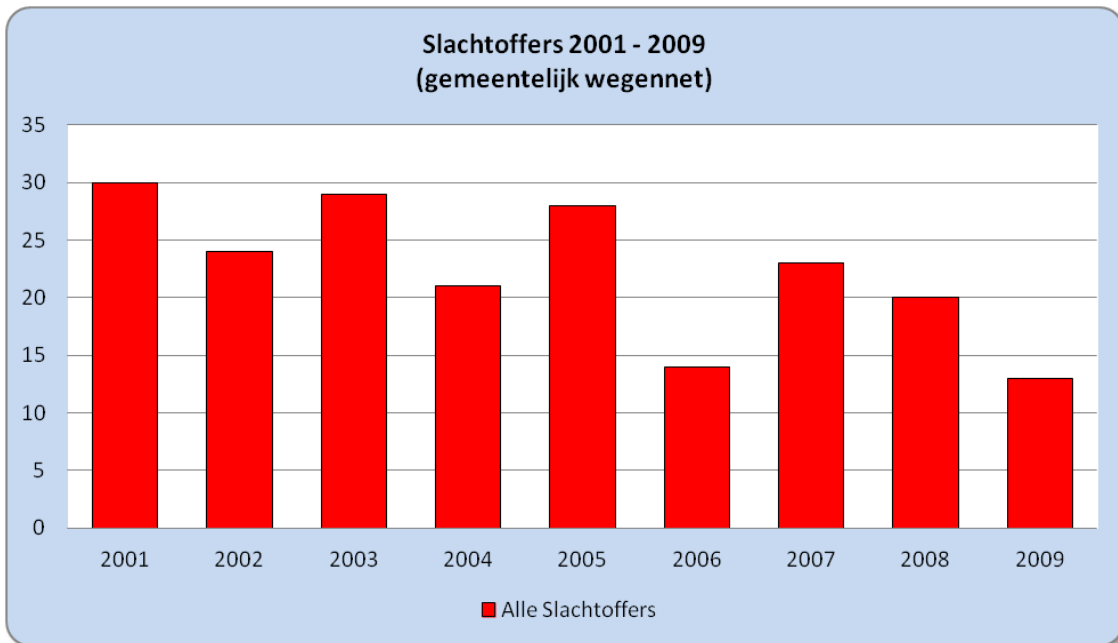
### Ontwikkeling verkeersveiligheid gemeente Haren (geregisteerde ongevallen)

In onderstaand figuur is de ontwikkeling van het aantal geregisteerde ongevallen in de gemeente Haren weergegeven.



### Kenmerken ongevallen

- Daling van het aantal geregisteerde ongevallen, zowel Ums (ongevallen met uitsluitend materiële schade) als het aantal geregisteerde letselongevallen.
- Laatste jaren geen dodelijke ongevallen geregistreerd.



#### Kenmerken slachtoffers

- Dalende trend aantal verkeersslachtoffers.
- Laatste jaren geen dodelijke slachtoffers geregistreerd.
- Geregistreerde slachtoffers opgenomen in het ziekenhuis heeft dalende trend.
- Slachtoffers naar de eerste hulp vanaf 2003 stijgend, daarna blijft het gelijk (ca 10 slachtoffers per jaar).

## Vergelijking 2000-2004 met 2005-2009

Jaar	Ongevallen			
	Dodelijk	Letsel	Ums	Totaal
2000	1	38	152	191
2001	0	28	175	203
2002	0	22	144	166
2003	0	26	101	127
2004	2	17	88	107
<b>Totaal</b>	<b>3</b>	<b>131</b>	<b>660</b>	<b>794</b>

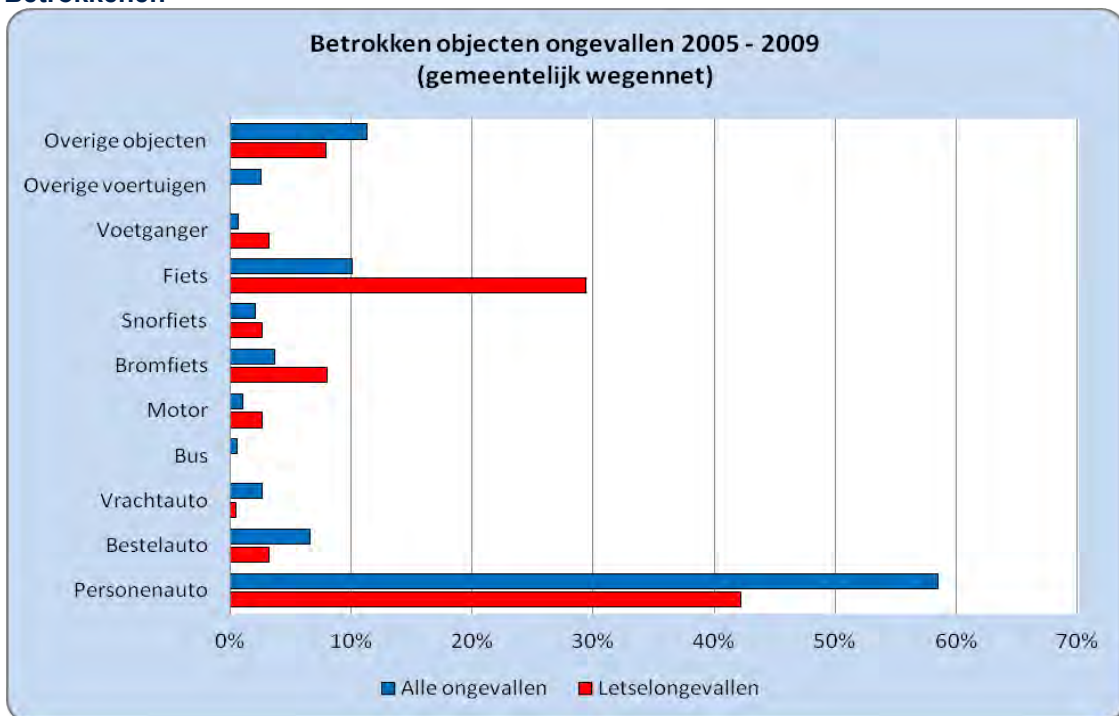
  

Jaar	Ongevallen			
	Dodelijk	Letsel	Ums	Totaal
2005	0	24	93	117
2006	0	12	65	77
2007	0	21	70	91
2008	0	18	76	94
2009	0	13	33	46
<b>Totaal</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>337</b>	<b>425</b>

## Kenmerken vergelijking

- Totaal aantal geregistreerde ongevallen is fors afgenomen.
- Minder dodelijke ongevallen en minder letselongevallen geregistreerd.
- Ongevallen met uitsluitend materiële schade bijna gehalveerd (o.a. lagere registratie en niet meer registreren van parkeerongevallen).

## Betrokkenen



## Kenmerken betrokkenen

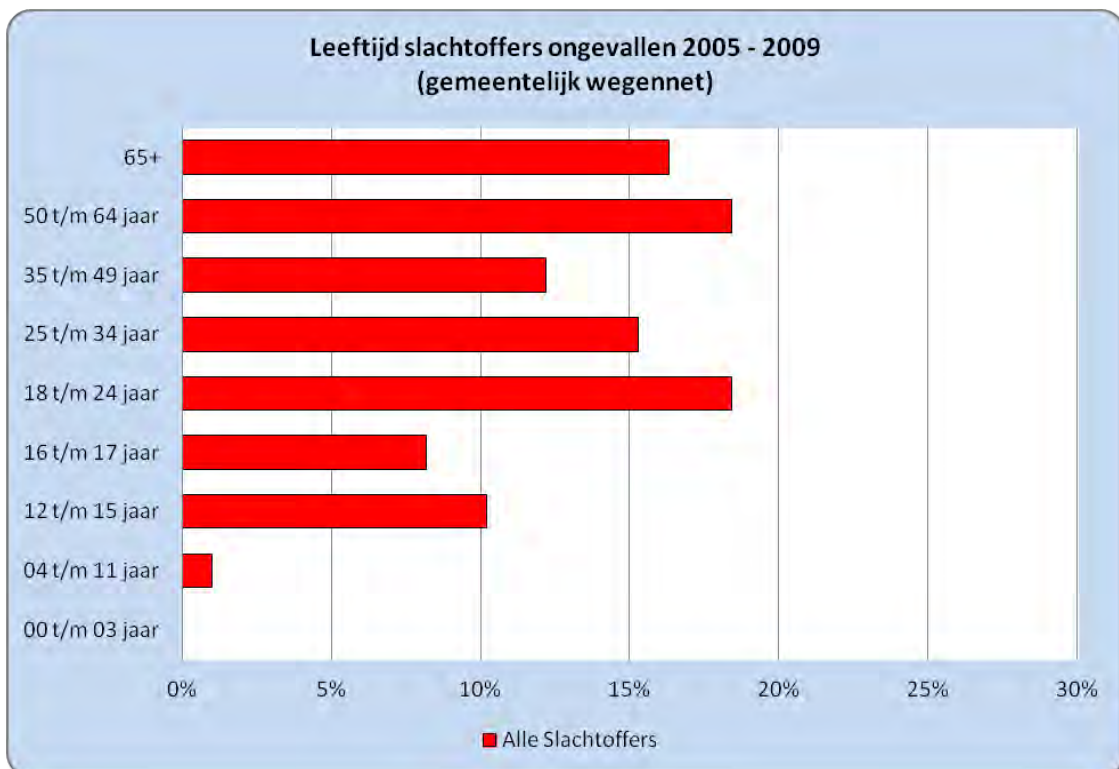
- Meeste ongevallen met personenauto's.
- Opvallend zijn de motoren, bromfietzers, fietsers en voetgangers: relatief hoge betrokkenheid bij letselongevallen.
- Geen opmerkelijke verschillen met de ongevallen in het vorige GVVP.

## Ongevallen naar leeftijd

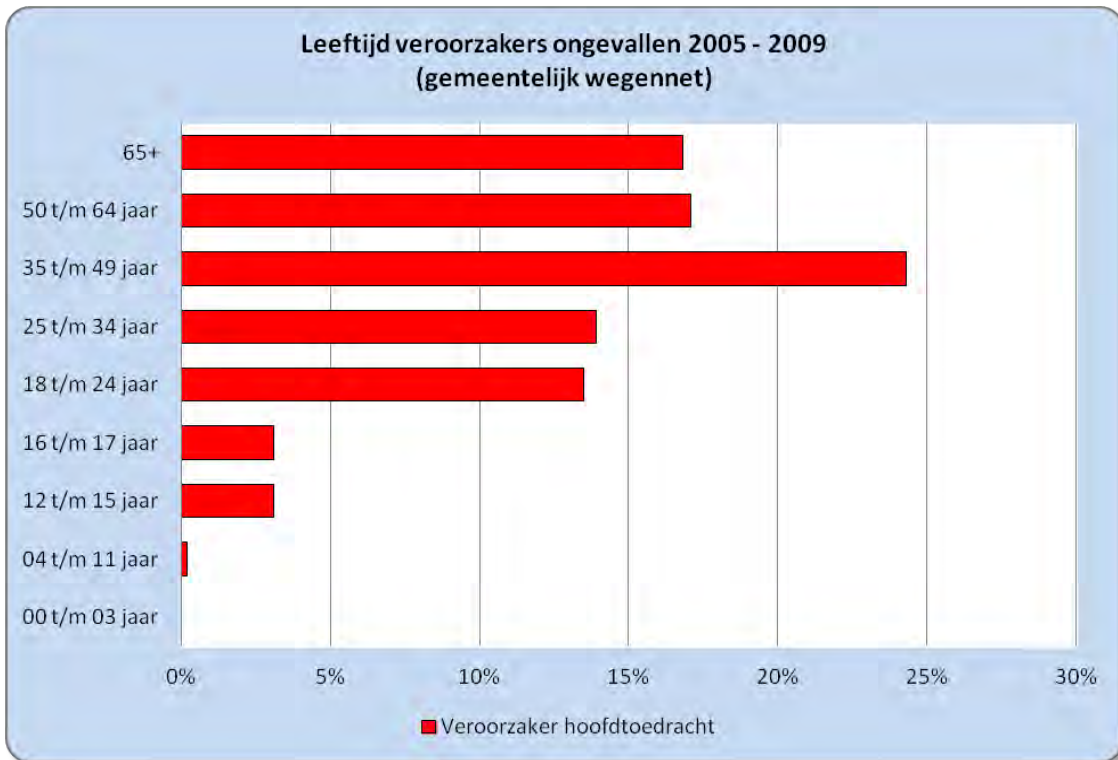


### Kenmerken leeftijd betrokkenen

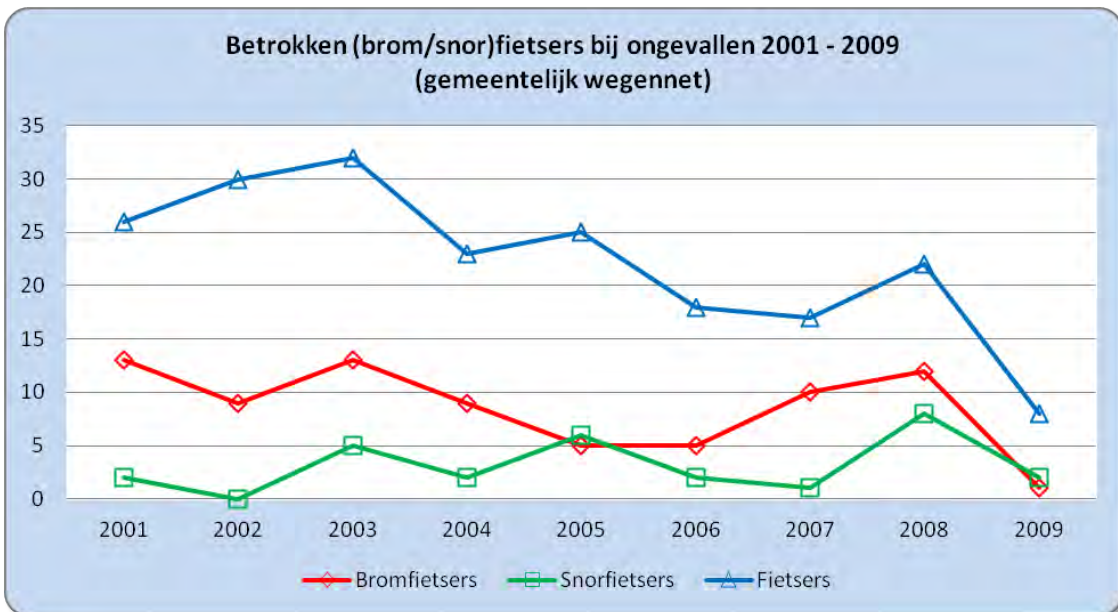
- 12-15 en 16-17 jarigen is een kleine groep, maar relatief veel bij ongevallen betrokken.
- Betrokkenheid 65 plussers is hoger dan in vorige GVVP.
- Weinig ongevallen met kinderen in basisschool leeftijd.





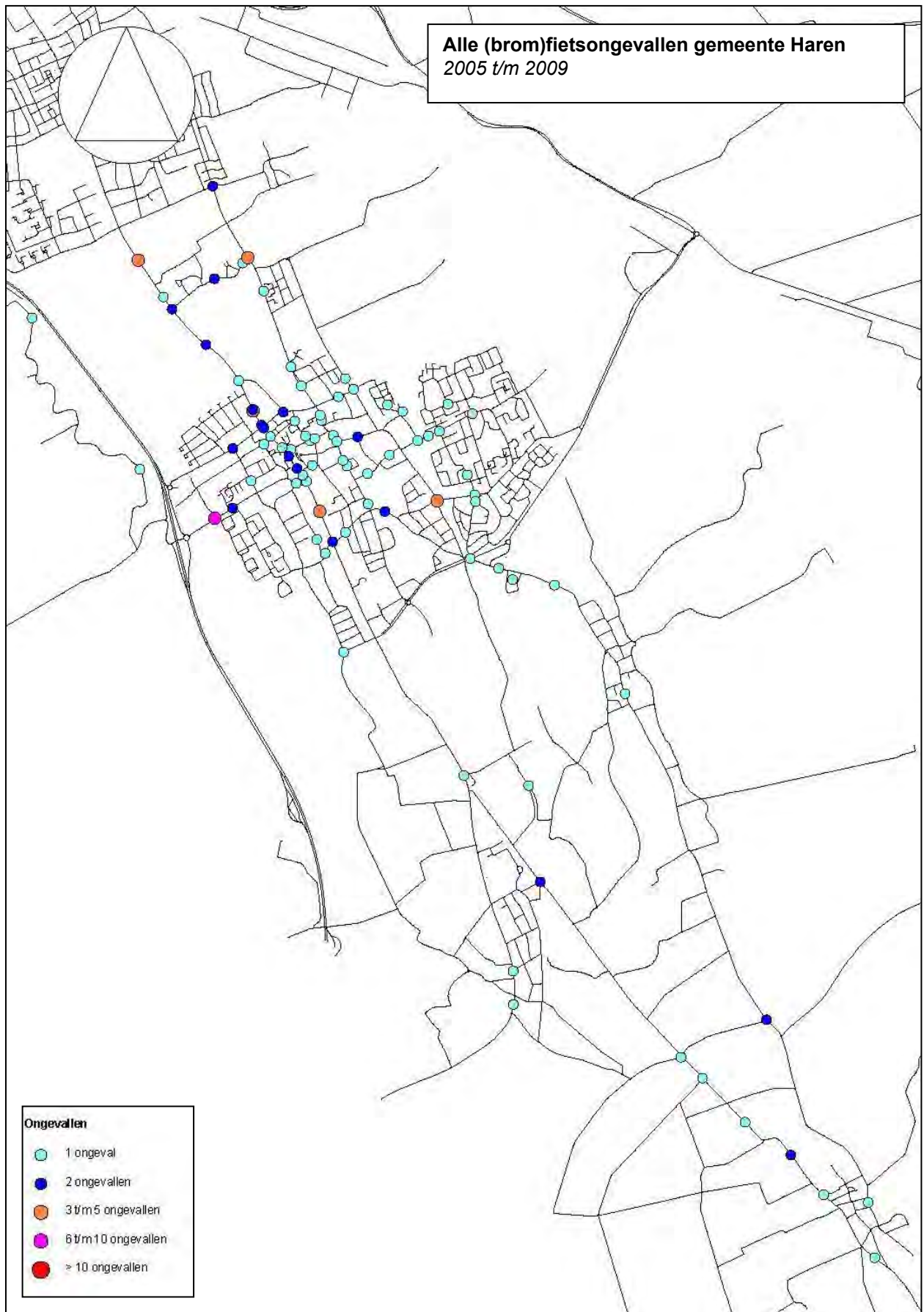


#### Brom-/snor/fietsers



#### Kenmerken ongevallen met brom-/snor/fietsers

- Betrokkenheid (brom/snor)fietsers lijkt de laatste jaren te dalen (vanaf 2008) – registratiegraad van ongevallen met fietsers neemt de laatste jaren af.



**Top 20 onveilige locaties**

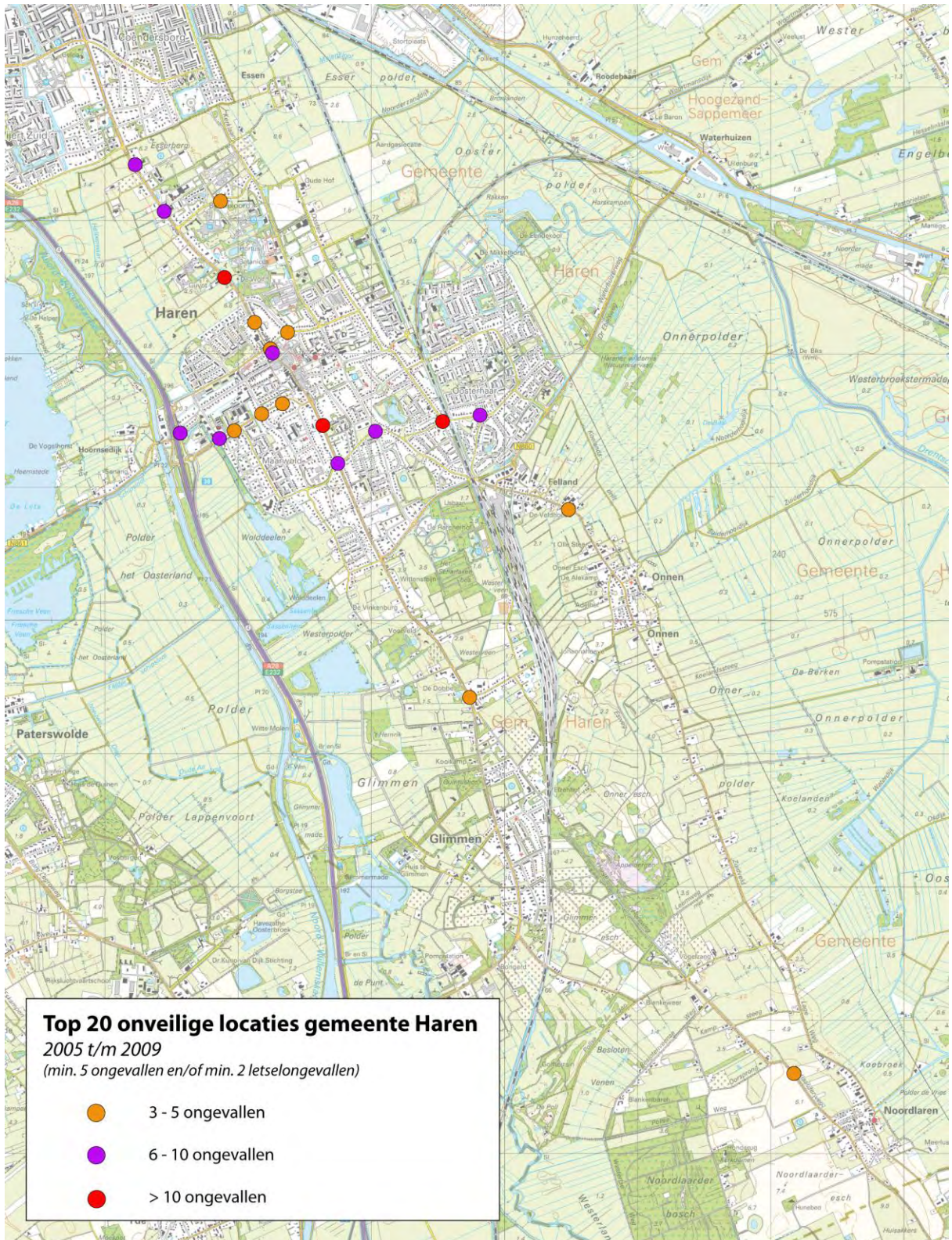
Onderstaande tabel bevat de top 20 ongevallenlocaties op het gemeentelijke wegennet. De top 20 bevat locaties waarop in de periode 2005 – 2009 minimaal 5 ongevallen of 2 letselongevallen zijn geregistreerd.

De locaties (W = wegvak en K = kruispunt) zijn opgenomen in onderstaande tabel (score = dodelijk\*10 + letsel \*5 = Ums\*1).

Black spots (locatie waar in drie jaar tijd 12 of meer ongevallen hebben plaatsgevonden of waar 6 of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden) komen niet voor op het gemeentelijke wegennet van Haren.

	Type locatie	Straat 1	Straat 2	Straat 3	Dodelijk	Letsel	Ums	Totaal	Score
1	W	Rijksstraatweg	Emmalaan	Hertenlaan	0	7	8	15	43
2	W	Rijksstraatweg	Potgieterlaan	Vondellaan	0	4	1	5	21
3	W	Rijksstraatweg	Dilgtweg	Botanicuslaan	0	2	9	11	19
4	K	Middelhorsterweg	Middelhorsterweg	Molenkampsteeg	0	1	14	15	19
5	W	Rijksstraatweg	Verlengde Hereweg	Kloosterpad	0	2	7	9	17
6	K	Rijksstraatweg	Rijksstraatweg	Rijksstraatweg	0	2	5	7	15
7	K	Hertenlaan	Rijksstraatweg	Rijksstraatweg	0	1	8	9	13
8	W	Dilgtweg	Hemmenlaan	Dilgtplein	0	2	2	4	12
9	W	Felland	Felland	Boerlandspad	0	2	2	4	12
10	K	Botanicuslaan	Molenweg	Molenweg	0	2	1	3	11
11	K	Molenweg	Rijksstraatweg	Rijksstraatweg	0	2	1	3	11
12	W	Zuidlaarderweg	Oorsprongweg	Pollseweg	0	2	1	3	11
13	K	Emmalaan	Emmalaan	Emmalaan	0	1	6	7	11
14	K	Hertenlaan	Jachtlaan	Nieuwlandsweg	0	1	6	7	11
15	W	Emmalaan	Hadewijchstraat	Spinozalaan	0	1	4	5	9
16	W	Emmalaan	Westerse Drift	Kroonkampweg	0	1	4	5	9
17	W	Rijksstraatweg	Kloosterpad	Dilgtweg	0	0	7	7	7
18	K	Anjerlaan	Tuindorpweg	Waterhuizerweg	0	0	6	6	6
19	W	Meerweg	Emmalaan	Meerweg	0	0	6	6	6
20	K	Emmalaan	Emmalaan	Westerse Drift	0	0	5	5	5
20	K	Rijksstraatweg	Rijksstraatweg	Viaductweg	0	0	5	5	5

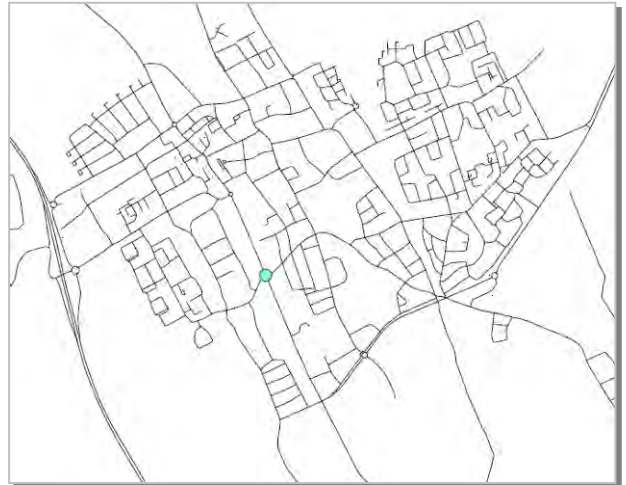






### Ongevallen met kinderen / basisscholen

In de periode 2006 - 2010 is in de gemeente Haren één ongeval geregistreerd waarbij een kind betrokken was (leeftijd 0 - 11 jaar). Dit ongeval is geregistreerd op de kruising Hertenlaan - Rijksstraatweg.



### Verkeersveiligheid in de gemeente Haren

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid laat een positieve lijn zien. In de periode 2001 – 2009 is het aantal geregistreerde slachtoffers met 45% gedaald.

Bij circa 60% van de ongevallen zijn personenauto's betrokken. Bij de groep letselongevallen is het betrokken objecttype auto circa 40% van het totaal. Bij circa 10% van alle ongevallen is het betrokken objecttype fiets, bromfiets, snorfiets, motor of voetganger. Bij de groep letselongevallen zijn deze objecttypen gezamenlijk goed voor circa 50%. Dit houdt in dat de letselkans voor deze groep verkeersdeelnemers bij ongevallen aanzienlijk is. Dit is een belangrijk gegeven bij het verder verbeteren van de verkeersveiligheid.

Door de aanpak van de Top 20 onveilige locaties kan een verdere impuls worden gegeven aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Ander aandachtspunt is de relatief hoge betrokkenheid van verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorieën 12-17 jaar en 65+. Naast de aanpak van de onveilige locaties kan gerichte verkeerseducatie bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid voor deze doelgroepen.

## 7 Huidige verkeersstructuur auto, fiets, OV

### Kenmerken Harens verkeerssysteem

Om uitspraken te kunnen doen over de vraag of de verkeersstructuur van Haren berekend is op toekomstige ontwikkelingen, waarbij gekeken wordt naar eventuele aanpassingen aan bestaande infrastructuur en mogelijk nieuwe infrastructuur, is het nodig om de kenmerken van het Harense verkeerssysteem voor ogen te hebben. Qua kenmerken gaat het hierbij om zowel de ligging van Haren, de opbouw van het Harense wegennet, als het karakter van de inrichting van de wegen.



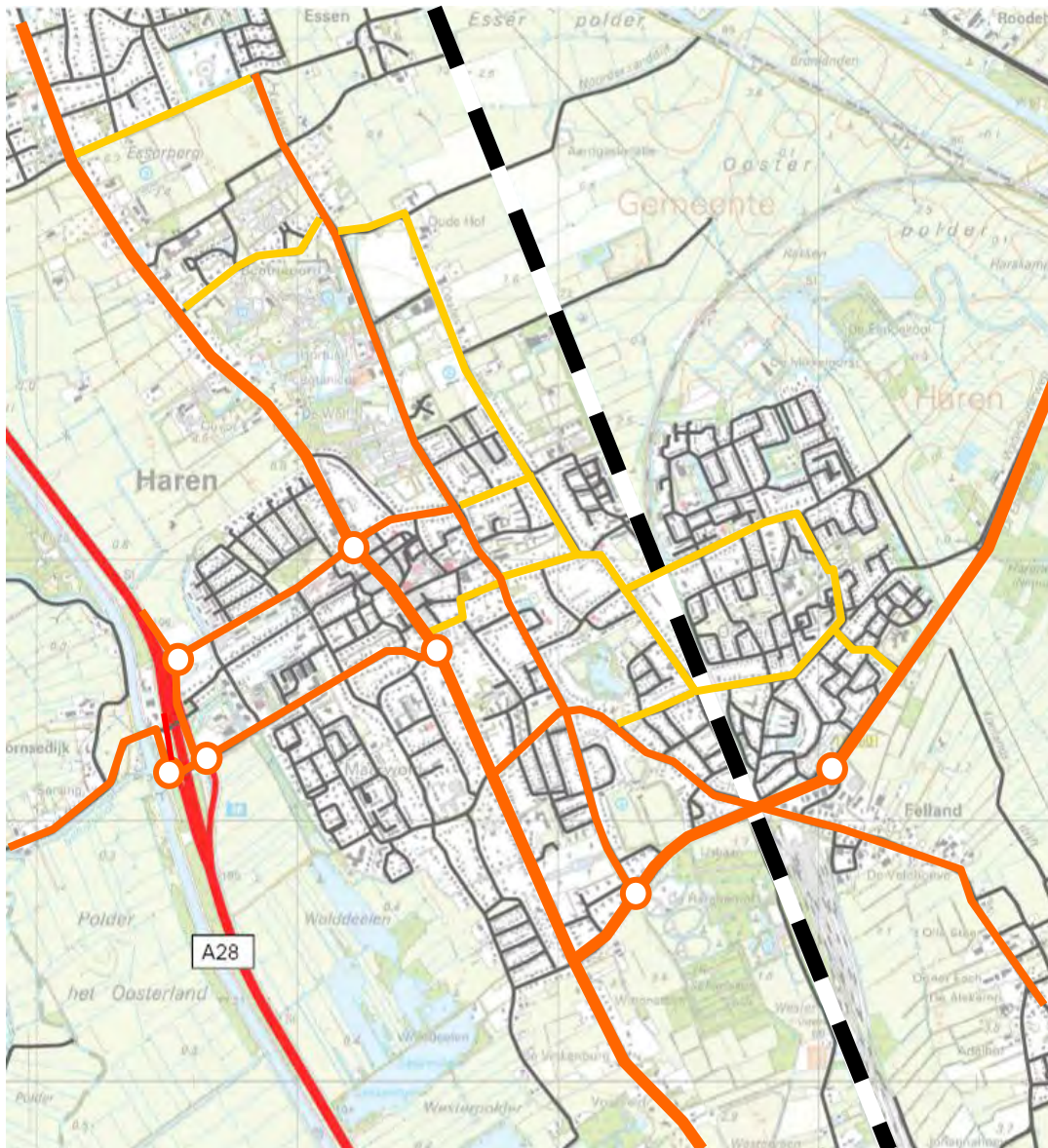
*Karakteristieke 'Harense' straat*

### Identiteit

De ligging en opbouw van Haren zijn van invloed op de verkeers- en vervoerkenmerken van Haren. Belangrijke kenmerken van Haren zijn, dat het:

- dicht bij een grote stad is gelegen (verkeer in belangrijke mate gericht op Groningen);
- een belangrijke lokaal verzorgende functie heeft en een beperkte regionaal verzorgende;
- met betrekking tot het voortgezet onderwijs wel een belangrijke regionale verzorgende functie heeft;
- een goed woonklimaat heeft;
- gelegen is aan nationale hoofdverbindingen voor auto (A28) en trein (spoorlijn Groningen - Assen – Zwolle);
- een overwegende woonfunctie heeft; bedrijvigheid is er op beperkte schaal;
- belangrijke recreatiegebieden in de directe nabijheid heeft.

Een belangrijk kenmerk en kwaliteit van het Harense wegennet is de fijne rasterstructuur. Haren heeft bovendien een uitstraling van een groene gemeente door de lanenstructuur met bomen en plantsoenen. Doordat Haren een duidelijke woongemeente is met relatief weinig arbeidsplaatsen, kent Haren een grote in- en uitgaande pendel. Het is niet alleen de fiets die dat zichtbaar maakt, maar ook het autoverkeer is hiervan een logisch gevolg. Haren is altijd terughoudend geweest met de aanleg van nieuwe verkeersinfrastructuur. Dat heeft niet alleen te maken met het karakter van de dorpen zelf, maar ook met de kwaliteit van het direct omringende landschap. De duidelijke en van oudsher sterke noord-zuid oriëntatie is terug te vinden in de parallel lopende hoofdinfrastructuur: voor het autoverkeer de A28 en de Rijksstraatweg, voor het water het Noord-Willemskanaal en voor de rail de spoorlijn Groningen – Assen – Zwolle. In het dorp Haren zijn de Kerklaan – Jachtlaan – Nieuwlandsweg en de Oosterweg – Middelhorsterweg herkenbaar. Oost-west structuren zijn van oudsher niet aanwezig, maar in de loop van de tijd op een informele (of organische) manier tot stand gekomen.



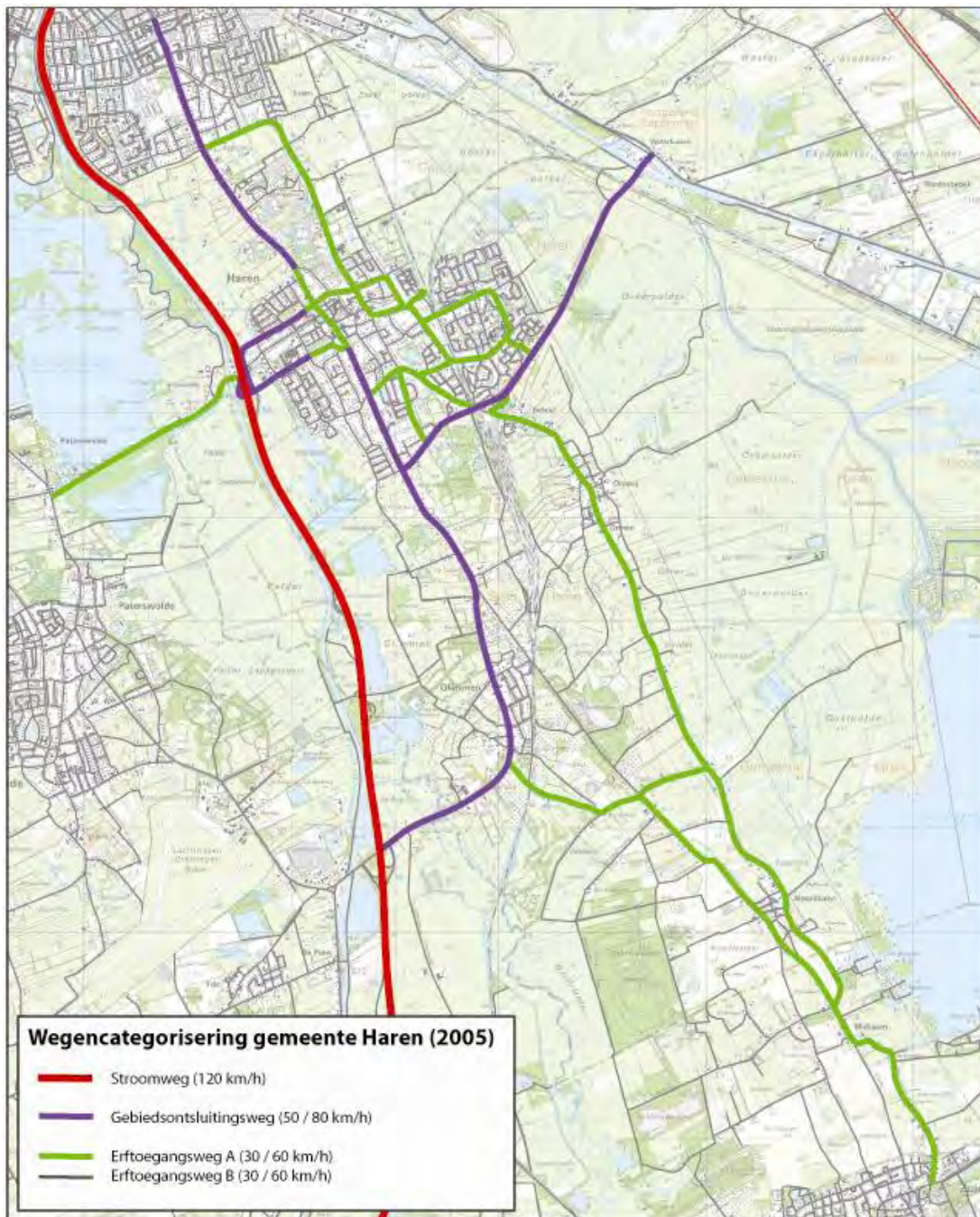
Afbeelding opbouw wegennet Haren



In voorgaande afbeelding is het wegennet van Haren weergegeven, waarbij de hiërarchie van de wegen van hoog naar laag loopt van:

- rood: A28;
- oranje: o.a. Rijksstraatweg, Ebelsweg, Hertenlaan, Kerklaan, Molenweg;
- geel: o.a. Middelhorsterweg, Stationsweg, Oosterweg;
- grijs: overige wegen.

Zoals beschreven is het met name de noord-zuid structuur die in het wegennet herkenbaar is. De oost-west verbindingen in Haren tussen de Rijksstraatweg en de A28 worden gevormd door de Emmalaan en Vondellaan. De meest herkenbare oost-west verbindingen tussen de Rijksstraatweg en de oostelijk daarvan gelegen noord-zuidstructuur (Nieuwlandsweg- Jachtlaan - Kerklaan) zijn de Dr. Ebelsweg, Hertenlaan en Molenweg. De Dilgtweg en Esserweg staan lager in de hiërarchie. Nog een trede lager vinden we de verbinding Oude Hoflaan – Julianalaan.





## Karakteristieke profielen



*Jachtlaan: straat met trottoirs achter bomenrijen*



*Stationsweg: straat met trottoirs achter bomenrijen*



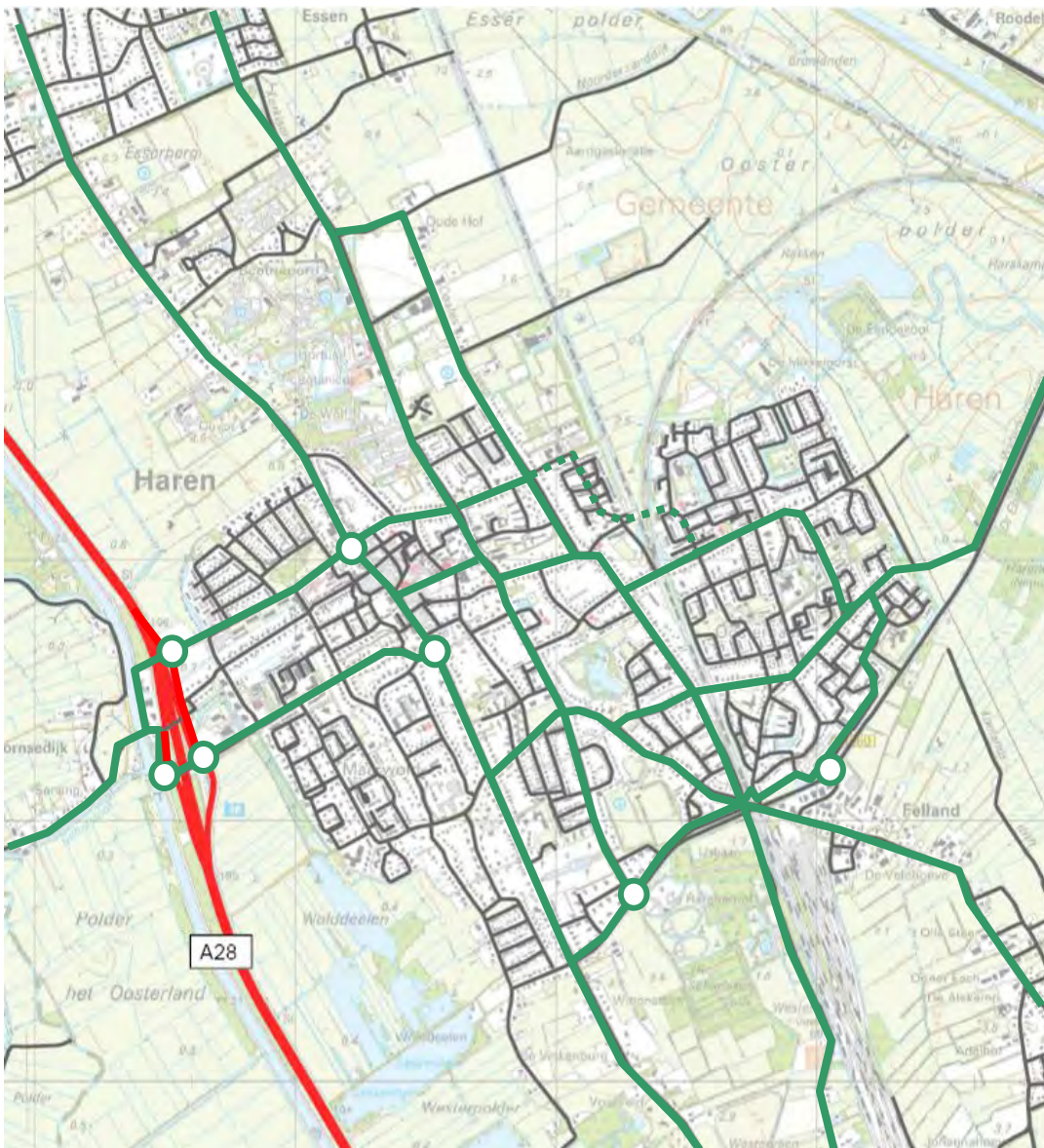
*Kromme Elleboog: straat met trottoirs achter bomenrijen*



### Fiets en ketenmobiliteit

Doordat veel bestemmingen, zowel in de dorpen zelf als (in) de stad Groningen, op fietsafstand zijn gelegen, is de fiets in het Harense verkeerssysteem een belangrijk vervoermiddel. Voor de (iets) grotere afstand biedt het openbaar vervoer (bus en trein) uitkomst. Haren kan het ketenvervoer van ondermeer fiets - openbaar vervoer goed faciliteren door z'n gunstige ligging aan de openbaar vervoerverbindingen.

Doordat voor bijna de gehele kernen van de dorpen Haren, Onnen en Noordlaren geldt dat het verblijfsgebieden (30 km/h) zijn, maken de fietsers samen met het autoverkeer gebruik van de rijbanen. In Haren ligt langs de Kerklaan een fietspad. Buiten de bebouwde kommen liggen fietspaden langs de verbindingswegen tussen de dorpen. Voor het dorp Glimmen geldt binnen de bebouwde kom op de Rijksstraatweg 50 km/h. Langs de gehele Rijksstraatweg, ook binnen de kom van Glimmen, liggen fietspaden.



Afbeelding hoofdstructuur fiets



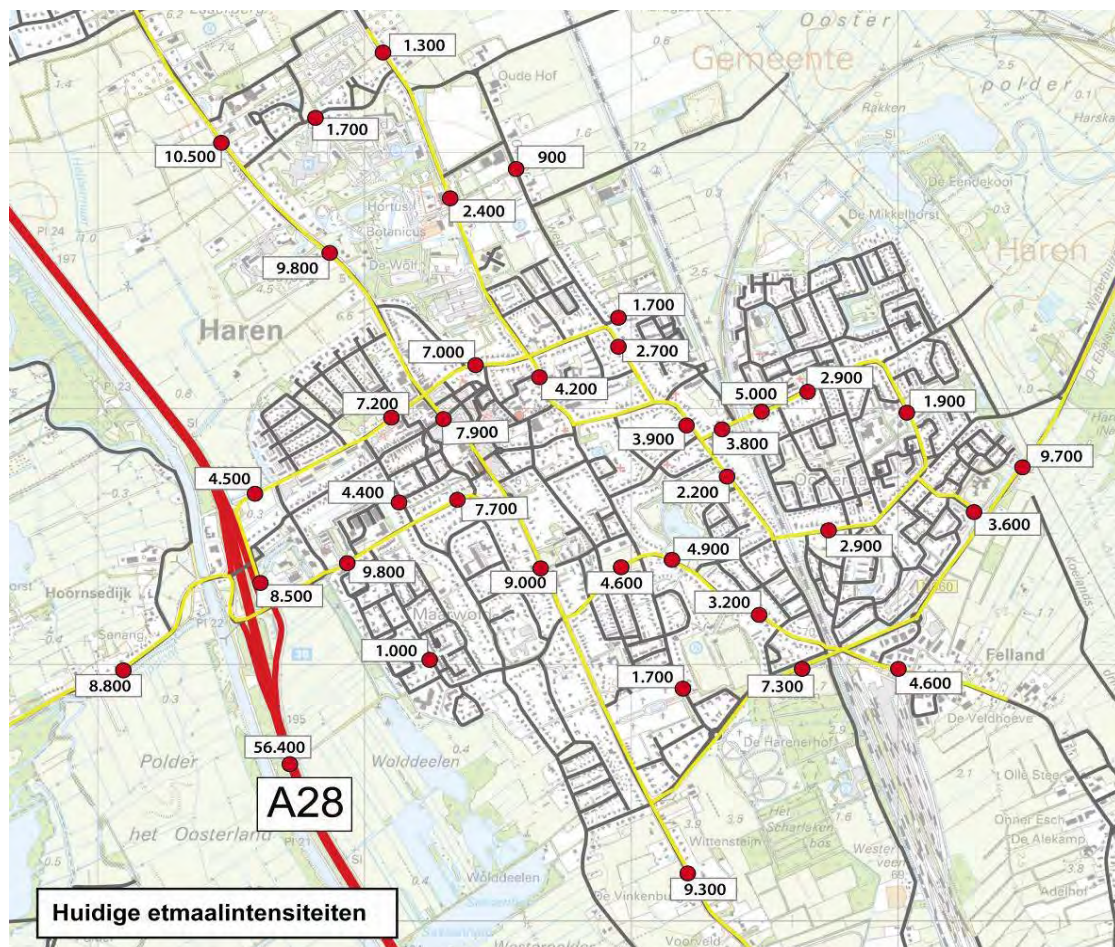
## 8 Verkeersintensiteiten en –stromen

### 8.1 Verkeersintensiteiten en snelheden

#### Haren

Om een beeld te geven van de huidige verkeersbelasting op de wegen in Haren zijn in onderstaande afbeelding de huidige verkeersintensiteiten weergegeven. De afbeelding laat zien dat de noord-zuid verbinding Rijksstraatweg de belangrijkste autoverbinding is met 9.000 á 10.000 verkeersbewegingen per etmaal. De Emmalaan, Molenweg en Vondellaan behoren tot de drukere wegen in Haren met meer dan 7.000 verkeersbewegingen per etmaal. De intensiteit op de Oosterweg is met 900 verkeersbewegingen per etmaal in de huidige situatie het laagst.

In de gemeente Haren worden jaarlijks tellingen uitgevoerd en opgeslagen in de Digitale Verkeerskaart Haren. Op basis van deze gegevens worden ontwikkelingen in de verkeersintensiteiten gevolgd. Voor Haren kan geconcludeerd worden dat de intensiteiten vrij constant zijn (in totaliteit lichte afname). Er is sprake van een lichte toename op de Vondellaan en een lichte afname op de Emmalaan, de Rijksstraatweg tussen Haren en Groningen en de Dr. Ebelsweg.

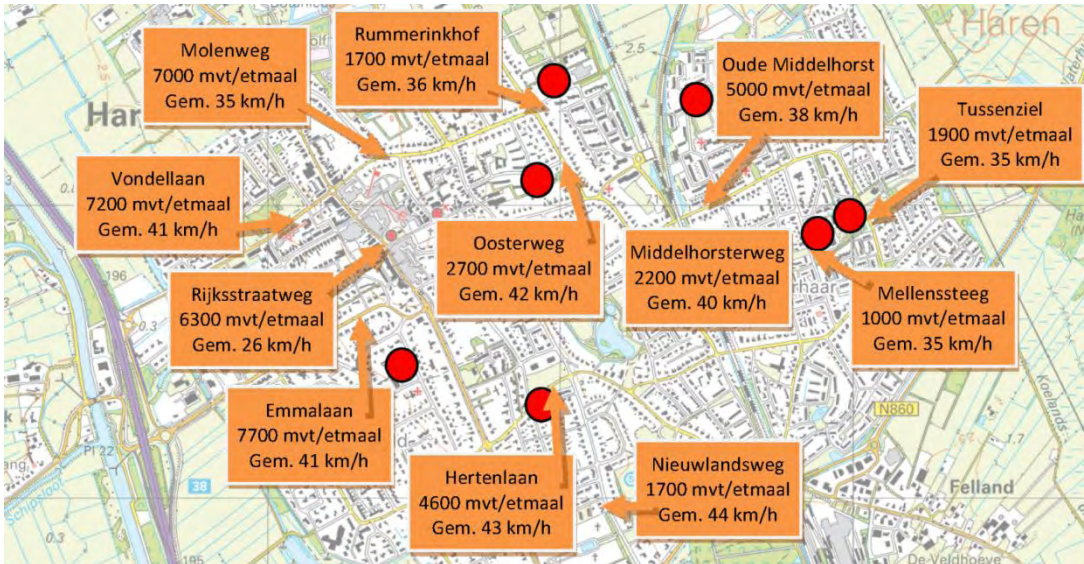


Huidige verkeersintensiteiten (werkdag etmaal)



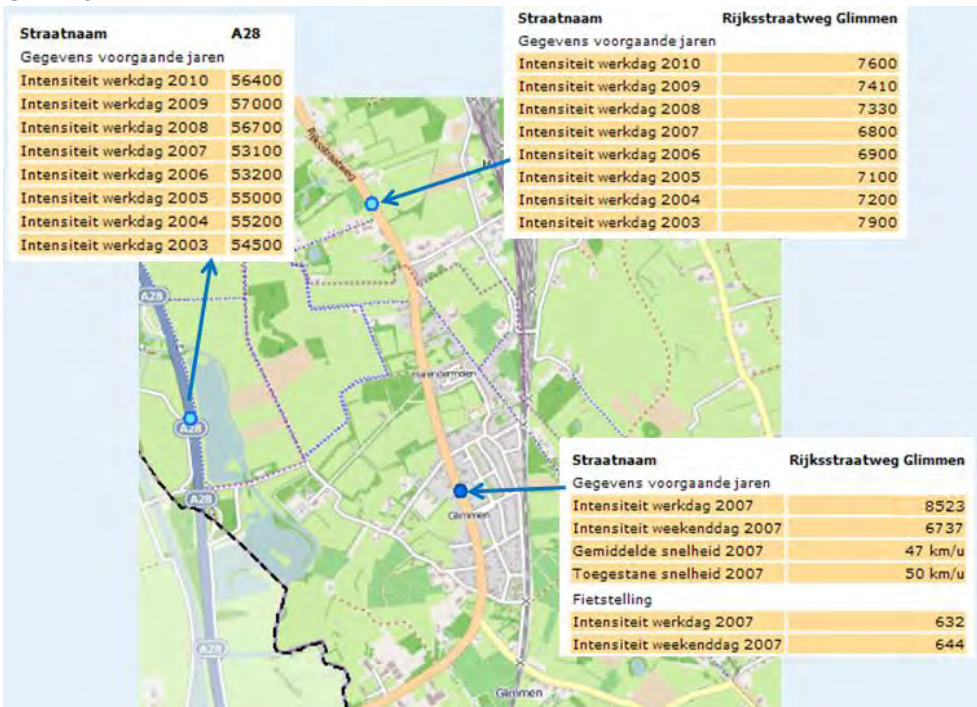
In het kader van het project 'Veilige schoolomgevingen' zijn de snelheden op de wegen rondom de basisscholen in beeld gebracht. Onderstaande afbeelding toont dit beeld voor Haren, waarbij de rode stippen de ligging van de basisscholen aanduiden.

Geconcludeerd kan worden dat de snelheid op de wegen in Haren veelal boven de toegestane 30 km/h ligt. Dit is eerder ook bij de evaluatie van het wegencategoriseringsplan in 2007 geconcludeerd. Door de invoering van 30 km/h is de gemiddelde snelheid omlaag gegaan. De verkeersveiligheid is sinds de invoering van de 30 km/h zones sterk verbeterd.



Ook voor de dorpen Glimmen, Onnen en Noordlaren zijn de verkeersintensiteiten en snelheden in beeld gebracht. Dit is tijdens de consultatierondes aan de dorpen gepresenteerd. In de onderstaande afbeeldingen zijn de verkeersintensiteiten en snelheden per dorp opgenomen.

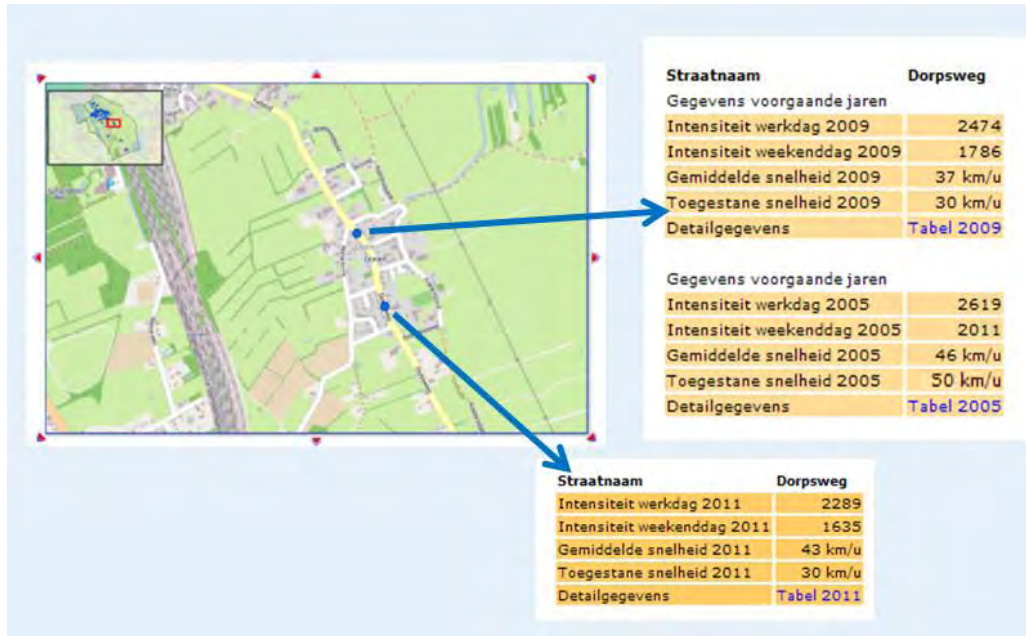
**Glimmen**



Op de Rijksstraatweg tussen Glimmen en Haren is sinds enkele jaren sprake van een lichte stijging van de verkeersintensiteit.

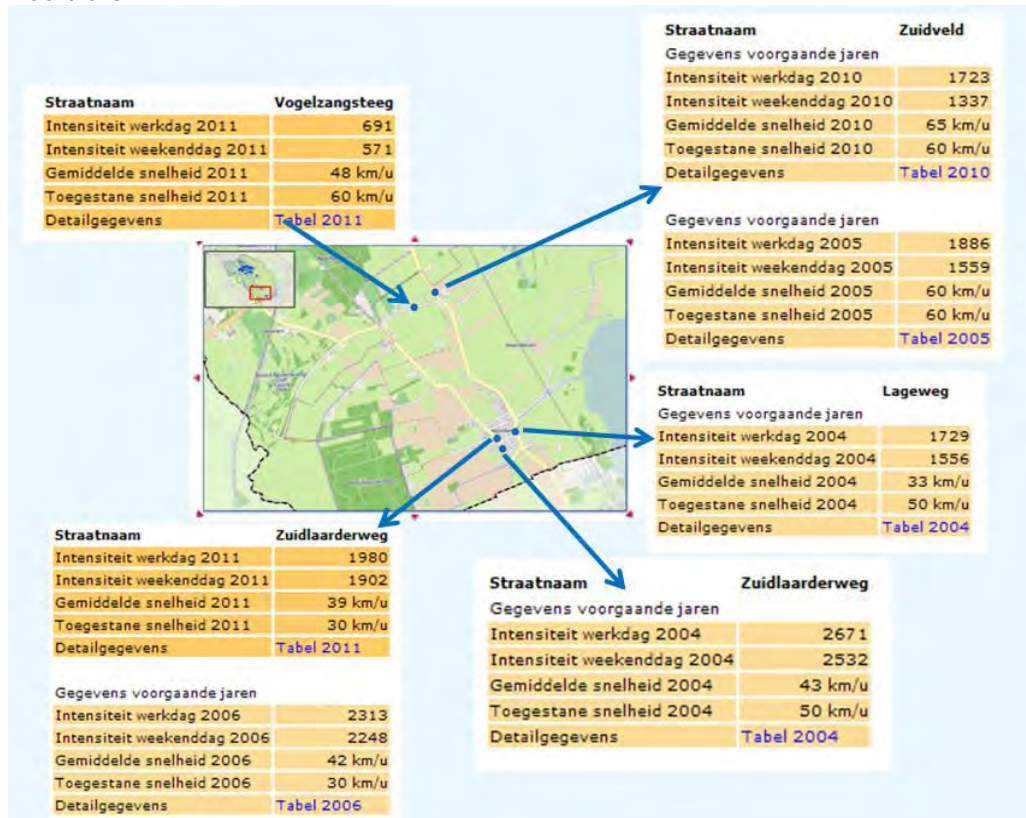


Onnen



De verkeersintensiteit op de Dorpsweg in Onnen is constant. Na de herinrichting van de Dorpsweg tussen de Bakkerweg en Mottenbrink is de gemiddelde snelheid gedaald van 46 km/h naar 37 km/h.

Noordlaren



De intensiteiten op de wegen in Noordlaren zijn vrij constant. De gemiddelde snelheid op de Zuidlaarderweg is na de herinrichting gedaald van 42 km/h naar 39 km/h.

**Ontwikkeling verkeersintensiteiten gemeente Haren**

De totale verkeersdruk in Haren is de laatste jaren vrij constant (lichte daling).

*Lichte toename op:*

- Vondellaan
- Rijksstraatweg Glimmen - Haren

*Lichte afname*

- Emmalaan
- Rijksstraatweg Haren – Groningen
- Dr. Ebelsweg

*Fietsverkeer*

Een kenmerk van fietsintensiteiten is dat deze per periode of soms per dag sterk kunnen fluctueren. Een van de mogelijke factoren hierbij is het weer. Dat fietsintensiteiten fluctueren blijkt ook uit tellingen in Haren.

Onderstaand een tabel waarin een overzicht wordt gegeven van fietsintensiteiten in en rond het centrum van Haren. De tabel geeft een globaal beeld van de fietsintensiteiten en biedt inzicht de onderlinge verhouding van het fietsgebruik op de verschillende wegen in het centrum.

Fietsgebruik centrum Haren		
Rijksstraatweg	Kerkstraat - Molenweg	2000 - 4000
Vondellaan	Westerse Drift – Rijksstraatweg	1000
Molenweg	Rijksstraatweg – Kromme Elleboog	1000 - 2500
Kromme Elleboog	Oosterweg – Kerklaan	1000 - 2000
Kromme Elleboog	Molenweg - Kerkstraat	1000 - 2000
Kerklaan	Molenweg – Prof. Schoutelaan	2000 - 3000
Hortuslaan	Molenweg - Kerkstraat	500 - 1500
Kerkstraat	Rijksstraatweg – Kromme Elleboog	2500 - 4500
Jachtlaan	Kerkstraat - Stationsweg	4000
Raadhuisplein	Rijksstraatweg - Hortuslaan	1000

Wat blijkt is dat de Kerkstraat een zeer drukke fietsroute is. Er is sprake van een grote fietsstroom op de relatie Kerkstraat – Jachtlaan, onderdeel hiervan is de verbinding met Oosterhaar. Ook de Jachtlaan, Rijksstraatweg en Kerklaan worden veel door fietsverkeer gebruikt.

## 8.2 Verkeersstromen

### *Kentekenonderzoek Haren en Glimmen*

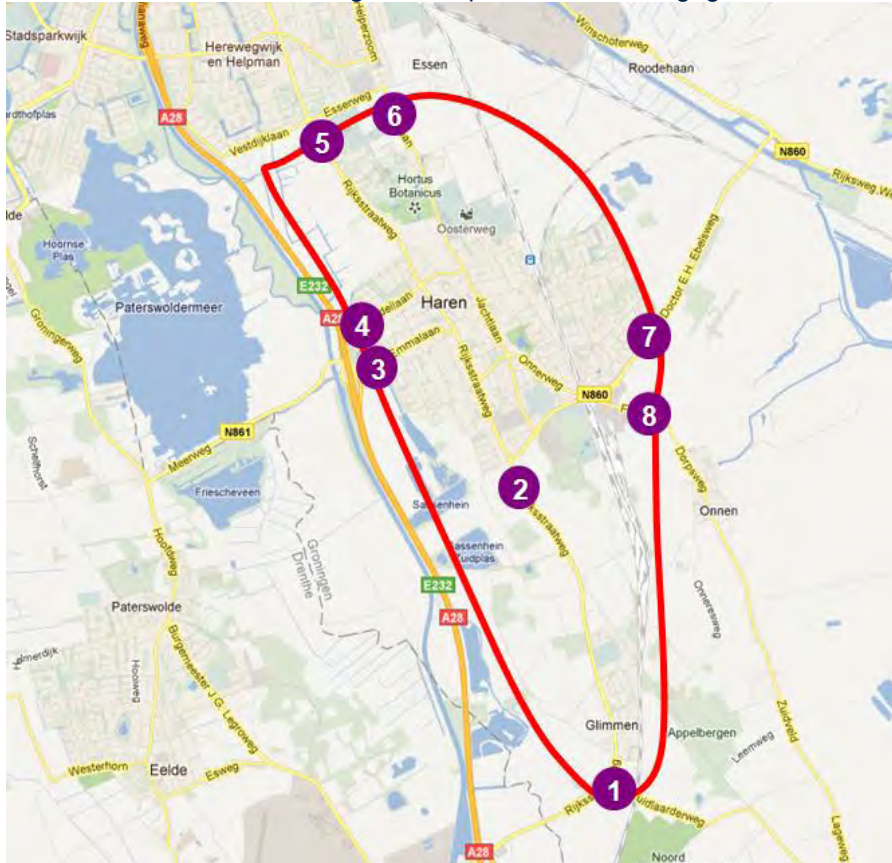
Voor het verkrijgen van een actueel beeld van de verkeersstromen van en naar Haren, alsmede het doorgaande verkeer door Haren en Glimmen, is een kentekenonderzoek uitgevoerd. Het kentekenonderzoek biedt inzicht in intern, extern en doorgaand verkeer. Het inzicht in de verkeersstromen in en door Haren is nodig voor het in beeld brengen van de effecten van de ontwikkelingen in Haren en voor het opstellen van de verkeersstructuurvisie.

In 2002 is ook een kentekenonderzoek uitgevoerd. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen het onderzoek van 2002 en 2011.

### *Doorgaand verkeer Glimmen*

Een specifiek onderwerp is het onderzoek naar het doorgaand verkeer in Glimmen. Volgens de bevolking van Glimmen is er sprake van een toename van het doorgaand verkeer. De gemeente heeft aangegeven behoefte te hebben aan inzicht in het doorgaand verkeer door Glimmen op de relatie A28 – N860 (Rijksstraatweg – Dr. E.H. Ebelsweg).

Het kentekenonderzoek is uitgevoerd op 8 locaties, weergegeven in onderstaande afbeelding.



1. Kruispunt Rijksstraatweg en Zuidlaarderweg
2. Rijksstraatweg ten zuiden van Haren
3. Emmalaan
4. Vondellaan
5. Rijksstraatweg ten noorden van Haren
6. Kerklaan
7. N660 Dr. Ebelsweg
8. Felland

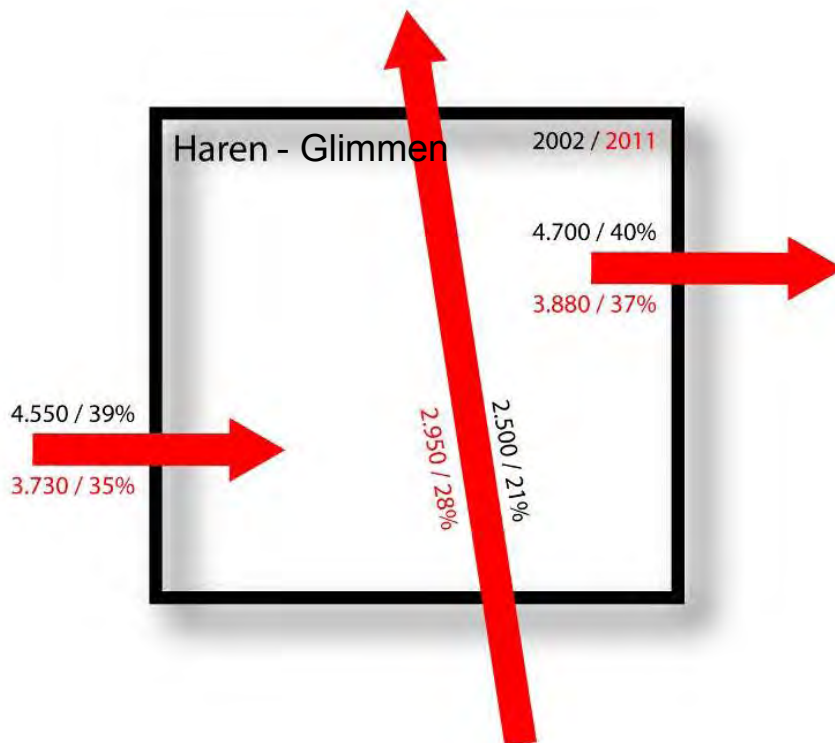
*Opzet kentekenonderzoek*

Op de onderzoekslocaties zijn de kentekens en het tijdstip geregistreerd door middel van visuele waarneming. Hierbij is onderscheid gemaakt naar motoren (Mo), licht verkeer (L), middel-zwaar verkeer (M), OV-bussen (B), zwaar verkeer (Z) en overige langzame motorvoertuigen (Lz). De motoren en de langzame motorvoertuigen zijn alleen geteld. Het kentekenonderzoek is uitgevoerd op dinsdag 29 november 2011 met analyseperiode van 15:00 uur tot 18:30 uur.

*Resultaten*

In de onderstaande afbeelding is het gebied Haren – Glimmen (het buitencordon, aangeduid met de rode lijn in de afbeelding op de vorige pagina) schematisch met het vierkant weergegeven. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat 28% van het verkeer doorgaand is ten opzichte van het gebied Haren - Glimmen. De rest van het verkeer is gelijkmatig verdeeld in herkomst- en bestemmingsverkeer (extern in en extern uit).

Ten opzichte van 2002 is er sprake van een stijging van het doorgaande verkeer. Het totaal aantal geregistreerde kentekens was bij het kentekenonderzoek van 2011 circa 10% lager dan in 2002.

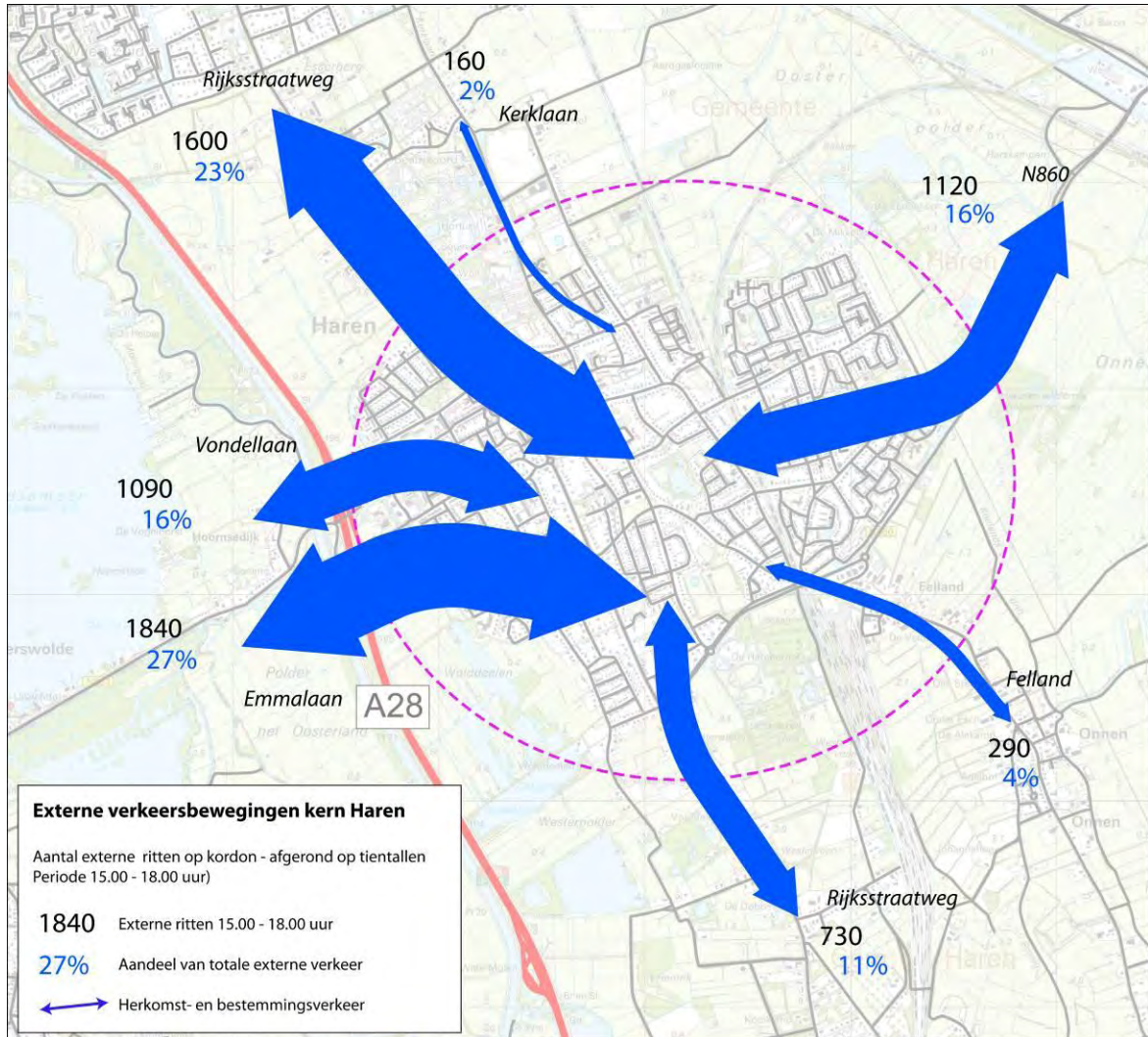




**Oriëntatie verkeer Haren**

Op basis van het kentekenonderzoek is in beeld gebracht hoe verkeer van en naar Haren georiënteerd is op de omgeving. De sterkste oriëntatie is in westelijke richting van en naar de A28/Meerweg (43%). Daarna volgen de oriëntatie van en naar Groningen (25%), richting Waterhuizen (16%), Glimmen (11%) en Onnen (4%).

In de afbeelding op de volgende pagina is de oriëntatie van het verkeer met herkomst of bestemming in Haren weergegeven.



**Doorgaand verkeer**

In de onderstaande afbeelding zijn de doorgaande verkeersstromen door het gebied Haren – Glimmen weergegeven (ondergrens 100 motorvoertuigen). De grootste doorgaande verkeersstroom is de stroom A28 – Glimmen – Dr. Ebelsweg. Circa een kwart van het doorgaande verkeer door het gebied zit op deze relatie.

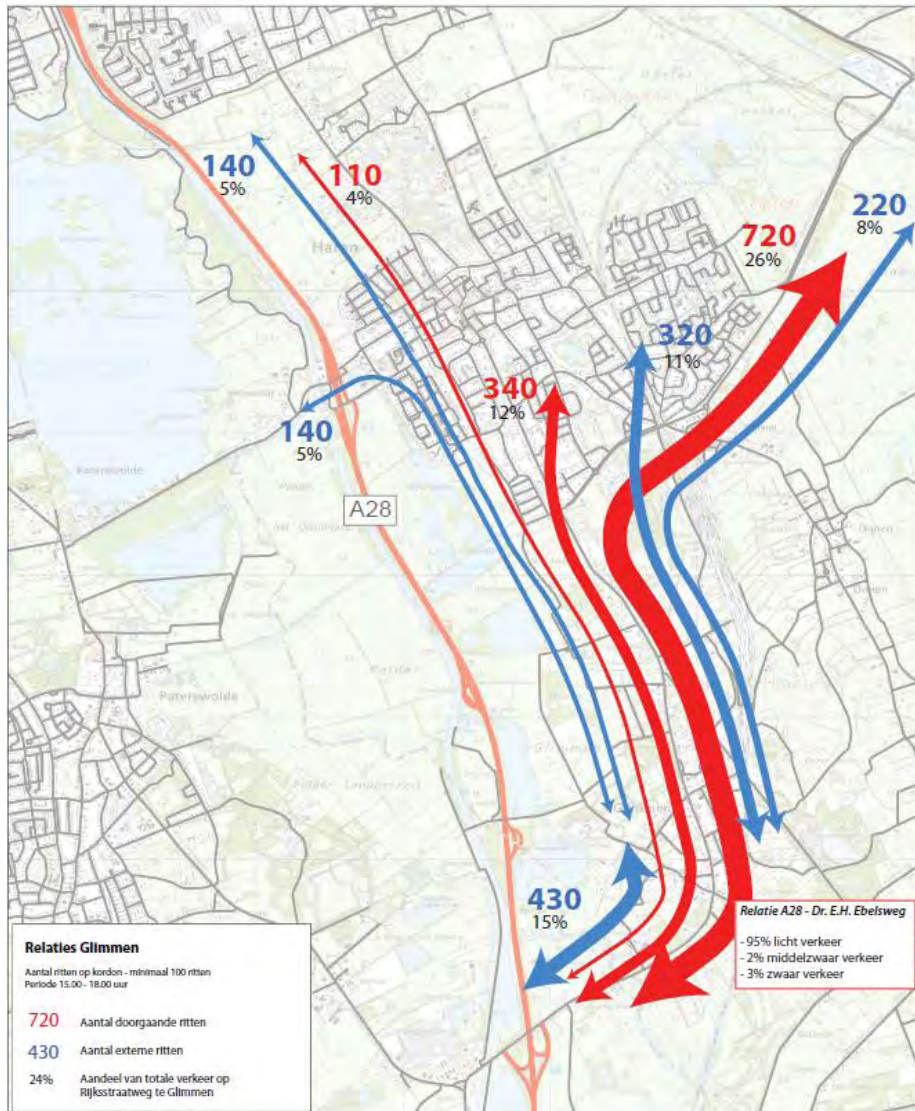
Doorgaand verkeer wordt vaak gezien als verkeer dat ‘maar ergens anders’ langs moet. Nu is niet al het doorgaande verkeer gebiedsvreemd verkeer. Verkeer uit Onnen en Noordlaren richting bijvoorbeeld Groningen komt uit het onderzoek als doorgaand ten opzichte van het gebied Haren – Glimmen. Dit is gebiedseigen verkeer. Doorgaand verkeer op bovenlokale relaties wordt gezien als ongewenste verkeersstromen.

In totaliteit is het doorgaande verkeer gestegen van circa 2.500 doorgaande motorvoertuigen in 2002 naar 2.950 doorgaande motorvoertuigen in 2011, waarbij deze stijging over verschillende relaties is verdeeld. De stijging op de relatie A28 – Glimmen – Dr. Ebelsweg is het grootst. Ook in 2002 was dit de sterkste doorgaande relatie met 530 motorvoertuigen. In totaliteit is het doorgaande verkeer op de Rijksstraatweg tussen Haren en Glimmen constant gebleven. Tegenover de stijging op de relatie A28 – Glimmen – Dr. Ebelsweg staat bijvoorbeeld een daling op de relatie A28 – Glimmen – Groningen.





Circa 55% van het verkeer dat door Glimmen rijdt, is doorgaand ten opzichte van Glimmen. Een deel van dit verkeer is verkeer met een bestemming in Haren. Dit is derhalve niet allemaal gebiedsvreemd verkeer. Ten opzichte van 2002 is de absolute hoeveelheid doorgaand verkeer (circa 1.500 motorvoertuigen in de periode 15.00 – 18.00) door Glimmen constant gebleven.



In de bovenstaande afbeelding is de verdeling van het verkeer door Glimmen weergegeven (ondergrens 100 motorvoertuigen in periode 15.00 – 18.00). Zoals opgemerkt is 55% van het geregistreerde verkeer bij het kentekenonderzoek doorgaand ten opzichte van Glimmen (de rode pijlen). De rest van het verkeer is verdeeld in 18% herkomst Glimmen en 27% bestemming Glimmen.

Bij de bewoners van Glimmen leeft het idee dat er sprake is van een groei van het doorgaande verkeer. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de totale hoeveelheid doorgaand verkeer constant is gebleven. Wel zijn veranderingen op de relaties door Glimmen zichtbaar. Zo is de verkeersstroom A28 – Glimmen – Haren afgenomen en de verkeersstroom op de relatie A28 - Glimmen – Dr. Ebelsweg toegenomen. Op deze laatstgenoemde relatie bestaat 95% van het verkeer uit licht verkeer (personenauto's). De overige 5% bestaat uit middelzwaar en zwaar verkeer (in hoofdzaak bussen en vrachtverkeer). Dit zijn voor een dergelijke weg normale waarden. Van al het verkeer door Glimmen bestaat op etmaalbasis 10% uit middelzwaar (8%) en zwaar verkeer (2%). Dat is even veel als op de Rijksstraatweg in het centrum van Haren.



## 9 Hulpdiensten

Onderdeel van een robuust verkeerssysteem is het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten (brandweer en ambulance). Voor het in beeld brengen van de criteria en aandachtspunten is overleg gevoerd met de hulpdiensten.

De criteria en aandachtspunten zijn onder te verdelen in:

- inrichting van wegen en omgeving
- verkeersstructuur

De criteria voor de inrichting van wegen en omgeving zijn ondermeer beschreven in het document 'Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening' dat door de Regio Groningen wordt gehanteerd. In dit document wordt ondermeer beschreven aan welke eisen de inrichting van de infrastructuur moet voldoen voor de hulpdiensten. Geadviseerd wordt dit document ter hand te nemen bij toekomstige herinrichting en aanleg van wegen en bij nieuwbouw.

Wat betreft verkeersstructuur gaat het om de bereikbaarheid van de woongebieden/wijken. Uit het oogpunt van calamiteiten dient ieder woongebied door de hulpverleningsdiensten op tenminste twee manieren bereikbaar te zijn. Een nieuw woongebied dient derhalve twee aansluitingen te hebben op bestaande infrastructuur. Eén van de toegangen kan in dergelijke gevallen dienen als hoofdontsluiting en één als nevenontsluiting.

Er zijn normen voor de opkomsttijden van de hulpverleningsdiensten. Deze opkomsttijden zijn voor de brandweer afhankelijk van het type calamiteit/object waarvoor uitgerukt moet worden. De brandweer dient vaak binnen 8 minuten ter plaatse te zijn (opkomsttijd).

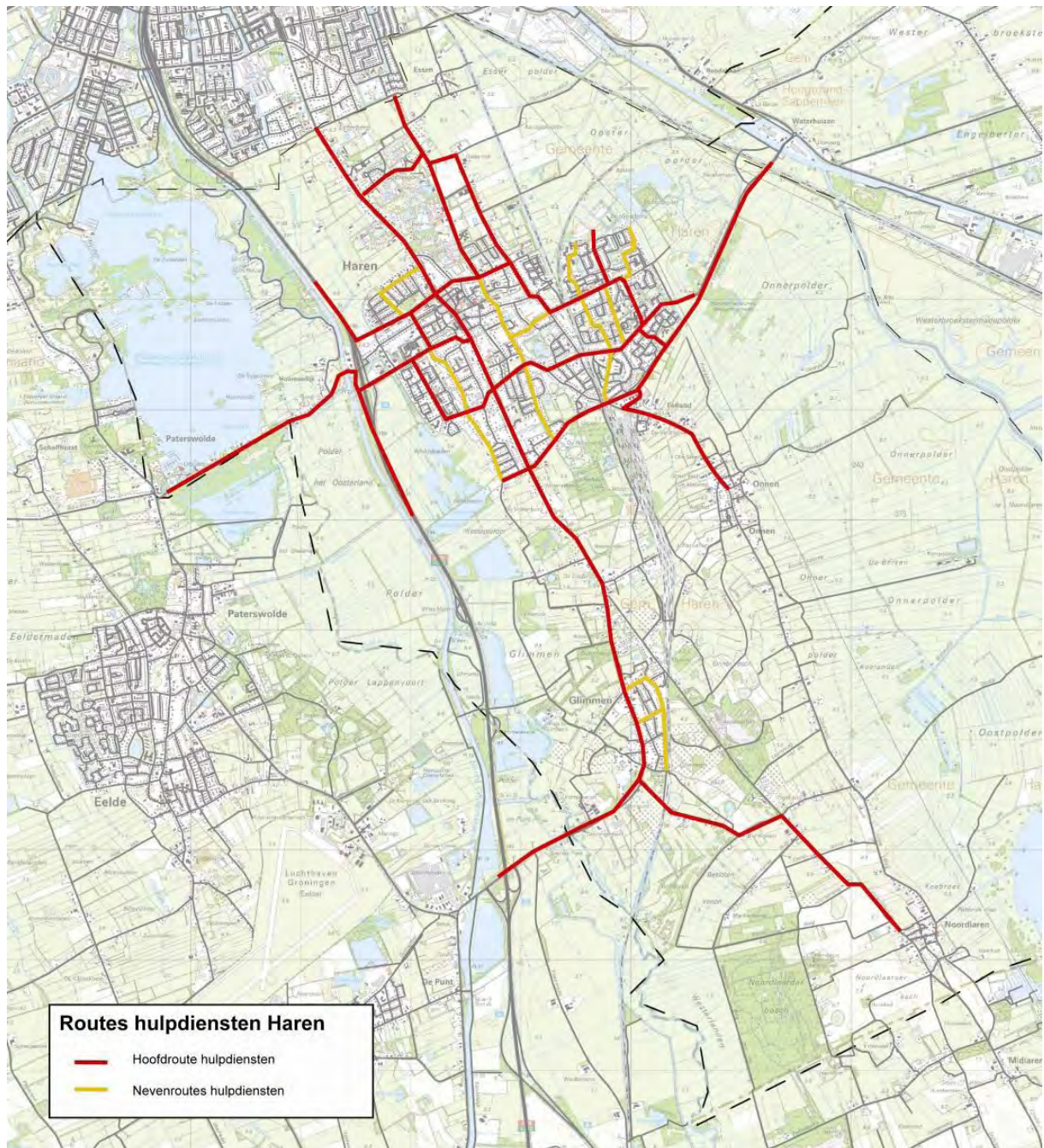
De opkomsttijd bestaat uit de alarmeringstijd + uitruktijd + aanrijtijd. De alarmeringstijd (telefoon naar 112 en doormelding van centrale naar hulpverlening) bedraagt vaak 1 á 2 minuten. De uitruktijd is de tijd die het brandweerpersoneel nodig heeft om vanuit de kazerne uit te rukken. Afhankelijk van beroeps (personeel aan de kazerne) of vrijwilligers bedraagt deze veelal 1 tot 4 minuten. Bij een opkomsttijd van 8 minuten resteren dan nog enkele minuten om te rijden.

Het verzorgingsgebied van de brandweer beslaat het grondgebied van de gehele gemeente. Vanwege de lange aanrijtijden naar het dorp Noordlaren neemt bij calamiteiten het brandweerkorps van Zuidlaren de eerste uitruk naar dit deel van de gemeente voor zijn rekening.

Door de brandweer zijn de volgende aandachtspunten genoemd bij toekomstige ontwikkelingen in Haren.

- Door de aanpassing van diverse wegen in Haren aan lagere snelheden staan de uitruktijden onder druk.
- Door de frequentieverhoging van het aantal treinen zullen de spoorbomen vaker gesloten zijn. Hierdoor zal de totale uitruktijd behoorlijk worden verhoogd. Bijkomend punt van aandacht is dat veel korpsleden in Oosterhaar wonen.
- Bij ontwikkeling woningbouw Haren Noord is de Oosterweg een belangrijk aandachtspunt in relatie tot gebruik en bereikbaarheid.
- Bij de invulling van de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein moet goed nagedacht worden over de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten.

- Bij nieuwe woonwijken dient een goede bereikbaarheid gewaarborgd te worden door meer dan één ontsluiting.
- Bij een eventuele toekomstige aanpassing van de Kerklaan moet goed rekening worden gehouden met het gebruik door de hulpdiensten, om de opkomsttijden richting het achterliggende gebied niet te laten toenemen.
- Door de brandweer wordt onderscheid gemaakt in hoofdroutes en wijkroutes. Op de hoofdroutes (rood aangeduid in onderstaande kaart) moet een veilige en continue snelheid gereden kunnen worden. De wijkroutes (geel aangeduid in onderstaande kaart) moeten zorgen voor een gemakkelijke en snelle toegang tot de wijken. Hier zijn geen drempels en andere voorzieningen gewenst.





# 10 Veilige schoolomgevingen

## Aanleiding en doelstelling

De aanleiding van het project 'Veilige schoolomgevingen' ligt in het toenemende aantal klachten over de verkeerschaos en verkeersveiligheid rondom de basisscholen, vooral tijdens de ochtendspits. Het college van de gemeente Haren heeft de opdracht een plan te maken voor de aanpak van de problemen in de schoolomgevingen. Het plan moet op een gestructureerde manier inzicht bieden in de knelpunten rondom de scholen en uitmonden in concrete verbetervoorstellen.

In onderstaande tabel zijn de 11 basisscholen weergegeven die zijn opgenomen in het projectplan 'Veilige schoolomgevingen'.

Overzicht 11 basisscholen project 'Veilige schoolomgevingen'	
<b>Haren</b> De Linde (Hertenlaan 11) Brinkschool (Oude Brinkweg 95) De Wissel (Mellensteeg 16) Sint-Nicolaasschool (Beatrixlaan 1) De Borg (Wederikweg 19) De Mikkelhoorst (Tussenziel 25) Peter Petersenschool (Rummerinkhof 6b)	<b>Glimmen</b> De Meent (Oude Schoolweg 2) De Marke (Nieuwe Schoolweg 6)
	<b>Onnen</b> 't Hunnedal (Bakkerweg 2)
	<b>Noordlaren</b> De Rieshoek (Zuidlaarderweg 63)

## Stappenplan

De ervaring leert dat het bij schoolomgevingen zeker niet alleen gaat om het door de gemeente treffen van maatregelen (na)bij de school, maar dat het succes afhangt van het samenspel tussen gemeente, de school, de politie en bijvoorbeeld VVN. Maximaal succes wordt verkregen wanneer aandacht wordt besteed aan de volgende pijlers:

- infrastructuur;
- educatie;
- gedragsbeïnvloeding;
- handhaving;
- communicatie.

De benodigde inspanning en verantwoordelijkheid ligt niet alleen bij de gemeente. Ook de inzet van de scholen (educatie en gedragsbeïnvloeding, communicatie), de politie (handhaving) en eventueel VVN (educatie en communicatie) is nodig.



## Rapportage Veilige schoolomgevingen Haren

In de rapportage Veilige schoolomgevingen Haren d.d. 01-05-2012 zijn de resultaten van het project Veilige schoolomgevingen opgenomen. De rapportage bevat een uitgebreide beschrijving van de uitgevoerde inventarisatie en analyse en beschrijft vervolgens per school de geadviseerde maatregelen. Hierbij wordt aandacht besteed aan de 5 genoemde pijlers. Gedurende het proces is overleg gevoerd met de werkgroep Veilige schoolomgevingen, waarin naar de schooldirecties ook de politie, VVN en de Fietsersbond waren vertegenwoordigd. In mei 2012 is de rapportage aangeboden aan het college van B&W. Op 12 juni 2012 is de rapportage behandeld in de Raadscommissie. Op 25 juni 2012 is de rapportage ter kennisgeving behandeld in de raad.

Het rapport en aanvullende informatie over het project Veilige schoolomgevingen Haren is te vinden op de gemeentelijke website.



# 11 Consultatie dorpen

Om de bewoners van de gemeente Haren te informeren over de totstandkoming van het GVVP zijn consultatiebijeenkomsten gehouden in de dorpen. Daarnaast zijn deze bijeenkomsten gebruikt om input vanuit de dorpen te krijgen als onderdeel van het GVVP.

## Doel bijeenkomst

- Informeren over inhoud en stand van zaken Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Haren
- **Input voor GVVP vanuit het dorp:**
  - Wat leeft er in het dorp qua verkeer en vervoer?
  - Wat zijn aandachtspunten?
  - Wat zijn knelpunten (incl. oorzaken)?

## Consultatie dorpen

Heden

- Onnen: 10 april
- Noordlaren: 12 april
- Haren: 26 april
- Glimmen: 15 mei



planning connecting  
 respecting  
 the future

De presentaties die tijdens de bijeenkomsten gegeven zijn, zijn te raadplegen op de gemeentelijke website. De verslagen die van de avonden gemaakt zijn, zijn in dit GVVP als bijlage 1 opgenomen. Een aanzienlijk deel van de gemaakte opmerkingen tijdens de bijeenkomsten betreft kleinschalige knelpunten. Separaat van het GVVP wordt geadviseerd deze knelpunten op korte termijn aan te pakken. In Glimmen is met name gediscussieerd over het verkeer op de Rijksstraatweg en gewenste oplossingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. In hoofdstuk 14 wordt nader ingegaan op de Rijksstraatweg Glimmen.

## 12 Knelpunten

In de voorgaande hoofdstukken met betrekking op het 'Heden' van de huidige verkeerssituatie in Haren zijn verschillende onderwerpen beschreven. Daarbij zijn knelpunten aangeduid. In dit hoofdstuk wordt een totaalbeeld gegeven van deze knelpunten.

Eenzijds worden knelpunten objectief aangeduid, bijvoorbeeld de locaties waar (relatief) veel ongevallen plaatsvinden. Anderzijds is in het proces van het opstellen van het GVVP ook aan de inwoners van de gemeente Haren gevraagd om aan te geven waar sprake is van knelpunten. Zo is in het kader van het project 'Veilige schoolomgevingen Haren' een uitgebreide enquête uitgevoerd onder ouders, met vragen over de verkeerssituatie in de dorpen. Daarnaast zijn tijdens de consultatiebijeenkomsten in de dorpen verkeersknelpunten geïnventariseerd.

In het hoofdstuk verkeersintensiteiten en – stromen is de huidige verkeersdruk en de ontwikkeling daarvan in de afgelopen jaren uiteengezet. De verkeersintensiteiten in Haren blijken vrij constant in de afgelopen jaren. De verkeersstromen door de gemeente zijn dat ook.

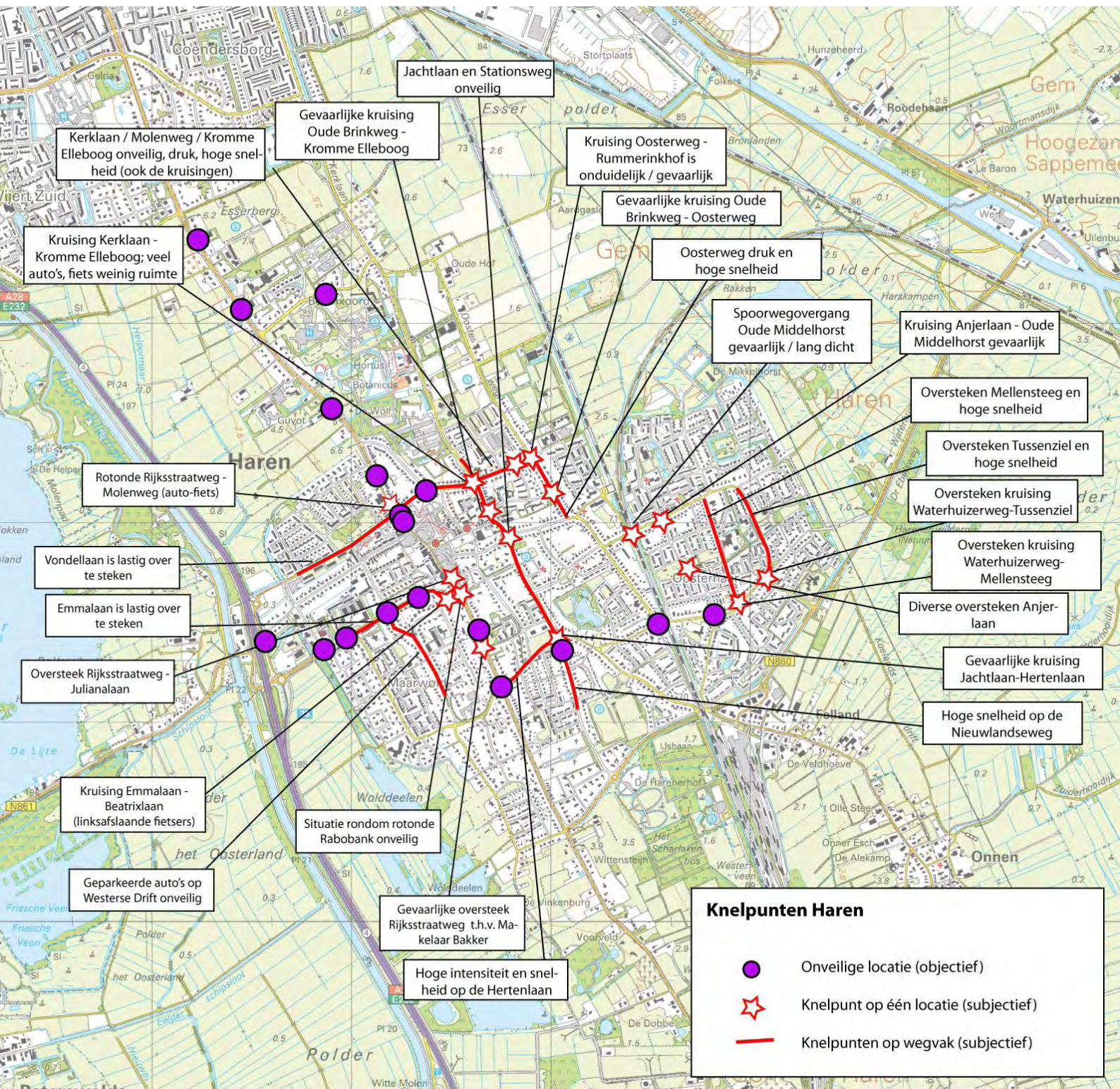
De cijfers laten zien dat de Vondellaan, de Emmalaan, Rijksstraatweg en Molenweg de drukste straten van Haren zijn. Dagelijks rijden meer dan 7.000 voertuigen over deze wegen, in combinatie met aanzienlijke aantallen fietsers.

Structurele problemen ten aanzien van verkeersafwikkeling doen zich in Haren niet voor. Wel gaan diverse ontwikkelingen aan de noordkant van Haren zorgen voor extra verkeersdruk op deze wegen. Het gaat hierbij om de ontwikkeling van woningbouw in Haren Noord, de vestiging van het Zernike College en de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein. Deze ontwikkelingen leiden tot extra auto- en fietsverkeer. Daarnaast zorgen ook de uitbreiding van het P+R terrein aan de A28 en de ontwikkeling van het Nesciopark voor extra verkeersbewegingen. In de huidige situatie leiden de verkeersstromen niet tot objectieve knelpunten ten aanzien van verkeersafwikkeling. De ontwikkelingen en het daarmee gepaard gaande extra verkeer zijn belangrijke aandachtspunten bij het waarborgen van een veilige verkeerssituatie in Haren.

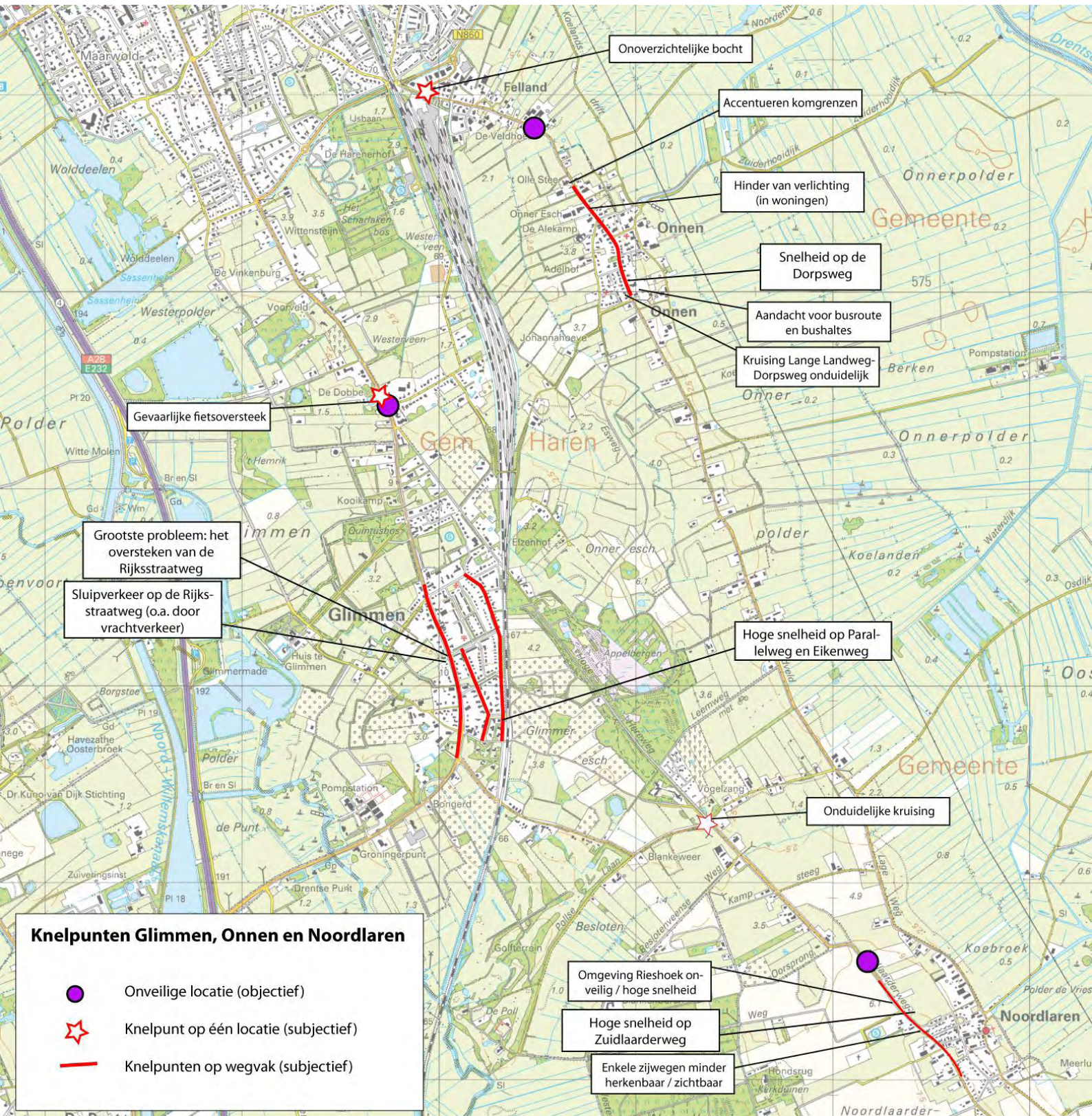
De top 20 onveilige locaties, de 20 locaties waar de meeste verkeersongevallen zijn geregistreerd, zijn in het hoofdstuk verkeersveiligheid aangeduid. Bij het verder verbeteren van de verkeersveiligheid zijn dit de locaties die speciale aandacht moeten krijgen. Het zijn de verkeersveiligheidsknelpunten in de huidige situatie.

Zoals opgemerkt is in het project 'Veilige schoolomgevingen Haren' en bij de consultatiebijeenkomsten in de dorpen aan de inwoners van Haren gevraagd welke verkeersknelpunten men ervaart. Deze subjectieve knelpunten zijn samen met de top 20 ongevallenlocaties op de volgende knelpuntenkaarten weergegeven. Het betreft ongevallen op locatie (kruispunt)niveau en op wegvakniveau.











# Vooruit kijken

- Effecten ontwikkelingen intern en extern
- Extern: Regio Groningen- Assen, Raamwerk RegioRail, Aanpak Ring Zuid
- Intern: plannen en ontwikkelingen Haren en hun effecten
- Effecten: verkeersstromen en verkeersintensiteiten

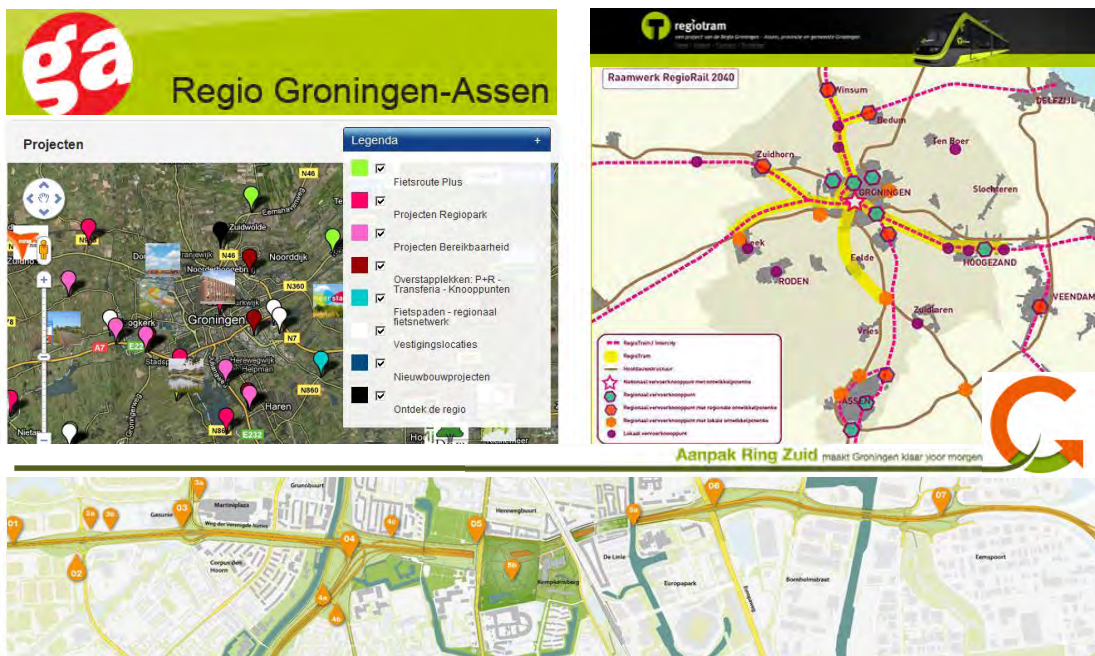


## 13 Effecten ontwikkelingen

### 13.1 Externe ontwikkelingen

In het kader van de Regiovisie Groningen - Assen worden in de komende jaren diverse projecten gerealiseerd die effect hebben op het verkeer in en rond Haren. Een aantal belangrijke projecten hierbij zijn:

- Aanpak Ring Zuid Groningen
- Raamwerk RegioRail
- Uitbreiding P+R Haren/A28
- Ontwikkeling bedrijventerreinen zuidoost Groningen (o.a. Eemspoort en Roodehaan)
- Woningbouwlocaties (o.a. Meerstad en Ter Borch)



#### *Aanpak Ring Zuid Groningen*

Als gevolg van een concentratie en uitbreiding van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad Groningen wordt een verkeerstoename op de hoofdwegen verwacht. Zonder verbetering van de ringweg zou de toename extra files en sluisverkeer veroorzaken.

Op dit moment wordt gewerkt aan het definitieve ontwerp. Volgens de huidige planning wordt medio 2013 het definitieve tracébesluit genomen. Hierop kunnen zienswijzen worden ingediend. Naar verwachting zal de procedure eind 2013 afgerond zijn en kunnen de voorbereidingen voor de uitvoering in 2014 starten. De werkzaamheden kunnen dan in 2015 beginnen. De inschatting is dat de zuidelijke ringweg vijf jaar later klaar zal zijn.

Hoewel hinder onvermijdelijk is, streeft de projectorganisatie ernaar die zoveel mogelijk te beperken. Dit door slim en efficiënt te bouwen en door zo goed mogelijke alternatieven te bieden, zoals omleidingsroutes, P+R-voorzieningen en openbaar vervoer. Hiervoor wordt een minder hinderplan opgesteld. Dit plan bevat maatregelen voor en tijdens de bouw om de hinder te beperken en de stad bereikbaar te houden. De aanpak van de Ring Zuid is een van de grote pro-

jecten die in de komende jaren effect zal hebben op de bereikbaarheid van de stad Groningen. De samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar is opgericht om een totaaloverzicht te houden over de werkzaamheden aan wegen en spoor die in de periode tot 2020 in en rond Groningen gaan plaatsvinden, met als doel het waarborgen van een goede bereikbaarheid. De gemeente Haren volgt deze ontwikkelingen op de voet.

#### *Raamwerk RegioRail*

In het kader van het Raamwerk RegioRail 2040 werkt de regio aan het verbeteren van het openbaar vervoer per trein. Onderdeel van het tramwerk zijn de Regiotram, welke op nader te bepalen trajecten mogelijk door zal rijden de regio in, en een frequentieverhoging van treinen op het bestaande spoor Groningen – Assen (Schiphol). Het Raamwerk RegioRail heeft gevolgen voor Haren. Enerzijds kunnen de bewoners van Haren profiteren van kwalitatief hoogwaardiger openbaar vervoer, anderzijds zal het effect hebben op de bereikbaarheid voor het autoverkeer door frequentere sluiting van spoorbomen. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op Raamwerk RegioRail.

#### *Uitbreiding P+R Haren/A28*

Het P+R terrein aan de A28 bij Haren zal worden uitgebreid met 500 parkeerplaatsen, met mogelijk in de toekomst verdere uitbreiding met nog eens 500 parkeerplaatsen. Door deze uitbreiding en door de ontwikkeling na het nabij gelegen Nesciopark ontstaat er een extra verkeersdruk op met name de aansluiting van de A28 op de Meerweg/Emmalaan. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op (de uitbreiding van) P+R Haren.

#### *Ontwikkeling bedrijventerreinen zuidoost Groningen (o.a. Eemspoort en Roodehaan)*

De ontwikkeling van de bedrijventerreinen in en rond Groningen zorgt voor een stijging van het aantal arbeidsplaatsen. Deze ontwikkeling zal extra verkeer genereren vanuit de regio.

#### *Woningbouwlocaties (o.a. Meerstad en Ter Borch)*

Ook de nieuwbouw in ondermeer Meerstad en Ter Borch zal zorgen voor extra verkeer, waarvan een deel mogelijk routes kiest via het Harense wegennet. Door het realiseren van goede ontsluitingen en door het uitvoeren van maatregelen aan de hoofdwegenstructuur (A28, ringwegen Groningen, A7) wordt beoogd het verkeer zoveel mogelijk via het hoofdwegennet af te wikkelen, waardoor sluipverkeer op het onderliggend wegennet wordt beperkt.

### **13.2 Verkeersmodel GroningenPlus**

In het recent beschikbaar gekomen verkeersmodel GroningenPlus zijn de (harde) plannen opgenomen die tot 2030 in en rond Groningen zijn voorzien, waaronder de in de vorige paragrafen beschreven ontwikkelingen. Ook het Harense wegennet is opgenomen in het verkeersmodel. Dat geldt ook voor enkele ontwikkelingen in Haren. Zo is het verkeersmodel nieuwbouw in Haren Noord voorzien (globaal woningaantal deelgebieden 5 en 6). Het verkeersmodel is gekalibreerd op het hoofdwegennet.

De prognose volgens het verkeersmodel is een forse groei van het verkeer op de A28, de zuidelijke ringweg Groningen en de A7. Op de wegen in en rond Haren zijn de veranderingen volgens het model beperkt. Voor de meeste wegen geldt dat de intensiteiten volgens het model vrij constant blijven. Wel wordt er een afname verwacht op de Rijksweg tussen Haren en Groningen. Daartegenover staat een stijging op de Vondellaan, ondermeer veroorzaakt door de uitbreiding van P+R Haren en het Nesciopark.



In het volgende hoofdstuk wordt op basis van de interne ontwikkelingen in Haren een gedetailleerder beeld gegeven van de te verwachten effecten ten aanzien van verkeersbewegingen.

### 13.3 Plannen en Ontwikkelingen Haren

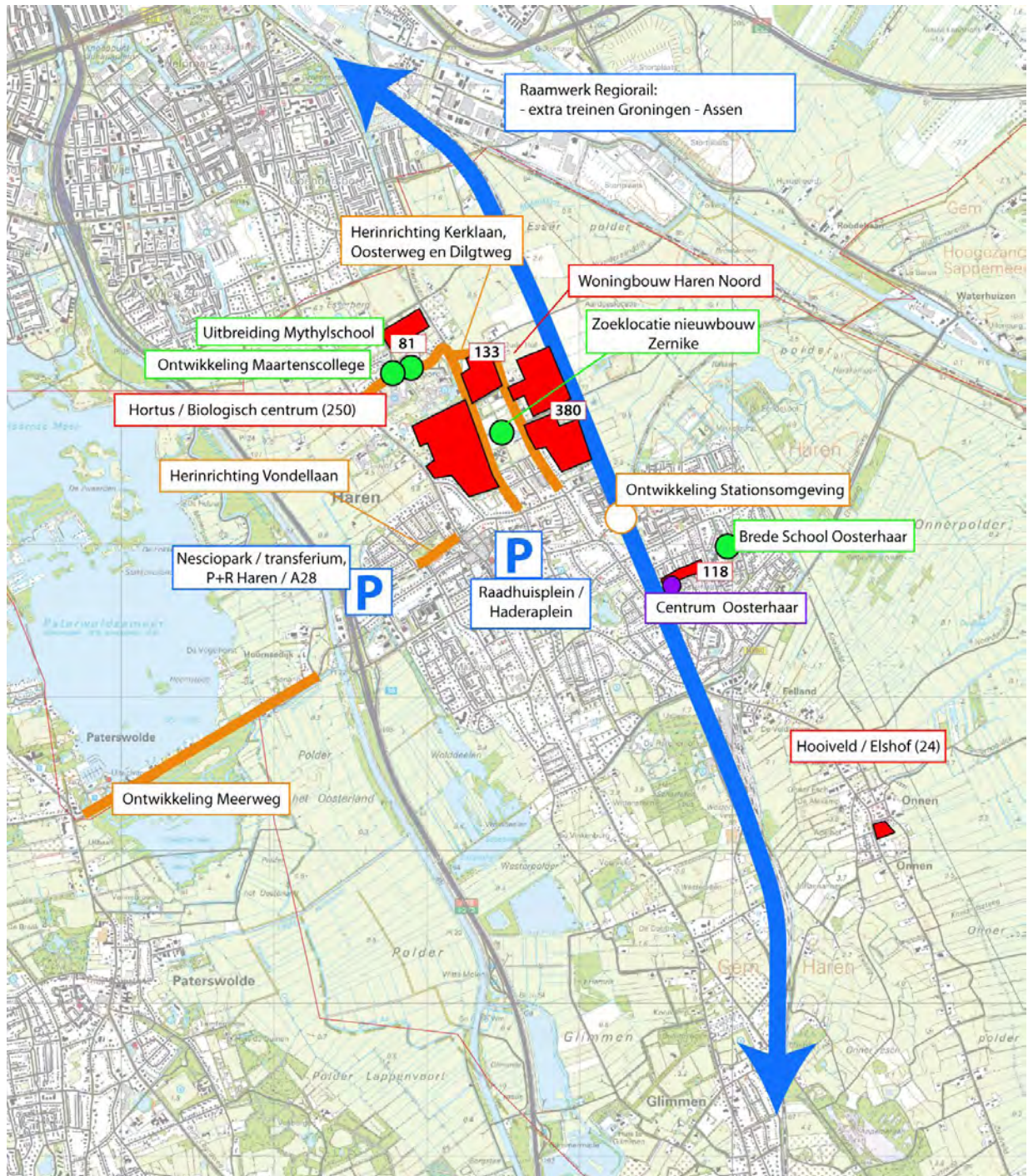
In de volgende paragrafen worden de plannen en ontwikkelingen in Haren beschreven. Per paragraaf zal per plan of ontwikkeling beschreven worden wat de effecten zijn op het verkeer. Dit hoofdstuk sluit af met het geven van een totaalbeeld van de effecten op het autoverkeer en het fietsverkeer. In onderstaande door de gemeente verstrekte tabel zijn de lopende en geplande projecten/ontwikkelingen opgenomen.

Lopende en geplande projecten/ontwikkelingen ihkv GVVP (Verkeersstructuurvisie)			
	Project	korte omschrijving	status
1a	AZC terrein (deelgebied 3)	133 woningen	start bouw 2011, gereed 2014
1b	Gorecht-Blauwe ruiters (deelgebied 5/6)	380 woningen	gepland 2014-2019
1c	Verkeersoefenterrein (deelgebied 1)	81 woningen	gepland na 2019
2	Locatie Zernike (bovenbouw)	Ontwikkeling nieuwbouw bovenbouw Zernike locatie Kerklaan	2014/2015
3	Maartenscollege	Verbeteringsmaatregelen ontsluiting	2013
4a	Oosterhaar (spoor tot steeg fase 2 en 3)	118 woningen	gepland na 2013
4b	Winkelcentrum Oosterhaar (spoor tot steeg)	Verplaatsing winkelcentrum (o.a. C1000)	realisatie 2013
5	Oosterhaar obs Wissel	Nieuwbouw zelfde locatie. Geen uitbreiding. Vraagpunten bereikbaarheid - afsluiten Mellenssteeg?	2013
6	Herinrichting Kerklaan / Oosterweg / Dilgtweg	Voorstel profiel mede ihkv ontwikkeling Haren Noord	
7	Uitbreiding Mythyschool	De Groninger Buitenschool wordt verplaatst naar de locatie Mythyschool.	realisatie 2012 - 2013
8	Nesciopark/P+R Haren/A28	Ontwikkeling Nesciopark in afgeslankte vorm, uitbreiding mogelijk met gebouwd P+R (ca 1000 pp)	2013-2020
9	Raadhuisplein / Haderaplein	Invulling plek oude gemeentehuis winkels en woningen en parkeergarage (ca 300 pp)	2014-2015
10	Herinrichting Vondellaan / Hendrik de Vriesplantsoen	Vondellaan tussen Nesciolaan en Rijksstraatweg 30 km	Voorbereiding gestart. Gereed 2013
11	Ontwikkeling Meerweg	Reconstructie en herinrichting Meerweg. Ontwikkeling recreatie.	2013-2014
12	Ontwikkeling Stationsplein	Herinrichting Stationsplein. Realisering enkele woningen en aanleg fietstunnel. Uitbreiding parkeerterrein (P+R) naar ca 200 pp. Realiseren veilige fietsroutes	2013-2014
13	Bereikbaarheid Oosterhaar/Raamwerk RegioRail	Gevolgen bereikbaarheid door toename treinfrequentie. Onderzoek ongelijkvloerse kruising spoorbaan	-
14	Verkeersproblematiek Rijksstraatweg Glimmen	Onderzoek over hoeveelheid (doorgaand) verkeer door Glimmen. Overlast door plateaus. Vraag: 50 km/h of 30 km/h?	-
15	Hortus / Biologisch centrum (deelgebied 2)	250 woningen	idee vorming
16	Woningbouw Onnen	Hooiveld / Elshof, 24 woningen	

De in de tabel onder 1a, 1b, 1c en 14 opgenomen ontwikkelingen (respectievelijk deelgebied 3, 5/6, 1 en 2) worden in de volgende paragraaf 'Woningbouw Haren Noord' behandeld.



In onderstaande afbeelding zijn de voorgenoemde projecten en ontwikkelingen op kaart weer-gegeven.



Ontwikkelingen Haren 2011 - 2030

### 13.4 Woningbouw Haren Noord

Haren Noord is voor Haren hét gebied waar in de komende jaren woningbouw gerealiseerd wordt. De ontwikkeling vindt per deelgebied plaats. In deelgebied 3 vindt op dit moment reeds woningbouw plaats. De planvorming van de deelgebieden 5 en 6 is in een vergevorderd stadium. De woningbouwontwikkelingen in deelgebieden 1 en 2 in Haren Noord zijn in het kader van de planvorming van deelgebieden 1 en 2 is nog in een prematuur stadium.

In deze paragraaf wordt een totaalbeeld gegeven van de effecten bij de ontwikkeling van alle deelgebieden. Tevens worden de effecten in beeld gebracht in het geval alleen de deelgebieden 3, 5 en 6 worden gerealiseerd.

#### *Te beantwoorden vragen*

De woningbouwontwikkeling in Haren Noord (inclusief deelgebieden 1 en 2) met in totaal circa 850 woningen is de ontwikkeling met het grootste effect op het verkeer in Haren. Uitgaande van 7 ritten per dag per woning (toelichting later in deze paragraaf) levert deze ontwikkeling circa 6.000 motorvoertuigbewegingen per dag op, verdeeld over de wegen in Haren Noord.

Vanwege deze verkeerstoename dienen zich een aantal belangrijke vragen aan.

- Zijn de wegen in Haren Noord, waaronder de Kerklaan, de Oosterweg en de Molenweg, geschikt voor het afwikkelen van het extra autoverkeer?
- Zo ja, welke maatregelen moeten er dan aan de bestaande wegen getroffen worden?
- Zo nee, waar moet dan eventueel extra infrastructuur worden gerealiseerd? Is een nieuwe oost-west verbinding ten noorden van de Molenweg gewenst?

Achtereenvolgens wordt in deze paragraaf ingegaan op de volgende onderwerpen:

- woningbouw Haren Noord: deelgebieden en fasering;
- verkeersstromen en verkeersintensiteiten;
- ontsluiting Haren Noord;
- karakteristieke wegprofielen;
- zoekgebieden eventuele nieuwe verbinding(en).

#### **Verkeersstructuur Haren Noord**

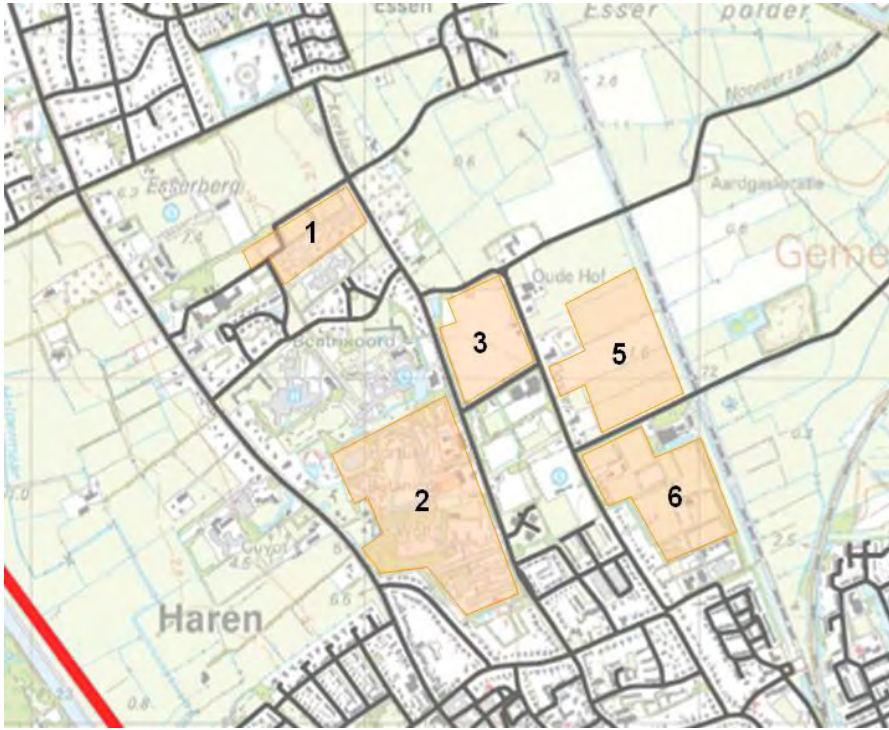
In het gebied van de woningbouwontwikkeling Haren Noord functioneren thans drie noord-zuid georiënteerde routes: de Rijksstraatweg, de Kerklaan en de Oosterweg. Het externe verkeer in het gebied is in belangrijke mate georiënteerd op de stad Groningen en zal gebruik maken van de Rijksstraatweg. Het woongebied ligt voornamelijk rond de Kerklaan en Oosterweg. Zonder aanpassingen aan de verkeersstructuur zal het verkeer van en naar Groningen gebruik maken van de Dilgtweg en Esserweg om de Rijksstraatweg te bereiken. Op dit moment zijn deze twee oost-west routes niet zwaar belast. Verkeer richting Assen (A28) en Eelde zal gebruik maken van de Molenweg en Vondellaan (mogelijk deels Emmalaan). De Molenweg is in de huidige situatie één van de drukke wegen in het centrum van Haren. Uit de analyse van de huidige situatie komt naar voren dat dat ook zo wordt ervaren. Zo wordt bijvoorbeeld het kruispunt Molenweg – Kerklaan genoemd als knelpunt vanwege het vele autoverkeer waar de fietsers mee worden geconfronteerd. Bijkomend aandachtspunt is de ontwikkeling op het Raadhuisplein/ Haderaplein, wat zal leiden tot een verdere stijging van het verkeer op de Molenweg.

#### **Deelgebieden Haren Noord en fasering**

In de volgende afbeelding zijn de deelgebieden Haren weergegeven. In onderstaande tabel zijn de woningaantallen en fasering weergegeven. In deze paragraaf wordt de behandeling van de deelgebieden volgens de volgorde in de volgende tabel gehanteerd.



Deelgebied	Woningaantal	Planning	Status
3	133	2012	In ontwikkeling
5,6	380	2015 – 2019	In voorbereiding
1	81	2019 – 2021	Gepland
2	250	2021 – later	Ideevorming



Deelgebieden Haren Noord

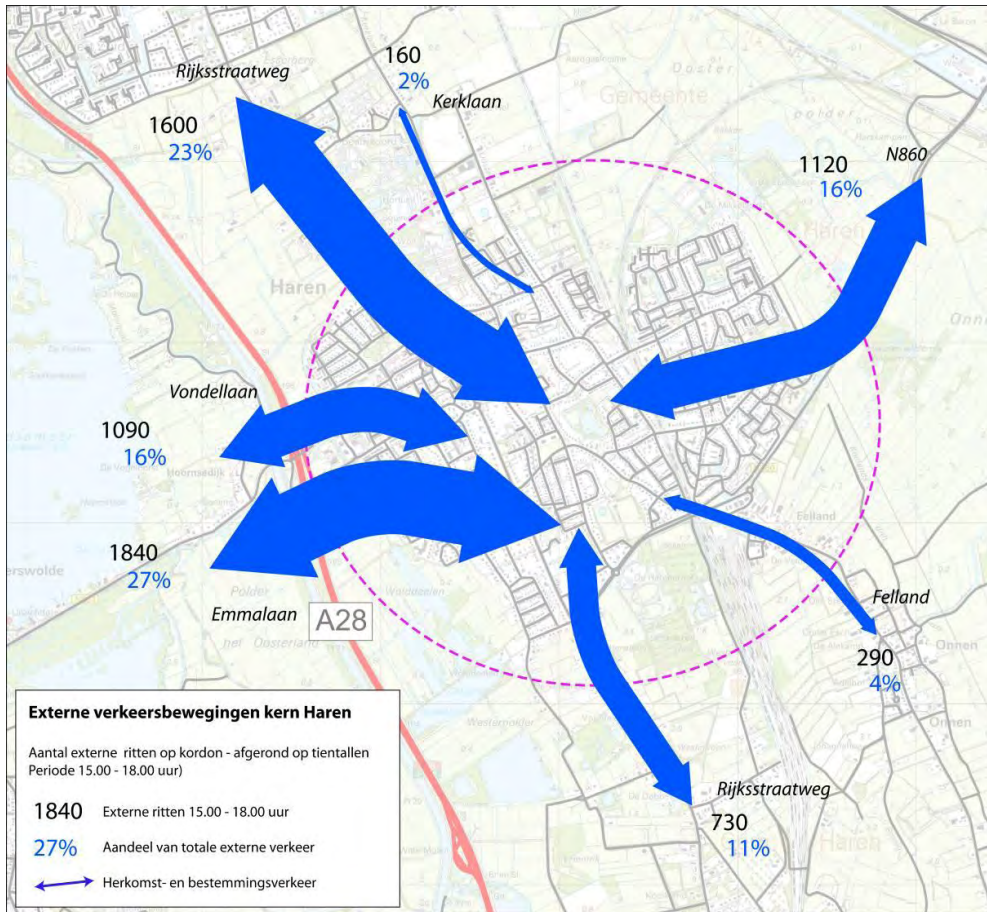
### Oriëntatie verkeer Haren Noord

Met behulp van het kentekenonderzoek 2011 is de oriëntatie van het verkeer van en naar Haren (het herkomst- en bestemmingsverkeer) in beeld gebracht. In de afbeelding op de volgende pagina is deze oriëntatie weergegeven.

Qua oriëntatie van het verkeer geeft het onderzoek van 2011 een vergelijkbaar resultaat met het kentekenonderzoek van 2002.

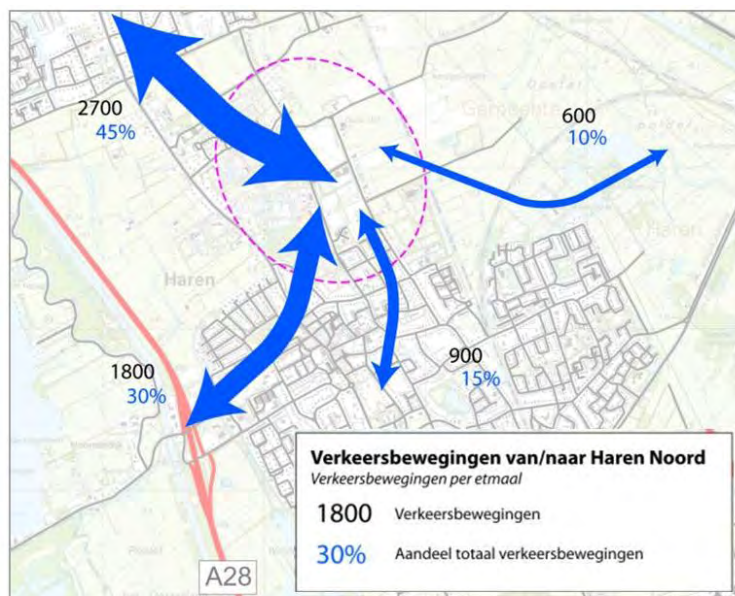
In de volgende afbeelding zijn de externe verkeersstromen opgenomen. Daarnaast is ook sprake van intern verkeer (o.a. verkeer vanuit de wijken naar het centrum). Vanwege de ligging op korte afstand van Groningen wordt voor Haren Noord een sterkere oriëntatie op Groningen verwacht. Uit het kentekenonderzoek van 2011 blijkt 43% van het externe verkeer van en naar Haren georiënteerd op de A28. In het kentekenonderzoek van 2011 is niet onderzocht hoe het verkeer van en naar de A28 zich verdeelt over noordelijke en zuidelijke richting op de A28 of de Meerweg. In het kentekenonderzoek van 2002 is dit wel onderzocht. Hierbij bleek globaal de helft van het verkeer van en naar de A28 georiënteerd in noordelijke richting. Verwacht wordt dat een substantieel deel van laatstgenoemde relatie vanuit Haren Noord gebruik zal maken van de Kerklaan om richting Groningen te rijden. Hierdoor zal de relatie vanuit Haren Noord op de A28 minder sterk zijn.





In nevenstaande afbeelding is op basis van de oriëntatie van het verkeer van heel Haren een doorvertaling gemaakt voor de oriëntatie van het verkeer van en naar Haren Noord. Ten opzichte van de oriëntatie van extern verkeer geheel Haren gelden de volgende bijstellingen:

- onderscheiden intern verkeer van Haren Noord naar (centrum) Haren;
- sterkere relatie met Groningen vanwege directe nabijheid;
- minder sterke relatie naar Waterhuizen. Een deel van dit verkeer is georiënteerd op Groningen (zuid-oost) en zal vanuit Haren Noord niet via Waterhuizen rijden;
- verkeer op de relatie Haren – A28 – Groningen zal vanuit Haren Noord voor een substantieel deel gebruik maken van de Kerklaan en Rijksstraatweg;
- minder sterke relatie richting Onnen en Glimmen: dit verkeer zal voor een substantieel deel bestaan uit verkeer met herkomst Onnen en Glimmen.



Oriëntatie verkeer Haren Noord

### Verkeersproductie

De verdeling van de woningtypen over de deelgebieden is globaal als volgt: 70% duur; 20% midden en 10% (sociale) huur. Dit vertaalt zich in globaal 70% vrijstaand of 2/1 kap, 20% 2/1 kap en 10% rijenwoningen.

In CROW publicatie 265 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' worden de volgende kentallen genoemd voor het aantal motorvoertuigbewegingen per woning per dag:

- groen stedelijk: 6,4
- centrum dorps: 7
- landelijk wonen: 8,2

Op grond van de ligging van Haren Noord (veel bestemmingen in Haren en Groningen op fietsafstand bereikbaar) en de woningtypen wordt uitgegaan van een verkeersproductie van 7 ritten per dag per woning.

#### Verkeersproductie deelgebieden

In de onderstaande tabel is de verkeersproductie per deelgebied weergegeven (afgerond op 50). Het betreft hierbij het totaal aantal ritten per etmaal. Hierbij is één rit is een rit tussen herkomst en bestemming, bijvoorbeeld van woning naar winkel. De terugreis is de volgende rit.

Deelgebied	Woningaantal	Verkeersproductie
3	133	950
5,6	380	2.700
1	81	600
2	250	1.750
Totaal	844	6.000

### Ontsluiting Haren Noord deelgebied 3

Deelgebied 3 is op dit moment in ontwikkeling. Deelgebied 3 wordt met één centrale ontsluiting ontsloten op de Kerklaan. Daarnaast is voor hulpdiensten/calamiteiten voorzien in een tweede ontsluiting. Deelgebied 3 zal met 140 woningen globaal 1.000 verkeersbewegingen per etmaal genereren, globaal verdeeld in 50% in noordelijke richting en 50% zuidelijke richting (op doorsnede intensiteittoename van circa 500 verkeersbewegingen per etmaal. De Kerklaan is geschikt voor het afwikkelen van dit verkeer.

### Ontsluiting Haren Noord deelgebieden 5 en 6

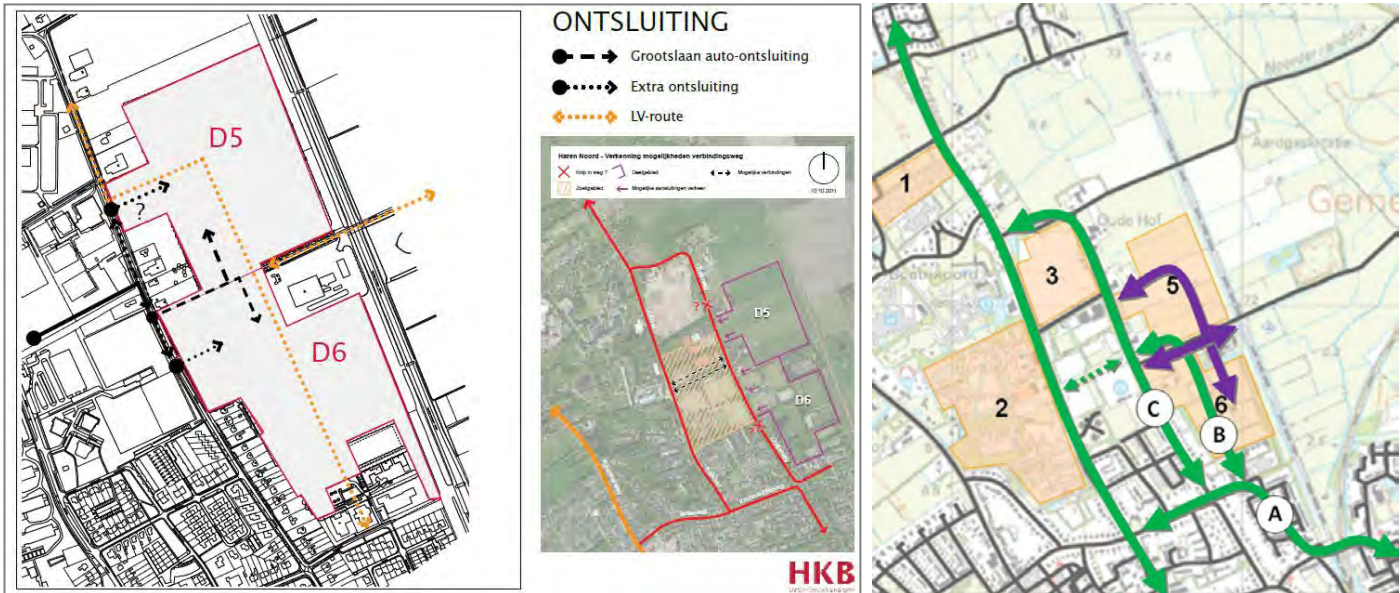
In de volgende afbeelding is de door de gemeente beoogde ontsluiting van Haren Noord weergegeven. De ontsluiting van deelgebieden 5 en 6 vindt primair plaats via de Grootslaan op de Oosterweg. In aanvulling daarop zijn eventuele extra ontsluitingsmogelijkheden op de Oosterweg geprojecteerd.

Qua afwikkeling van het verkeer kan worden volstaan met één centrale aansluiting. In aanvulling hierop dient een tweede toegang voor hulpdiensten/calamiteiten beschikbaar te zijn. Het beperken van het aantal aansluitingen op de Oosterweg beperkt het aantal conflictpunten tussen verkeer vanuit deelgebieden 5 en 6 en het fietsverkeer op de Oosterweg. In aanvulling op de ontsluiting voor het autoverkeer is een fietsroute door de gebieden 5 en 6 parallel aan de Oosterweg geprojecteerd. Deze potentiële fietsroute mondt op de Oosterweg uit nabij de Bolhuissteeg.

De interne structuur voor het autoverkeer heeft ook invloed op de verkeersbelasting op delen van de Oosterweg. Wanneer ook voor autoverkeer zou worden voorzien in een noord-zuid structuur, die past in het bestaande stramien van noord-zuid routes in het gebied, zal verkeer van en naar Groningen zich verdelen over deze interne structuur en de Oosterweg. Dit zorgt voor een lagere verkeersintensiteit op een deel van de Oosterweg. In dat geval is sprake van een tweede aansluiting op de Oosterweg.



In de volgende afbeelding (rechts) zijn de fietsroutes groen weergegeven, de interne structuur voor het autoverkeer in paars. In de afbeelding zijn voor de fietser diverse keuzemogelijkheden weergegeven als verbinding richting de Kerklaan. Mogelijkheden zijn: Oosterweg – Kromme Elleboog – Kerklaan (A), Oosterweg – interne route deelgebied 5/6 - Oosterweg – Kerklaan (B) of Oosterweg – Oosterweg – Kerklaan (C).



Ontsluiting deelgebieden 5 en 6

Structuren auto en fiets

### Ontsluiting Haren Noord deelgebied 1

Er heeft nog geen uitwerking van de plannen voor deelgebied 1 plaatsgevonden. Een ontsluiting op de Kerklaan wordt geadviseerd. Deelgebied 1 zal met 81 woningen globaal 600 verkeersbewegingen per etmaal genereren, globaal verdeeld in 50% in noordelijke richting en 50% in zuidelijke richting (op doorsnede intensiteittoename van circa 300 verkeersbewegingen per etmaal). De Kerklaan is geschikt voor het afwikkelen van dit verkeer.

### Ontsluiting Haren Noord deelgebied 2

De planvorming van deelgebied 2 is nog in een prematuur stadium. Qua status wordt gesproken van 'ideevorming'. De manier waarop dit deelgebied ontsloten zal worden, is daarmee alermint duidelijk. Vanuit de verkeersstructuur geredeneerd is het wenselijk dat deelgebied 2 directe aansluiting(en) krijgt op de Rijksstraatweg. Hiermee worden dan de wegen in het centrum van Haren (o.a. Molenweg) ontlast. Mogelijk kan een nevenontsluiting op de Kerklaan worden gerealiseerd, zodat de wijk ook vanaf die zijde voor hulpverleningsdiensten bereikbaar is.

Deelgebied 2 zal met 250 woningen globaal 1.750 verkeersbewegingen per etmaal genereren, waarbij het externe verkeer in hoofdzaak richting de Rijksstraatweg kan worden afgewikkeld.



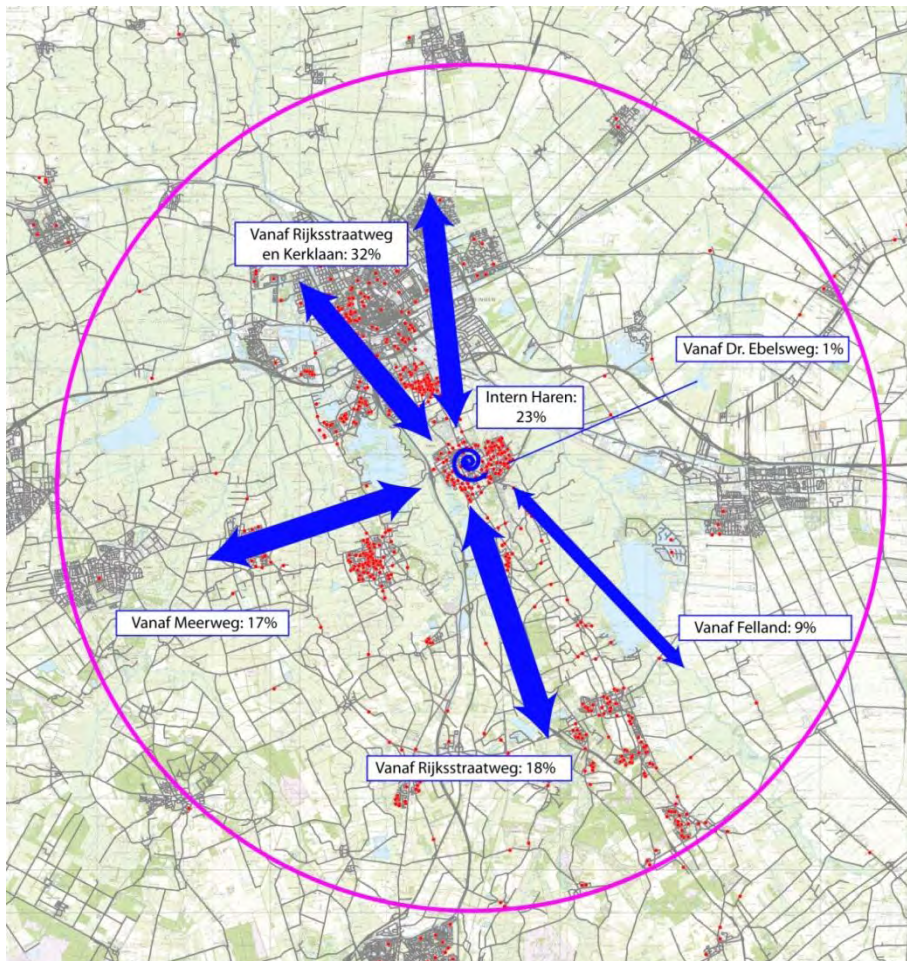
De geschatte intensiteittoenames door de realisatie van deelgebieden 1, 2, 3, 5 en 6 zijn in de volgende tabel opgenomen.

Wegvak	tussen	Intensiteitstijging
Oosterweg	Grootslaan - Kerklaan	1.400
Oosterweg	Grootslaan - Kromme Elleboog	1.300
Oosterweg	Kromme Elleboog - Stationsweg	500
Kerklaan	Dilgtweg - Oosterweg	1.900
Rijksstraatweg	Dilgtweg - Vondellaan	700
Kerklaan	Oosterweg - Molenweg	900
Dilgtweg	Kerklaan - Rijksstraatweg	1.300
Esserweg	Kerklaan - Rijksstraatweg	700
Molenweg	Kerklaan - Rijksstraatweg	1.500
Verlengde Herenweg	Esserweg - Groningen	2.700
Vondellaan	Rijksstraatweg – A28	1.500
Emmalaan	Rijksstraatweg – A28	300

### 13.5 Scholen Haren Noord

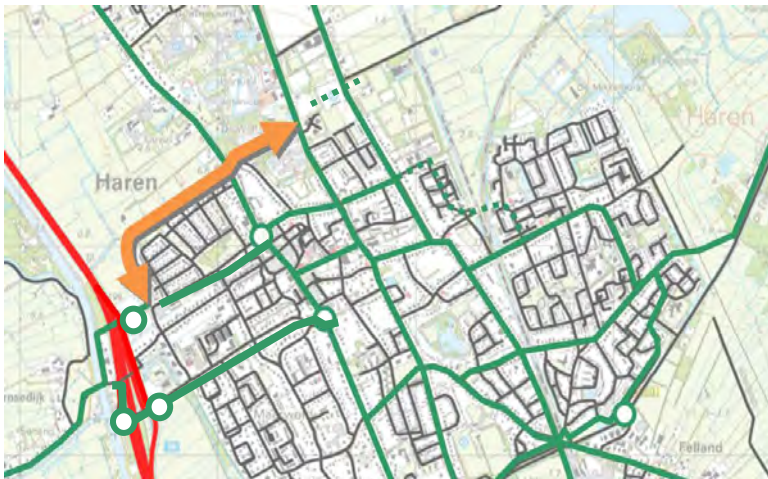
#### *Nieuwbouw Zernike*

Voor het Zernike College aan de Beatrixlaan / Westerse Drift wordt gezocht naar een nieuwe locatie voor vervangende huisvesting. De locatie Kerklaan is vooralsnog door de gemeenteraad aangewezen als voorkeurslocatie. Van de circa 1.440 scholieren komt ongeveer 75% op de (brom)fiets naar school. In onderstaande afbeelding zijn de globale herkomsten van de leerlingen weergegeven met de omvang van de verschillende stromen.





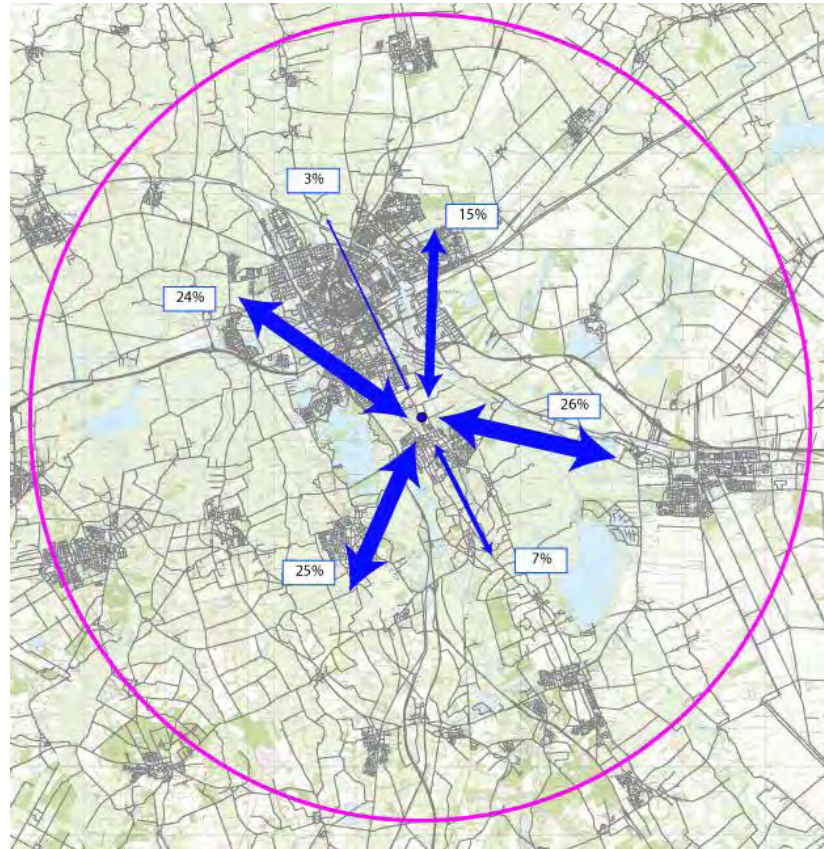
Een groot deel van het fietsverkeer komt in de huidige situatie via de Rijksstraatweg of Kerklaan naar het Zernike College. Daarnaast komt een aanzienlijk deel van de fietsers vanuit westelijke richting via de Emmalaan naar school. Op de Emmalaan liggen 4 van de 20 locaties uit de top 20 onveilige locaties. In de toekomst gaat deze fietsstroom vanaf de Meerweg via de Vondellaan naar de Kerklaan. De route loopt hierbij via de rotonde op de Rijksstraatweg en de Molenweg naar de Kerklaan. Op deze route worden in de huidige situatie knelpunten ervaren. Voor het verbeteren van de fietsrelatie Meerweg – Rijksstraatweg (en vervolgens door naar de Kerklaan), is het wenselijk de mogelijkheden voor een fietsverbinding ten noorden van de Gorterlaan – Potgieterlaan ten onderzoeken. Die verbinding is in onderstaande afbeelding met de oranje pijl aangeduid. De oversteek over de Rijksstraatweg is in deze verbinding een belangrijk aandachtspunt. Door de nieuwbouw aan de Kerklaan zal met name de fietsintensiteit op de Kerklaan gaan stijgen.



#### *Maartenscollege*

Het Maartenscollege is gevestigd aan de Rijksstraatweg. De circa 1.500 leerlingen komen voor een groot deel op de (brom)fiets naar school. In nevenstaande afbeelding zijn de globale herkomsten van de leerlingen weergegeven met de omvang van de verschillende stromen.

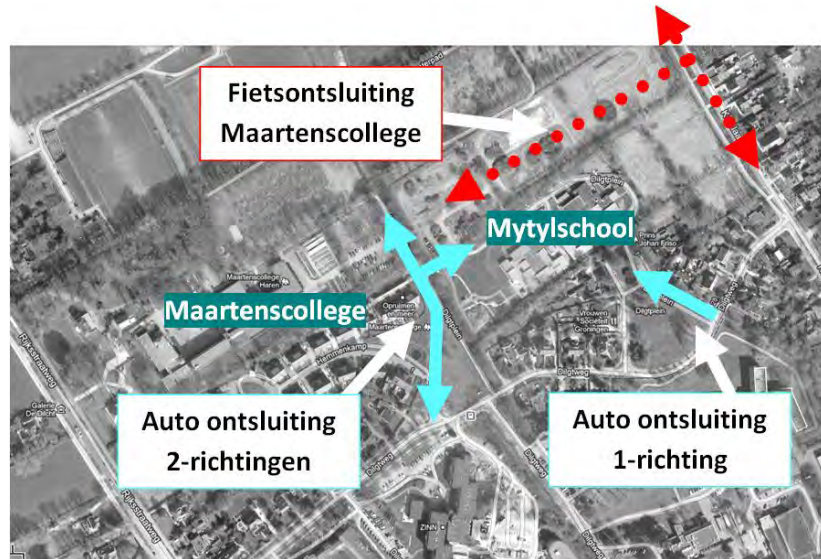
In de huidige situatie worden knelpunten in de bereikbaarheid ervaren door de combinatie van het autoverkeer en de vele fietsers via de Hemmenlaan. In overleg met de school zijn maatregelen opgesteld voor het verbeteren van de situatie. De school zal voor het fietsverkeer ontsloten worden via de Kerklaan (schematisch weergegeven in de afbeelding op de volgende pagina). Dit betekent dat de fietsintensiteit deels verschuift van de Rijksstraatweg naar de Kerklaan, waardoor de intensiteit op de Kerklaan zal toenemen.



### Mytyschool

Naast het Maartencollege ligt de Mytyschool aan het Dilgtplein. De circa 145 leerlingen worden voor een groot deel met speciaal leerlingenvervoer naar school gebracht.

Omdat de Groninger Buitenschool in Glimmen aan groot onderhoud toe is en onderwijstechnisch niet meer geheel voldoet, wordt er op het terrein van de Mytyschool in Haren een semipermanent gebouw geplaatst om onderdak te bieden aan de kinderen van de Buitenschool. De Buitenschool wordt aan de oostzijde van de Mytyschool gebouwd. Ook is het de bedoeling dat Beatrixoord op het terrein, ten westen van de Mytyschool, een gebouw ten behoeve van kinderrevalidatie gaat bouwen. Hierdoor zijn geen bewegingen meer nodig heen en weer tussen Mytyschool en Beatrixoord.



### Effecten

De scholen in Haren Noord zullen veel extra fietsers op de Kerklaan en toevoerroutes teweeg brengen. De fietsintensiteit op de Emmalaan zal wat af gaan nemen en verschuiven naar de Vondellaan.

De noord-zuidas Groningen (Helperzoom) – Kerklaan – Glimmen (Rijksstraatweg) zal voor fietsers een nog belangrijker as gaan worden dan in de huidige situatie. Voor het verbeteren van de huidige situatie en voor het faciliteren van de nieuwe fietsstromen is het gewenst mogelijke maatregelen in de fietsstructuur te onderzoeken. Het gaat hierbij concreet om een verbinding noordelijk van de Potgieterlaan tussen de Vondellaan en de Rijksstraatweg. Daarnaast wordt door de gemeente in het kader van de woningbouwontwikkeling in Haren Noord en de mogelijke huisvesting van het Zernike College aan de Kerklaan gekeken naar het aanleggen van een fietsverbinding tussen de Oosterweg en de Kerklaan, globaal tussen de Grootslaan en de Hortus Haren. Deze kortsluitende fietsverbinding zou een verbetering van de bereikbaarheid van de scholen in Haren Noord betekenen en een wenselijke aanvulling in de fietsstructuur, aangezien het zorgt voor een verbinding tussen de fietsroutes Kerklaan en Oosterweg.

### 13.6 Ontwikkelingen Oosterhaar

In Oosterhaar is sprake van de volgende ontwikkelingen:

- Spoor tot Steeg fase 2 en 3
  - Woningbouw en winkelcentrum
- Medisch centrum
- OBS De Wissel / Brede School De Octopus

In het rapport 'Centrumplan Oosterhaar – verkeerskundige aspecten' d.d. 8 oktober 2012 zijn de effecten van de eerste twee hierboven genoemde ontwikkelingen beschreven. Tevens is in voorgenoemd rapport een parkeerbalans opgenomen, waarin de benodigde uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is benoemd. De effecten zijn met name terug te zien op de Anjerlaan. In de volgende afbeelding is het stedenbouwkundig plan van de centrumontwikkeling aan de Anjerlaan met winkelcentrum en woningen weergegeven.





Spoor tot Steeg: woningbouw en winkelcentrum

De ontsluiting van het te vernieuwen winkelcentrum vindt plaats via de Anjerlaan. Dat geldt, na de ontwikkeling van het winkelcentrum, ook voor de bezoekers van het medisch centrum. Boven het medisch centrum worden 7 appartementen gerealiseerd, met daarvoor parkeerplaatsen aan de Mellenssteeg. De bevoorradingsroute voor het winkelcentrum loopt vanaf Tussenziel, naar de Mellenssteeg, Ridderspoorweg, Windeweg, Anjerlaan terug naar Tussenziel.

Totdat de ontwikkeling van het winkelcentrum is voltooid, wordt het medisch centrum via de Mellenssteeg ontsloten. De ontwikkeling van het medisch centrum met de 7 appartementen leidt naar verwachting tot een stijging met 300 voertuigbewegingen per etmaal, gelijkmatig verdeeld over de noordelijke en zuidelijke helft. Na de realisatie van het nieuwe winkelcentrum blijven hiervan 100 motorvoertuigbewegingen over, de rest zal dan via de Anjerlaan afgewikkeld worden.

In totaliteit leidt de ontwikkeling van het nieuwe winkelcentrum tot circa 1.600 motorvoertuigbewegingen per etmaal, gelijkmatig verdeeld over de noordelijke en zuidelijke helft. In onderstaande afbeelding zijn in de oranje kaders de huidige verkeersintensiteiten weergegeven en in de blauwe kaders de intensiteiten na de ontwikkeling van het winkelcentrum met de woningen.



#### OBS De Wissel / Brede School De Octopus

Tegenover het medisch centrum aan de Mellenssteeg ligt OBS De Wissel. De gemeente Haren werkt aan nieuwbouw voor OBS De Wissel in een Brede School "De Octopus". In deze multifunctionele accommodatie worden OBS De Wissel, het Centrum Jeugd en Gezin, inclusief consultatiebureau, SKH met buitenschoolse opvang en de speel-o-theek gehuisvest. Het definitieve ontwerp is in juni 2012 vastgesteld. Het gebouw wordt naar verwachting in 2013 opgeleverd.



Project 'Veilige schoolomgevingen'  
Voorrang voor Veiligheid!

Gemeente Haren

## De Wissel

- **Ontwikkelingen**
  - Nieuwbouw Brede school
    - » Knip Mellenssteeg Kiss en Ride
    - » Parkeren uitbreiden aan Tussenziel
- **Maatregelen**
  - Heldere afspraken over K&R en parkeren
  - Accentueren VOP tussenziel
  - Schoolzone Tussenziel
  - Verbeteren voetpad vanaf Tussenziel
- **Overig**
  - Tijdelijke maatregelen Mellenssteeg?



Grontmij P. LITIE VEILIGHEID 40



In het stedenbouwkundig plan voor de ontwikkeling van De Octopus zijn principes voor de ontsluiting uitgewerkt. Nadere communicatie hierover met de omgeving vindt nog plaats. In onderstaande afbeelding is centraal het nieuwe gebouw aan de Mellenssteeg geprojecteerd. De Mellenssteeg is hierbij voor autoverkeer 'geknipt' ter hoogte van de 'de groene long'. Aan de doodlopende einden van de Mellenssteeg zijn lussen gedacht die kunnen dienen als Kiss en Ride voorzieningen. Een uitbreiding van het parkeren vindt plaats aan de Tussenziel, waarbij de bestaande parkeervoorziening voor De Mikkelhorst wordt uitgebreid. Het is hierbij belangrijk voldoende parkeerplaatsen te realiseren, aangezien in de enquête in het kader van Veilige schoolomgeving naar voren is gekomen dat men vindt dat het huidig aantal parkeerplaatsen voor De Mikkelhorst onvoldoende is.

De Mellenssteeg is in het wegcategoriseringsplan aangewezen als erftoegangsweg en dient voor het bereikbaar maken van aanliggende woningen en voorzieningen. De weg heeft geen functie voor doorgaand verkeer. Vanuit de verkeersstructuur geredeneer kan de Mellenssteeg daarom geknipt worden. Hierbij is het wel wenselijk dat fietsers wel door kunnen rijden. Door de hulpdiensten is aangegeven dat het noodzakelijk is om een doorgang voor de brandweer te houden, om een goede bereikbaarheid van de omgeving te waarborgen.



In het kader van het project Veilige schoolomgevingen zijn maatregelen voorgesteld voor het verbeteren van de verkeerssituatie rondom De Mikkelhorst en de Brede school, waaronder het veiliger maken van de oversteek op de Tussenziel.





### 13.7 Nesciopark en P+R Haren/A28

Begin 2008 is het P+R Haren aan de A28 geopend (ook wel transferium Haren genoemd). Vanaf het begin is het P+R Haren een succes. Verantwoordelijk voor dit succes zijn de directe ligging aan de A28 en de frequente busverbinding met de stap Groningen. Bus lijn 22 stopt in de spitsperiode 6 maal per uur op P+R Haren/A28. Dit zorgt er voor dat gebruikers binnen een kwartier op de Grote Markt kunnen staan. Het P+R Haren is primair bedoeld om autoverkeer met bestemming Groningen op te vangen. Er is op dit moment een gebrek aan parkeerruimte op het P+R Haren. De huidige capaciteit bedraagt 385 parkeerplaatsen. De gemiddelde bezetting op werkdagen bedraagt 95%.



#### *Ontwikkeling en toekomstperspectief*

Door werkzaamheden aan de hoofdinfrastructuur in en rond Groningen wordt het belang van de P+R locaties in de komende jaren belangrijker.

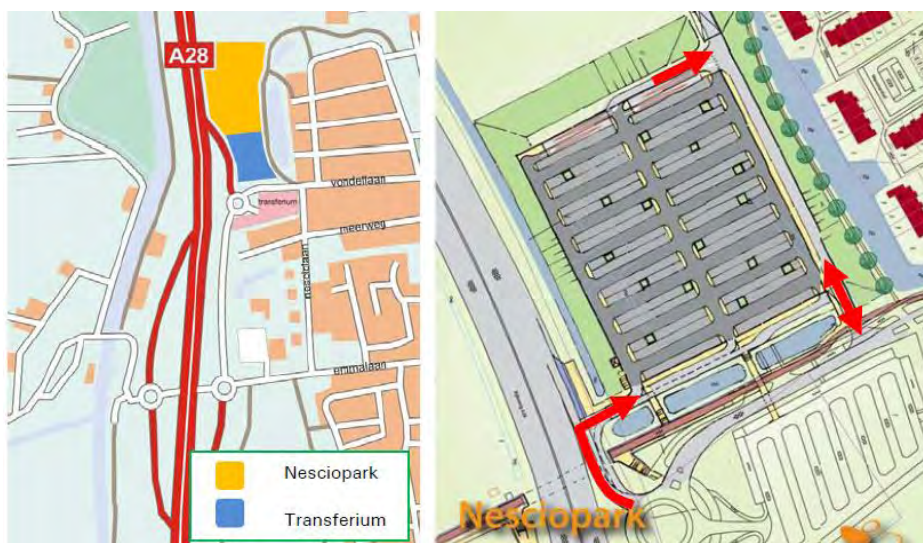
Aan de Ringweg Groningen vinden de komende jaren de volgende werkzaamheden plaats:

- 2010-2014: aanpak Ring Oost, realisatie ongelijkvloerse kruisingen;
- 2012-2015: vervanging Noordzeebrug over het Van Starckenborghkanaal;
- 2015-2020: aanpak Zuidelijke Ringweg.



De P+R locaties moeten een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Groningen en omgeving. Op de A28 wordt in het kader van de bereikbaarheid gestreefd naar een reductie van het autoverkeer richting de stad. Het P+R Haren en mogelijk het P+R De Punt moeten hier een belangrijke bijdrage aan leveren. In het in opdracht van de Regio Groningen-Assen door Goudappel Coffeng opstelde rapport 'Actualisatie P+R beleid' d.d. 22-12-2011 is de toekomstige potentie aan P+R capaciteit op de corridor Assen/Haren – Groningen becijferd op 2.660 parkeerplaatsen. De huidige capaciteit op deze corridor bedraagt 720 parkeerplaatsen. De extra capaciteit, in belangrijke mate in te vullen door het P+R Haren en mogelijk P+R De Punt, bedraagt daarmee 1.470 parkeerplaatsen.

De gemeente Haren werkt samen met de gemeente Groningen, provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen aan plannen voor de uitbreiding van het P+R Haren/A28 op het Nesciopark. In de eerste fase wordt hierbij uitgegaan van een uitbreiding met 500 parkeerplaatsen. Mogelijk vindt in de toekomst verdere uitbreiding plaats met nog eens 500 parkeerplaatsen.



*Uitbreiding transferium (P+R Haren) op Nesciopark*

In oktober 2011 is een rapport verschenen waarin de effecten van de uitbreiding van het P+R Haren en de ontwikkeling van het Nesciopark op de verkeersafwikkeling beschreven zijn. In dit onderzoek is geconcludeerd dat de uitbreiding van het P+R Haren in combinatie met de ontwikkeling van het Nesciopark zal leiden tot een stagnerende verkeersafwikkeling op de huidige verkeersstructuur. Volgens het onderzoek zijn aanpassingen aan de infrastructuur nodig om een goede verkeersafwikkeling te waarborgen. De rotondes op de aansluiting van de A28 met de Emmalaan/Meerweg zullen worden aangepast.

### **13.8 Project Raadhuisplein**

Als onderlegger voor het opstellen van een Programma van Eisen voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein is in 2011 een verkeersonderzoek uitgevoerd. In dit verkeersonderzoek is inzicht gegeven in de effecten van een ontwikkeling met commerciële voorzieningen en woningen op het Raadhuisplein – Haderaplein.

Een ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein zal leiden tot een grotere verkeersdruk in het centrum van Haren. De voornamelijk tijdens de spits verminderde verkeersafwikkeling zal daarbij geaccepteerd moeten worden. In het verkeersonderzoek is de beste wijze van ontsluiting onderzocht. De beste wijze van ontsluiten is het handhaven van de huidige situatie, aangezien veranderingen hierin leiden tot ongewenste effecten.

Dit houdt in dat het Raadhuisplein – Haderaplein wordt ontsloten via de Hortuslaan op de Molenweg, en tevens bereikbaar is vanaf de Kerkstraat. Aandachtspunt hierbij is de stijging van het verkeer op de Hortuslaan en Kerkstraat.

Om een zo goed mogelijke toekomstige verkeersafwikkeling te behouden, is in het onderzoek geadviseerd een mogelijke verbinding parallel aan de Molenweg voor ontsluiting van het gebied Haren Noord naar de Rijksstraatweg te onderzoeken. Hierdoor zal de Molenweg ontlast worden. Dit geldt niet voor de rotonde op de Rijksstraatweg.

Daarnaast is aanbevolen om het laden en lossen op de rijbaan Molenweg nabij de rotonde op te heffen. De bestaande parkeervakken dienen hiertoe bestemd te worden als vrachtwagenparkeerplaats. Handhaving is nodig voor de naleving.

Op dit moment worden de plannen voor de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein verder uitgewerkt. Hierbij worden verschillende scenario's voor het parkeren onderzocht.

Het parkeren is een belangrijk aspect binnen de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein. Het in de toekomst waarborgen van voldoende parkeerruimte in het centrum van Haren voor bezoekers is een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkelingen op het Raadhuisplein – Haderaplein.

De ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein is verweven met het onderwerp parkeren. In het kader van het project Raadhuisplein is in september 2012 een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het in beeld brengen van de actuele parkeersituatie. Op grond hiervan kunnen afgewogen keuzes worden gemaakt voor toekomstig parkeerbeleid. In de separate rapportage 'Parkeren centrum Haren' wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie, de gevolgen van het project Raadhuisplein op het parkeren en het toekomstige parkeerbeleid.

### 13.9 Ontwikkeling Meerweg

Op 28 september 2008 heeft de gemeenteraad van Haren de Structuurvisie Meerweg vastgesteld. Op basis van de structuurvisie 'Meerweg Ontwikkelt Meer' werkt de gemeente Haren aan plannen die uitvoering geven aan de visie.

Er worden verschillende maatregelen uitgevoerd aan de zuidkant van het Paterswoldsemeer: o.a. het verfraaien en veiliger maken van de Meerweg, het verbeteren van het natuur- en recreatiegebied aan de oostkant van het meer tegenover café Friescheveen en de aanleg van een boulevard langs de jachthaven. De provincie legt daarnaast aan de oostkant van het meer, als onderdeel van de zogenaamde Ecologische Hoofdstructuur, een ecologische verbinding aan. Doel van de ingrepen is om het gebied aantrekkelijker te maken voor toeristen, recreanten, bewoners en ondernemers.

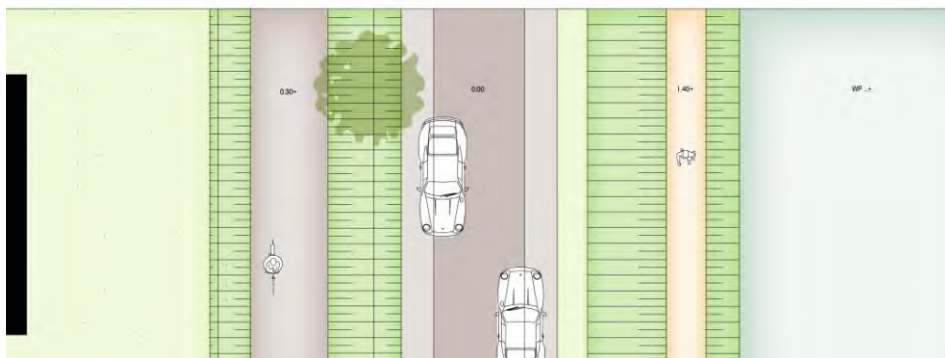
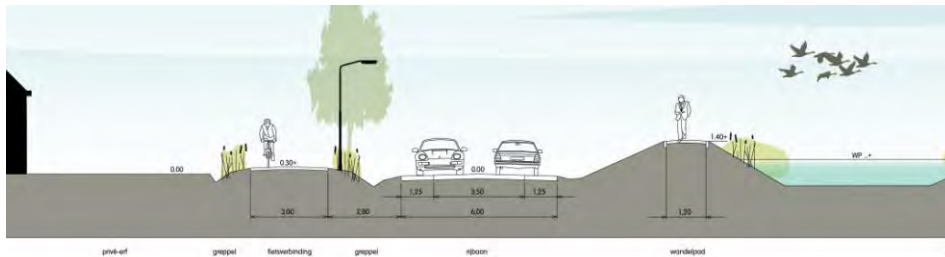
In het kader van de planvorming is het rapport 'Onderzoek Meerweg – Prognose verkeersintensiteiten en geluid' d.d. 10 juni 2011 opgesteld. In deze rapportage is een prognose van de verkeersintensiteiten op de Meerweg opgenomen. Op basis van die prognose zijn de geluidcontouren in beeld gebracht.

Rond de Meerweg zijn de volgende ontwikkelingen voorzien:

- nieuwe horecavoorziening;
- zuidwesthoek (Westflank) 36 appartementen (permanent);
- Helderswerf 6 appartementen (permanent);
- camping (Oostflank) 20 recreatiewoningen.



De ontwikkelingen aan de Meerweg zullen extra verkeer genereren. Daarnaast zal de verdere ontwikkeling van de woonwijk Ter Borch zorgen voor extra verkeer op de Meerweg. De huidige verkeersintensiteit van circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal zal hierdoor in 2020 zijn toegenomen tot circa 11.000.



*Profiel herinrichting Meerweg*

Als onderdeel van de uitwerking van de structuurvisie 'Meerweg Ontwikkelt Meer' is voorzien in een herinrichting van de Meerweg waarbij de inrichting wordt afgestemd op de verblijfsfunctie. Het optimaliseren van de fietsroute langs de Meerweg is onderdeel van de herinrichting. In de structuurvisie wordt over de herinrichting van de Meerweg het volgende gezegd:

*Het tracé van de Meerweg wordt grotendeel gehandhaafd, met uitzondering van drie belangrijke locaties: 'het Landgoed', 'Tuin Paalkoepel' en watererf 'Friescheveen'. De locaties hebben ieder een unieke inrichting en worden ingericht als 'shared space' gebieden; dat wil zeggen dat de verblijfs- en vervoerfuncties samenkomen en het verkeer gebruik maakt van dezelfde ruimte. Ervaringen elders in de gemeente tonen aan dat dergelijke zones de snelheid van het verkeer verminderen. De gebiedskwaliteiten worden zo ook voor het autoverkeer beter beleefbaar; voor recreanten en fietsers wordt daarmee de veiligheid vergroot. Het gebied zelf krijgt daarmee een duidelijker recreatief karakter.*



### 13.10 Ontwikkeling stationsgebied

De gemeente werkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Onderdeel van de ontwikkeling is het realiseren van een fiets- en voetgangerstunnel tussen Oosterhaar en het centrum, ter hoogte van het station. De aanpak van het stationsgebied in Haren bestaat uit meerdere onderdelen. De bouw van de tunnel maakt de aanpak van een appartementencomplex (de 'Walstroflat') en het stationsplein noodzakelijk. Daarnaast wordt de P+R bij het station vergroot.

In het kader van het project Ontwikkeling stationsgebied is in 2009 een verkeersonderzoek uitgevoerd. Hierin is ondermeer een prognose opgesteld van het aantal fietsers dat gebruik zal gaan maken van de fietstunnel. Dit aantal is in het onderzoek bepaald op ruim 2000. Volgens het onderzoek zal de fietsintensiteit op de Oude Middelhorst dientengevolge afnemen met circa 2000 op het gedeelte tussen de Wederikweg en de Nieuwe Stationsweg en met circa 700 op de Oude Middelhorst tussen de Nieuwe Stationsweg en de Middelhorsterweg.

Daarnaast zijn varianten onderzocht voor de ontsluiting van het stationsgebied. Hierbij zijn de volgende hoofdprincipes onderzocht:

1. het afsluiten van de Nieuwe Stationsweg van de Oude Middelhorst;
2. het instellen van eenrichtingverkeer op de Nieuwe Stationsweg;
3. het verplaatsen van de aansluiting van de Nieuwe Stationsweg op de Oude Middelhorst in westelijke richting.

Door de gemeente is besloten de Nieuwe Stationsweg voor autoverkeer af te sluiten van de Oude Middelhorst.

Tijdens het planproces is een voorstel gepresenteerd om een aantal van de omringende straten (van scholen tot tunnel) aan te pakken en (deels) uit te voeren als fietsstraten.

In september 2011 heeft de gemeenteraad besloten het project 'Station Haren Verbindt' uit te breiden met de realisatie van de 'naar de tunnel leidende fietsroutes'. Dit om een optimaal gebruik van de fietstunnel te stimuleren en zorg te dragen voor verkeersveilige fietsroutes van en naar de tunnel. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op het begrip fietsstraten en wordt een voorstel gedaan voor de wijze waarop deze in Haren kunnen worden uitgevoerd.



*Potentiële fietsstraten, zoals aangeduid in plan Ontwikkeling Stationsgebied*

## Fietsstraten

Fietsstraten zijn straten binnen een verblijfsgebied die functioneren als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar zijn. Hierop komt ook (een beperkte mate van) autoverkeer voor. Een belangrijk kenmerk van fietsstraten is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets (*bron: CROW publicatie 216 – Fietsstraten in hoofdroutes*).

### Functionele eisen fietsstraten (volgens CROW publicatie 216)

1. Veel fietsers maken gebruik van de route, waarbij 'veel' enerzijds relatief opgevat moet worden: binnen de lokale verhoudingen, maar anderzijds zeker ook absoluut: minstens 2.000 fietsers per etmaal.
2. Het volgen van de route dient vanzelf te gaan.
3. De route moet aantrekkelijk zijn.
4. De rijsnelheid en intensiteit van het gemotoriseerde verkeer dienen hoe dan ook aan maxima te worden gebonden (streefwaarde maximaal 2.500 motorvoertuigen per etmaal).
5. Het comfort van de fietsers vraagt een blijvend vlakke verharding.
6. De route moet goed in de omgeving passen.



### Situatie Haren

In nevenstaande afbeelding zijn met rood de potentiële fietsstraten aangeduid. Het gaat om de volgende straten:

- Kerklaan (ten zuiden van Prof. Dr. J.C. Schoutelaan)
- Kromme Elleboog
- Jachtlaan
- Nieuwlandsweg
- Stationsweg
- Nieuwe Stationsweg
- Rummerinkhof
- Wederikweg

De als potentiële fietsstraten aangewezen wegen in het plan Ontwikkeling Stationsgebied (zie afbeelding voorgaande pagina) zijn in nevenstaande afbeelding overgenomen. Geadviseerd wordt de fietsstraten uit te breiden. Zo is in nevenstaande afbeelding de fietsstraat via de Rummerinkhof doorgetrokken tot de bocht bij het Technasium. Deze fietsstraat geeft op deze wijze aansluiting op de fietsroute die door de deelgebieden 5 en 6 in Haren Noord wordt gerealiseerd en aansluiting geeft op de Oosterweg. In hoofdstuk 16 wordt ingegaan op de Fietsroute Plus van Groningen via Haren naar Zuidlaren. De route via de Nieuwlandsweg, Kromme Elleboog en Kerkstraat is hiervoor een geschikte route. Om te zorgen voor een goede verbinding met deze Fietsroute Plus wordt voorgesteld de fietsstraat vanaf de Nieuwe Stationsweg door te trekken over de Stationsweg, om zo aansluiting te geven op de Kromme Elleboog.





Door de herinrichting van de genoemde wegen tot fietsstraten worden de geconstateerde knelpunten op de route Nieuwlandsweg – Jachtlaan - Kromme Elleboog – Kerklaan, zoals opgenomen in hoofdstuk 12, aangepakt.

Om de Fietsroute Plus binnen Haren en de route naar de nieuwe fietstunnel aantrekkelijk en herkenbaar voor fietsers te maken, worden deze ingericht als fietsstraat.

De huidige etmaalintensiteiten op bovenstaande wegen liggen in sommige gevallen boven de genoemde grens van 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In de huidige situatie zijn de fietsers reeds gemengd met het gemotoriseerde verkeer. Door het inrichten van deze wegen als fietsstraat worden de routes herkenbaar als belangrijke fietsverbinding, waardoor de verkeerveiligheid wordt bevorderd. Belangrijk zijn vooral de herkenbaarheid, aantrekkelijkheid en het comfort van de fietsroutes. Een belangrijk aanvullend aspect is dat de nieuwe inrichting past binnen de karakteristieke straten van Haren.



Bovenstaand een voorbeeld hoe de fietsstraten in Haren kunnen worden ingericht. Dit voorbeeld is conform de principes zoals beschreven in CROW publicatie 216 'Fietsstraten in hoofd-fietsroutes'.

### 13.11 Herinrichting Vondellaan / Hendrik de Vries plantsoen

Begin 2013 wordt gestart met de herinrichting van de Vondellaan en het Hendrik de Vries plantsoen. De Vondellaan is een belangrijke entree van Haren. In de huidige situatie is het grootste deel van de Vondellaan 50 km/h. De 30 km/h grens ligt nu nabij de kruising met Achter de Molen. De Vondellaan wordt heringericht als 30 km/h weg, waarbij de 30 km/h grens opschuift naar de nieuwe aansluiting met het Nesciopark. Bij het opstellen van het plan voor de herinrichting zijn de volgende kenmerken voor de herinrichting benoemd:

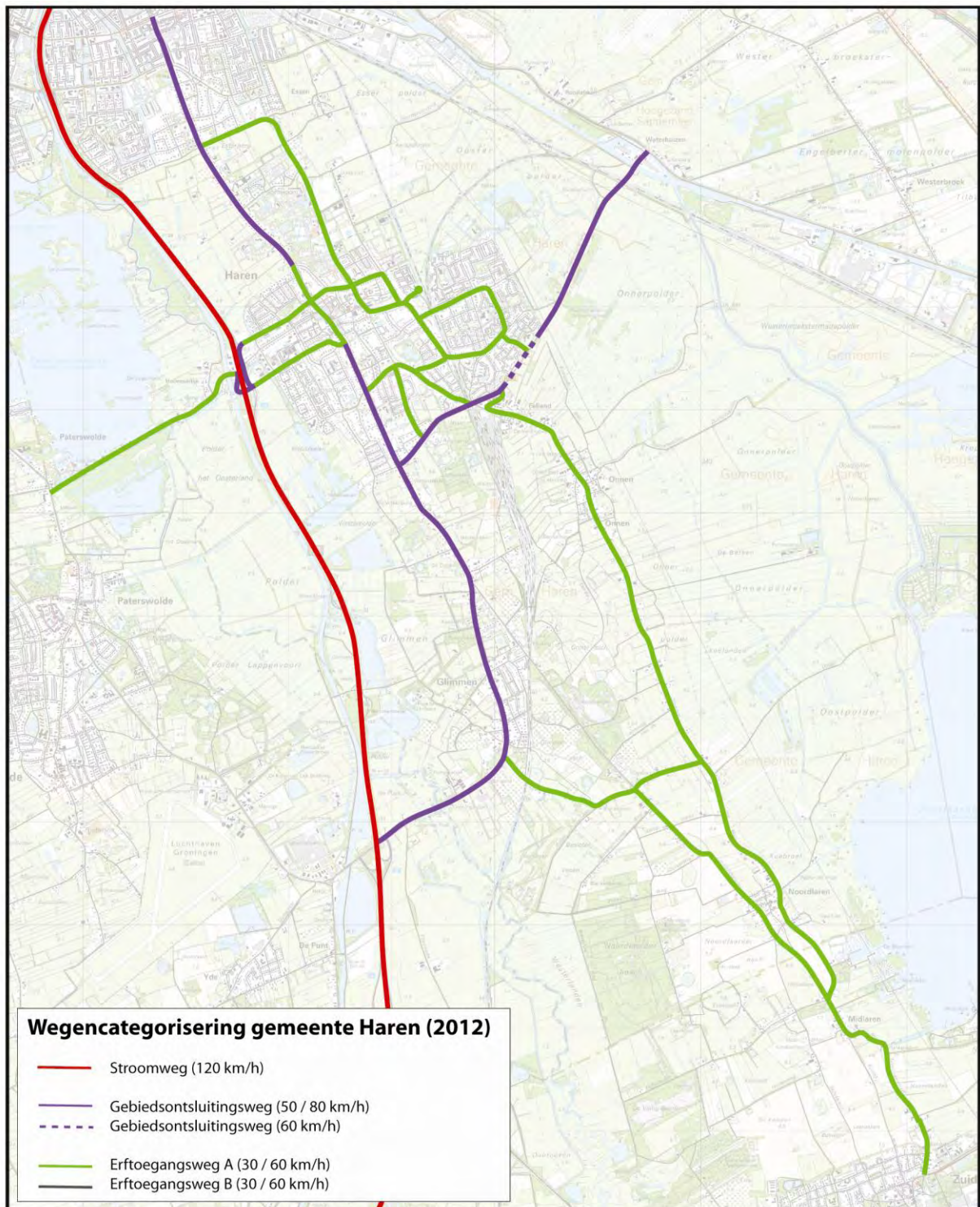
- Vondellaan west, geen 50 maar 30;
- overzichtelijker parkeren;
- ruimte voor bomen; groene entree;
- vergroting verkeersveiligheid (fietsers/voetgangers);
- consequenties voor Emmalaan.



De consequenties voor de Emmalaan zijn dat ook voor die weg geldt dat de 30 km/h grens opschuift richting de A28, om daarmee de structuur en functies van de invalswegen Vondellaan en Emmalaan in evenwicht te houden. In nevenstaande aanpassing is de nieuwe wegcategorisering voor de Vondellaan en Emmalaan weergegeven.

Het beoogde resultaat van deze herinrichting is een veiliger weg, minder waterproblemen bij hevige regenval, een kwalitatief betere riolering, betere parkeerfaciliteiten en een aantrekkelijke looproute naar het centrum.







### 13.12 Bereikbaarheid Oosterhaar / Raamwerk RegioRail

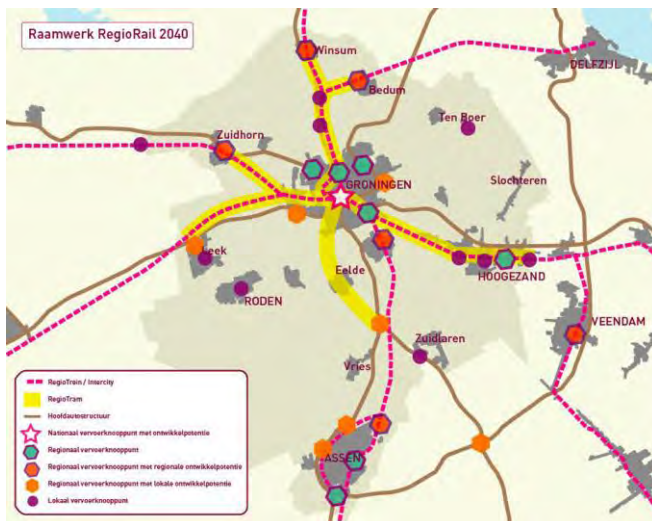
Om tot een samenhangend netwerk van vervoersvoorzieningen te komen, zet de Regio Groningen - Assen in op een pakket aan maatregelen, dat bestaat uit:

1. verbeteren regionale verkeerstructuur en ringwegen;
2. optimaliseren OV naar en door de steden Groningen en Assen;
3. goede afstemming tussen auto, fiets en OV in de vorm van vervoerknooppunten.

De visie en de maatregelen binnen het Raamwerk RegioRail zijn belangrijke onderdelen bij het optimaliseren van het openbaar vervoer.

#### *Raamwerk RegioRail*

Het nieuwe plan voor een samenhangend regionaal spoornetwerk wordt aangeduid met Raamwerk RegioRail. De kaart hieronder laat zien hoe het 'Raamwerk RegioRail' er in 2040 uit kan zien. Er staan veel maatregelen op het programma. Al in 2020 kan het OV daardoor twee keer zoveel passagiers vervoeren dan nu. De uitvoering van de plannen gaat gefaseerd. De eerste fase tot 2020 richt zich op twee tramlijnen in de stad Groningen en frequentieverhogingen van treinen op regionale spoorlijnen. Fase 2, de periode van 2020 tot 2040, richt zich op 'de tram de regio in'. Onderdeel hiervan is een mogelijke tramlijn naar P+R De Punt.



Bron: <http://www.regiotram.nl/achtergrond/raamwerk-RegioRail>

De maatregelen in het kader van Raamwerk RegioRail betekenen een belangrijke kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer. Door de frequentieverhoging van 3 naar 4 treinen per uur rijden er niet alleen meer treinen, maar worden ook mogelijkheden geschapen voor een betere aansluiting van trein op bus.

De bestaande intercity Schiphol – Groningen rijdt in de huidige situatie als stoptrein tussen Zwolle en Groningen. In de voorgenomen nieuwe dienstregeling stopt deze snelle intercity tussen Zwolle en Groningen alleen in Assen. Doormiddel van een nieuwe sprinter worden de tussenliggende stations bediend. Voor 98% van de reizigers op de lijn betekenen de maatregelen een verbetering of handhaving van het kwaliteitsniveau. De reizigers die vanaf Haren (of andere tussenliggende stations) richting Amsterdam of Schiphol willen reizen zullen in de nieuwe situatie één maal moeten overstappen. Dit kan in Meppel of in Zwolle.

Het Raamwerk RegioRail biedt een aantal kansen voor Haren:

- verhoging treinfrequentie vergroot kwaliteit van de treinverbinding;
- verhoging treinfrequentie vergroot kansen voor ketenmobiliteit, zowel qua P&R als verbetering van de overstap tussen trein en bus. Hiervoor is aanpassing van de dienstregeling van de bus noodzakelijk.



*Huidige inzichten*

- In het kader van Programma Noord Nederland is door Prorail een capaciteitsanalyse uitgevoerd. Uitkomst: 4 treinen per uur en twee extra pendeltreinen tussen Groningen en Assen – Zuid zijn inpasbaar.
- Stap 1 is een frequentieverhoging naar 4 treinen per uur eind 2012.
- Daarna frequentieverhoging (5e en 6e trein) op het traject Groningen – Assen voor 2020 (pendeldienst Groningen – Assen Zuid).
- De 5e en 6e trein verzorgen een pendeldienst, onderscheidend van de huidige treinen.
- De verkenningen en bijbehorende studies voor de 5e en 6e trein moeten nog worden uitgevoerd. Trekker is de provincie Drenthe. In dit kader dienen ook nog risicoanalyses van bestaande overwegen (waaronder Haren) te worden uitgevoerd. In opdracht van de initiatiefnemer (provincie Drenthe) worden deze analyses door Prorail uitgevoerd.
- Onderzoek naar het (her)openen andere (extra) stations.
- Regiotram: in eerste instantie als vervanging van 5e en 6e trein. Bij gebleken succes mogelijk verdere uitbreiding.
- De provincie Drenthe doet als onderdeel van de Koningsas onderzoek naar P+R De Punt.
- Mogelijk rijdt de tram via het derde spoor, dan dient het bestaande derde spoor vanaf Glimmen naar De Punt/Airport doorgetrokken te worden.

*Verhoging treinfrequentie*

De verhoging van de treinfrequentie als onderdeel van het Raamwerk RegioRail komt samen-gevat op het volgende neer:

- huidig: 2x stoptrein + 1x IC (per richting per uur);
- per eind 2012: 2x stoptrein + 2x IC (per richting per uur);
- 2015 – 2017: 2x stop + 4x IC (per richting per uur);
- nader onderzoek Regiotram – doorrijden de regio in.

*Parkeer/rangeerterrein*

Door Prorail wordt een variantenstudie uitgevoerd in het kader van de stationsontwikkeling Groningen (project "Knooppunt Groningen") Onderdeel hiervan is het zoeken naar een mogelijk nieuwe locatie voor het parkeer/rangeerterreinen in Groningen. Hierbij is de locaties De Vork nadrukkelijk in beeld.

**Bereikbaarheid Oosterhaar**

De Ebelsweg passeert het spoor met een tunnel. Door de verhoging van de treinfrequentie zullen de spoorbomen bij de spoorwegovergangen in Haren vaker gesloten zijn. De zogenaamde dichtligtijden nemen toe.

Het gaat hierbij om de volgende spoorwegovergangen:

- Oude Middelhorst
- Waterhuizerweg
- Onnerweg

*Huidige situatie en toekomstbeeld dichtligtijden*

In onderstaand overzicht is voor de beeldvorming de huidige situatie wat betreft het aantal sluitingen van de overweg Oude Middelhorst en de duur van de sluiting opgenomen. Tevens is een beeld gegeven van het toekomstige aantal sluitingen.

De verkenningen naar de 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> trein tussen Groningen en Assen en de daarmee samenhangende studies moeten nog worden uitgevoerd. Dat geldt ondermeer voor de toekomstige dienstregeling met een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> trein. De dienstregeling is van invloed op het aantal sluitingen en de dichtligtijden van de overwegen.

Op grond van de huidige situatie (aantal sluitingen en duur) in combinatie met de frequentieverhoging van de treinen, wordt een beeld geschetst van de toekomstige situatie.

Spoorwegovergang Oude Middelhorst Haren						
Duur sluiting	Richting Groningen	Richting Assen	Aantal sluitingen overweg per uur			
			Huidig	2012	2015 - 2017	2017 -
Stoptrein	1.20	1.50	4	4	4	
Intercity	0.50	0.50	2	4	8	
Goederen		1.30	1*	1*	1*	
			7*	9*	12*	12* + tram

De huidige situatie is in beeld gebracht op basis van registraties ter plaatse in de ochtend- en avondspits.

#### Spoorwegovergang Oude Middelhorst

- Huidige situatie: 7 sluitingen overweg per uur, spoorbomen circa 9,5 minuten per uur gesloten.
- Toekomstige situatie met 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> trein: 12 sluitingen overweg per uur, spoorbomen circa 13,5 minuten per uur gesloten.
- Maximale wachtrij in huidige situatie globaal 100 meter.
- Indien de duur van de sluiting gelijk blijft, dan blijven ook de wachtrijlengtes gelijk. Hierbij dient voldoende tijd te zitten tussen de sluitingen om de wachtrijen te kunnen afwickelen. In de huidige situatie is na het openen van de spoorbomen de verkeersafwikkeling na circa 1 minuut weer normaal.

#### Beoordeling verkeerssituatie overwegen Haren

De stijging van het aantal sluitingen van de spoorwegovergangen in Haren vraagt om een beoordeling van de toekomstige verkeerssituatie. Vragen hierbij zijn:

- is met het handhaven van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergangen ook in de toekomst een robuuste verkeersstructuur gewaarborgd?
- is een extra ongelijkvloerse passage van het spoor gewenst of noodzakelijk?
- zo ja, waar?

De beoordeling van de toekomstige verkeerssituatie vindt plaats op basis van de volgende aspecten:

- ontsluitingsstructuur Oosterhaar;
- functie spoorwegovergangen;
- verkeersafwikkeling;
- verkeersstromen;
- bereikbaarheid;
- bereikbaarheid hulpdiensten;
- verkeersveiligheid.

### Ontsluitingsstructuur Oosterhaar

De wijk Oosterhaar wordt binnen Haren ontsloten via de 'binnenring' Oude Middelhorst, Tuszenziel en de Waterhuizerweg. Deze 'binnenring' is de drager van de wijk. Cantersveen geeft vanaf de Waterhuizerweg aansluiting op de Dr. Ebelsweg.

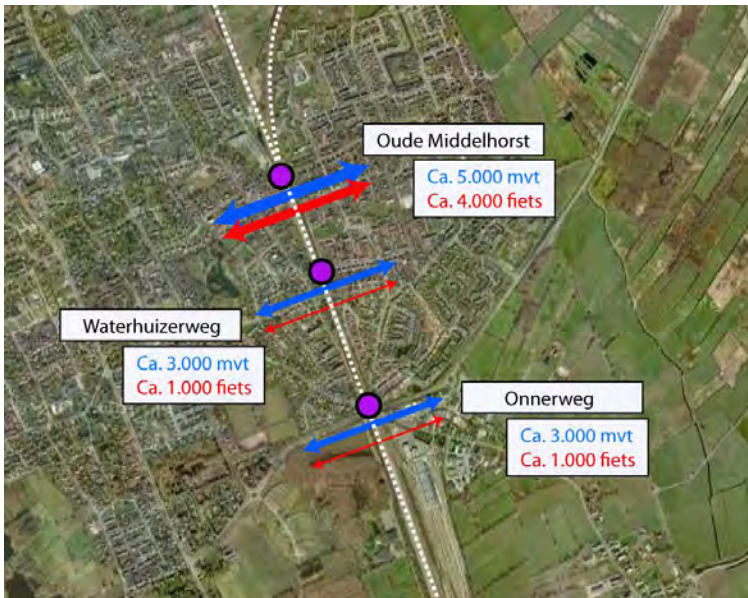
In het GVVP 2005 is het volgende opgenomen met betrekking tot de ontsluiting van de wijk Oosterhaar:

*'De problematiek van de ontsluiting van de wijk Oosterhaar heeft met name betrekking op straten naar de spoorwegovergangen en vervolgens de routekeuze door het dorp naar de A28.*

*Daarnaast is er sprake van doorgaand verkeer door de wijk.*

*In de straten naar de spoorwegovergangen is sprake van een hoog aandeel fietsverkeer, waaronder veel scholieren, dat zich moet mengen met het autoverkeer. In die straten is sprake van hinder van het autoverkeer voor de fietsers en een gevoel van onveiligheid bij de fietsers. De lange wachttijden voor de spoorwegovergangen leiden er toe dat fietsers regelmatig tussen de gesloten overwegbomen door het spoor oversteken'.*

Door de realisatie van de fietstunnel wordt de situatie voor fietsers op de Oude Middelhorst verbeterd. Voor het autoverkeer blijven de spoorwegovergangen Oude Middelhorst en Waterhuizerweg belangrijke verbindingen.



*Huidige spoorpassages*

### *Functie spoorwegovergangen*

Tussen Oosterhaar en Haren zijn op een korte afstand van elkaar drie spoorwegovergangen aanwezig. De spoorwegovergangen Waterhuizerweg en Oude Middelhorst zijn de twee drukst bereden overgangen en belangrijk voor de ontsluiting van Oosterhaar. De spoorwegovergang Onnerweg dient eveneens als ontsluiting van Oosterhaar. Daarnaast wordt de overgang gebruikt door het verkeer van en naar Onnen, Noordlaren en Zuidlaren. Deels is dit verkeer doorgaand verkeer dat zijn weg door Oosterhaar en Haren verder vervolgt naar Groningen of de A28. Dit sluipverkeer door Oosterhaar en Haren is ongewenst. Door de kortsluiting van Felland op de Dr. Ebelsweg is het nut van de overweg Onnerweg in de afgelopen jaren verminderd. In het GVVP van 2005 is het in stand houden van deze spoorwegovergang ter discussie gesteld. In de verkeersstructuur is dit de minst belangrijke overweg. Het opheffen van de overweg zal een vermindering van (doorgaand) verkeer op de Onnerweg betekenen.



Spoorwegovergang	Etmaalintensiteit autoverkeer	Etmaalintensiteit Fietsverkeer
Oude Middelhorst	5000	4000
Waterhuizerweg	3000	1000
Onnerweg	3000	1000

Onderdeel van de ontwikkelingen Stationsomgeving is de realisatie van een fietstunnel ter hoogte van het stationsplein. De fietstunnel vervult een belangrijke functie als schakel tussen Oosterhaar en de rest van Haren, via de route Wederikweg – Nieuwe Stationsweg. Daarnaast is de fietstunnel een schakel in de relatie tussen Groningen/Haren Noord en Oosterhaar/Waterhuizen. De fietstunnel vervult daarmee niet alleen een rol voor lokaal fietsverkeer, maar ook voor bovenlokaal fietsverkeer.

In de huidige situatie maken circa 4.000 fietsers per dag gebruik van de spoorwegovergang Oude Middelhorst. Ook in de toekomst zal een deel van de fietsers gebruik blijven maken van deze route. Afhankelijk van de bestemming wordt een keuze gemaakt tussen de fietstunnel of de Oude Middelhorst.

Verwacht wordt dat een aanzienlijk deel van de fietsers de route van de Oude Middelhorst zal verplaatsen naar de fietstunnel. In een eerder onderzoek is dit becijferd op ruim 2.000 fietsers per etmaal. Een aanzienlijk aantal fietsers zal gebruik blijven maken van de Oude Middelhorst, waardoor de spoorwegovergang Oude Middelhorst naar verwachting voor fietsers nog altijd duidelijk de belangrijkste spoorwegovergang blijft boven de Waterhuizerweg en de Onnerweg.

### **Verkeersafwikkeling**

De verkeersafwikkeling is met name bij gesloten spoorbomen tijdens de spitsperioden een issue. De dan optredende drukte wordt als onveilig ervaren. Bij gesloten spoorbomen treden op de Oude Middelhorst soms wachtrijen op tot globaal de kruising met de Anjerlaan. In Oosterhaar wordt met name de situatie op de Oude Middelhorst als knelpunt ervaren door de combinatie van het autoverkeer met de vele fietsers. Ook in de enquête die als onderdeel van het project 'Veilige schoolomgevingen' is uitgevoerd, is de situatie op de Oude Middelhorst als knelpunt aangeduid. Dat geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de kruising Oude Middelhorst – Anjerlaan – Wederikweg die als hectisch wordt ervaren.

Door de realisatie van de fietstunnel zal het verkeersbeeld op de Oude Middelhorst veranderen. Het aantal fietsers op de Oude Middelhorst richting het spoor zal vanaf de Anjerlaan - Wederikweg aanzienlijk afnemen. Door het afsluiten van de Nieuwe Stationsweg, zoals opgenomen in het plan Ontwikkeling Stationsgebied, zal de verkeersafwikkeling te hoogte van de spoorwegovergang overzichtelijker worden.

### **Verkeersstromen ter hoogte van spoorwegovergangen**

Het verkeer op de Oude Middelhorst en Waterhuizerweg is voor een groot deel intern verkeer tussen Oosterhaar en de rest van Haren. Daarnaast is voornamelijk op de Oude Middelhorst sprake van een substantieel aandeel van extern verkeer tussen Oosterhaar en Groningen. Op de Onnerweg bestaat een deel van het verkeer uit (doorgaand) verkeer op de relatie vanaf Feland naar Groningen.

### **Passage GVVP 2005**

*'De ontwikkeling van Haren in oostelijke richting heeft zijn maximale omvang bereikt. De wijk Oosterhaar is inmiddels nagenoeg volgebouwd. Daaruit kan geconcludeerd worden dat er niet of nauwelijks sprake meer zal zijn van een verdere verkeersgroei in de komende tijd. Dit wil zeggen dat de externe en interne verkeersproductie niet substantieel meer zal toenemen.'*

Door de ontwikkelingen in Oosterhaar in het kader van Spoor tot Steeg (opwaardering winkelcentrum en woningbouw) zal er sprake zijn van een lichte groei van het autoverkeer op de hoofdstructuur van Oosterhaar. Verdere woningbouw vindt niet meer plaats waardoor de externe en interne verkeersproductie verder niet substantieel zal wijzigen.

Bij het nadenken over de verkeersstructuur van Oosterhaar kunnen een aantal verkeersstromen, of ontwikkelingen daarin, als ongewenst worden benoemd. Het gaat hierbij om extra doorgaand verkeer door Oosterhaar en de rest van Haren en om sterke stijgingen van het verkeer op bestaande routes. Dit brengt met zich met dat het gewenst is om de bestaande verbindingen over het spoor bij de Oude Middelhorst en Waterhuizerweg in stand houden. Het afsluiten van één van deze spoorwegovergangen zou er voor zorgen dat de verkeersdruk op de andere overgang sterk toe zal nemen. Het afsluiten van een van deze spoorwegovergangen wordt daarom op grond van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid onwenselijk geacht.

In het GVVP 2005 is het volgende opgenomen over een potentiële noordelijke ontsluiting van Oosterhaar:

*Daarnaast rechtvaardigt de omvang van de verkeersstromen tussen Oosterhaar en Groningen via de Rijksstraatweg en via Waterhuizen geen noordelijke ontsluiting voor Oosterhaar. Een dergelijke noordelijke ontsluiting zal bovendien negatieve gevolgen in de straten van Oosterhaar hebben als gevolg van de aanzuigende werking. Dit zal leiden tot meer doorgaand verkeer. Aangezien Oosterhaar een woonwijk is, is dit doorgaande verkeer niet gewenst'.*

En verder:

*Voor de fietsers is het van belang de situatie op de Oude Middelhorst te verbeteren, voornamelijk bij de spoorovergang. Drie oplossingen zijn mogelijk, namelijk een fietstunnel, een sluiting van de overgang voor autoverkeer en de herinrichting van de Oude Middelhorst.*

*De tweede oplossing heeft tot gevolg dat de druk op de Waterhuizerweg verdubbelt. Daarnaast heeft het gevolgen voor het autoverkeer uit het noordelijk deel van Oosterhaar richting het centrum, dat een andere route moet kiezen. Een fietstunnel in de buurt van de Oude Middelhorst/Stationsomgeving biedt een goede oplossing voor het fietsverkeer en heeft geen gevolgen voor de ontsluiting van Oosterhaar voor het autoverkeer.*

### **Bereikbaarheid**

Voor de bereikbaarheid van Oosterhaar zijn de Oude Middelhorst en de Waterhuizerweg de belangrijkste wegen. Het verkeer verdeelt zich in de wijk op deze 'binnenring'.

Een goede bereikbaarheid van Oosterhaar houdt in dat de wijk op een goede manier ontsloten moet zijn op de hoofdstructuur. In zuidoostelijke richting is via het Cantersveen een goede verbinding richting de Dr. Ebelsweg aanwezig. In westelijke richting dient het spoor te worden gepasseerd. Voor intern verkeer is een vrij rechtstreekse verbinding wenselijk. De Oude Middelhorst is de meest gebruikte spoorwegovergang voor intern verkeer.

Een goede ontsluiting voor het fietsverkeer houdt in dat er goede verbinding tussen de wijk Oosterhaar en de rest van Haren aanwezig moet zijn. Door de stijging van het aantal sluitingen van de spoorwegovergangen neemt de kwaliteit van de verbinding Oosterhaar - Haren voor fietsers af. De fietstunnel bij het station is een sterke verbetering voor fietsers aan de noordelijke helft van Oosterhaar. Voor fietsers uit het meer zuidelijk gelegen gebied blijven de bestaande overwegen onderdeel van de route richting het centrum van Haren, aangezien de tunnel te ver buiten de route ligt.

### **Bereikbaarheid hulpdiensten**

Door de brandweer is aangegeven dat in de huidige situatie de opkomsttijden reeds onder druk staan. Door de frequentieverhoging van het aantal treinen zullen de spoorbomen vaker gesloten zijn. Hierdoor zal de totale uitruktijd volgens de brandweer behoorlijk worden verhoogd. Een bijkomend punt van aandacht hierbij is dat veel korpsleden in Oosterhaar wonen.

Door de brandweer wordt bij een stijging van de treinfrequentie een extra tunnel als noodzaak gezien. In onderstaande afbeelding is schematisch de verbinding tussen de brandweerkazerne en Oosterhaar weergegeven. De afbeelding laat zien dat de Oude Middelhorst de meest centraal gelegen overweg is voor de hulpdiensten.



### Verkeersveiligheid

Doordat de spoorwegovergangen bij een frequentieverhoging van het treinverkeer vaker gesloten zullen zijn, neemt het veiligheidsrisico toe. Onveiligheid treedt vaak op bij gesloten spoorbomen en dan het sterkst bij overwegen die nabij stations gelegen zijn.

Doordat de overwegen vaker gesloten zullen zijn, treden vaker drukke situaties op de wegen naar de overgangen. Dit is met name ongunstig voor de combinatie van autoverkeer met fietsverkeer. De fietstunnel bij het station biedt hierbij soelaas. De bestaande overweg bij de Oude Middelhorst blijft naar verwachting evenwel de meest door fietsers gebruikte overgang.

Wanneer gesproken wordt over de verkeersveiligheid op overwegen, wordt vaak gekeken van de veiligheid op een baanvak. Dit kan betekenen dat op sommige overwegen een hogere onveiligheid geaccepteerd wordt, wanneer voor het totale baanvak geldt dat de verkeersveiligheid niet verslechtert. De fietstunnel bij het station heeft een positief effect op het baanvak door Haren.

#### *Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven met spoor - Derde Kadernota Railveiligheid*

In de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgestelde Derde Kadernota Railveiligheid wordt ingegaan op het beleid ten aanzien van overwegen.

*De hoofdlijnen van het overwegenbeleid zijn gebaseerd op een "nee tenzij"-principe, dat ondermeer geldt in de volgende situatie:*

*De verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg) mag niet worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. De aanvullende maatregelen kunnen ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden.*

*Met de methode van risicoanalyse kunnen veiligheidsrisico's en het effect van beheersmaatregelen inzichtelijk worden gemaakt. De uitkomsten van een risicoanalyse ondersteunen het besluitvormingsproces om het aanpassen van (het gebruik van) een overweg wel of niet toe te staan. In het kader van het overwegenprogramma van ProRail wordt het instrument risicoanalyse voor het overwegenbeleid nader uitgewerkt.*

*De gangbare praktijk is dat de risicoveroorzaker/initiatiefnemer een kwalitatieve analyse opstelt, welke door de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt beoordeeld. De initiatiefnemer van een project is verantwoordelijk voor compensatie van eventuele nadelige veiligheidsaspecten.*

*Daarbij geldt overigens een proportionaliteitsbeginsel: de kosten van maatregelen dienen in verhouding te staan met de te realiseren veiligheidswinst. Als het gaat om overwegenbeleid is, voor gemeenten niet alleen de veiligheid op overwegen van belang, maar ook de doorstroming van het verkeer.*



*Uitwerking overwegenbeleid 2010 - 2020*

Op basis van de Derde Kadernota Railveiligheid heeft Prorail een nadere uitwerking gegeven in de nota 'Uitwerking overwegenbeleid 2010 – 2020. Onderstaand belangrijke passages (cursief gedrukt) uit dat document.

*Niet toestaan van nieuwe onveiligheid op en door overwegen:*

- *geen nieuwe overwegen tenzij door opheffen van een andere overweg per saldo een verlaging van het risico optreedt;*
- *geen uitbreiding van het aantal sporen ter plaatse van een overweg;*
- *geen toename van het aantal rijstroken over de overweg;*
- *aanvullende maatregelen ter verhoging van de overwegveiligheid op baanvakken bij een significante frequentie toename (met name op regionale lijnen).*

*Op overwegen nabij stations is de relatie tussen een intensivering (of wijzigingen in de tijding) van het treinverkeer en overwegveiligheid het grootst. De toegenomen verkeershinder als gevolg van langere dichtligtijden blijkt de kans op bewust risicogedrag door weggebruikers te verhogen. De veiligheid van actief beveiligde overwegen op de vrije baan lijkt ten opzichte van overwegen nabij stations minder gevoelig te zijn voor aanpassingen in het treinverkeer.*

*Complicerende factoren*

*Het principe om geen nieuwe onveiligheid op overwegen toe te staan is vooral bij verandering in het gebruik (verhoging treinfrequentie, toename treinsnelheid, toename wegverkeer, ingebruikname nieuwe haltes, etc.) lastig objectief uit te voeren. Er zijn immers geen gevalideerde methoden beschikbaar voor het in kaart brengen van de mate van nieuwe onveiligheid c.q. het waarderen van de effectiviteit van aanvullende maatregelen. Daarnaast geldt dat afhankelijk van de gesprekspartner een ander „referentiegebied“ kan worden gekozen; een vervoerscorridor, een gemeente of een individuele overweg waarbinnen wordt aangetoond dat de onveiligheid op overwegen niet toeneemt.*

*De Motie Hofstra (in combinatie met het antwoord van de Minister) heeft het mogelijk gemaakt dat een volledige compensatie van de eventuele extra onveiligheid met aanvullende maatregelen niet noodzakelijk is, als de kosten van deze maatregelen disproportioneel zijn ten opzichte van de veiligheidswinst. In de praktijk blijkt het lastig consensus te bereiken over het begrip disproportionaliteit.*

*Het spanningsveld tussen intensivering van het treinverkeer (met als gevolg mogelijke toename van dichtligtijden van overwegen) enerzijds en de doorstroming van het (soms eveneens toenemende) wegverkeer anderzijds gaat een steeds grotere rol spelen. Hierbij zijn zowel bereikbaarheids- als veiligheidsaspecten van belang. Bijzonder veiligheidsaspect hierbij is de impact van dichtligtijden op de aanrijdtijd van hulpdiensten.*

*Het instrument „risico-analyse“ kent zijn beperkingen in de toepassing bij individuele overwegen. De invloed van X treinen meer per tijdseenheid of Y % meer wegverkeer op de kans van optreden van een incident is moeilijk objectief in te schatten. Ook de literatuur geeft hierover geen uitsluitsel.*

*Het ontbreken van een objectief beoordelingskader vergt voor elke individuele overweg bij iedere gebruikswijziging het opstellen van een risicobeschouwing en intensief overleg met andere belanghebbenden of politiek.*

De verkenningen en bijbehorende studies in het kader van Raamwerk RegioRail moeten nog worden uitgevoerd. Trekker is de provincie Drenthe. In dit kader dienen ook nog risicoanalyses van bestaande overwegen (waaronder Haren) te worden uitgevoerd. In opdracht van de initiatiefnemer dienen deze analyses door Prorail te worden uitgevoerd.

### **Oplossingsrichtingen**

Als gevolg van de veranderende verkeerssituatie bij de spoorwegovergangen door een frequentieverhoging van het treinverkeer kunnen de volgende oplossingsrichtingen worden benoemd:

- tunnel voor alle verkeersdeelnemers;
- tunnel voor gemotoriseerd verkeer;
- afsluiten van een overweg.

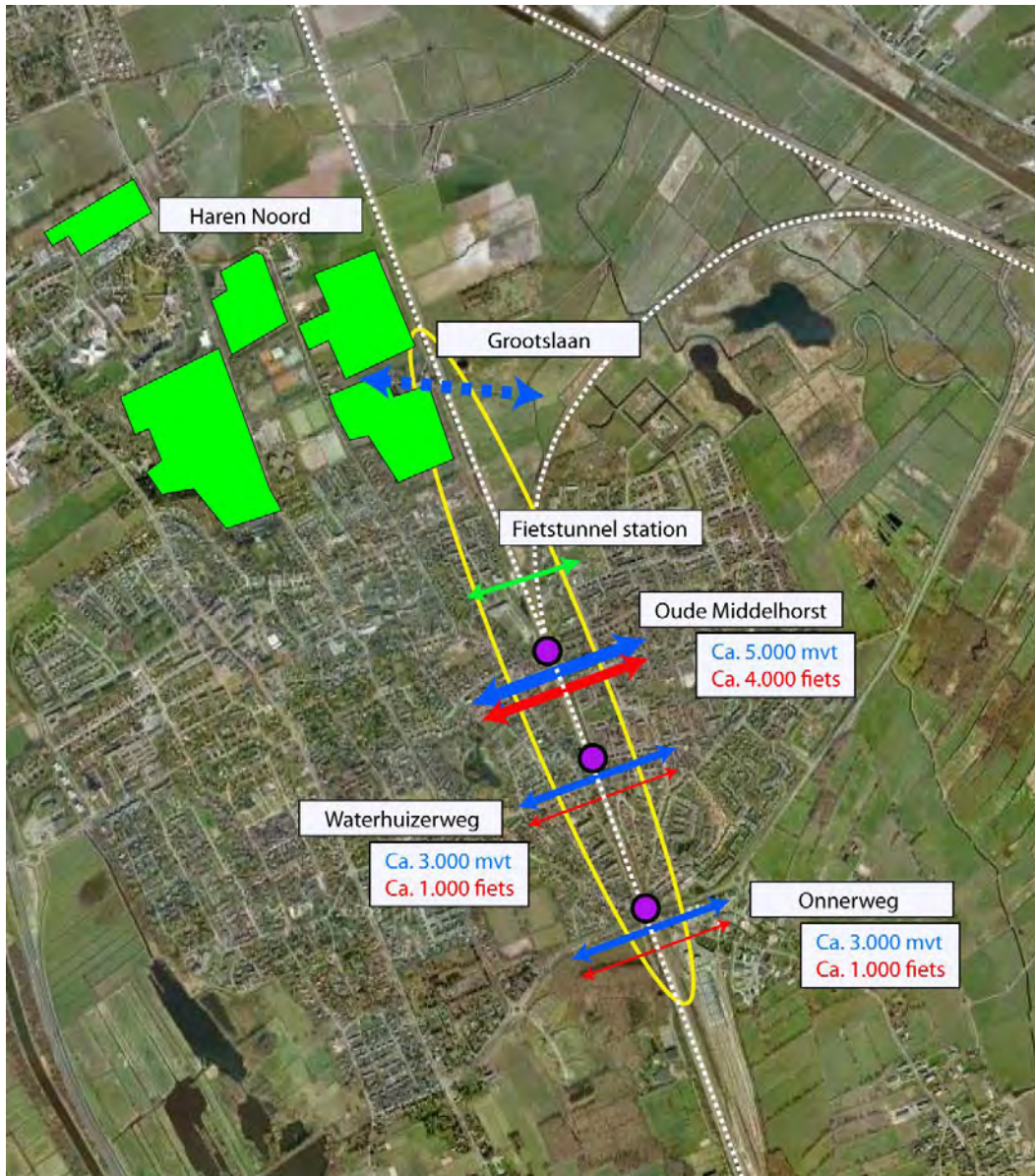
Een kenmerk van het Harens wegennet is de fijnmazigheid en de verdeling van het verkeer over de verschillende erftoegangswegen binnen Haren. Bij het realiseren van één nieuwe tunnel in Oosterhaar treedt mogelijk een (beperkte) stijging van het verkeer op de aansluitende wegvakken op. Bij het afsluiten van een spoorwegovergang zal het verkeer het spoor via de resterende overwegen moeten passeren. Hierdoor zal de verkeersintensiteit op de toeleidende wegvakken sterker toenemen. Dit wordt als ongewenst effect gezien. Het afsluiten van de spoorwegovergang Oude Middelhorst of Waterhuizerweg past niet in de verkeersstructuur van Haren. Voor de Onnerweg geldt dat afsluiting mogelijk is. Hier biedt de verbinding via Felland naar de Dr. Ebelsweg een goed alternatief.

Een tunnel voor alleen gemotoriseerd kan in beeld komen wanneer de tunnel op een locatie wordt gelegd waar geen sprake is van een fietsrelatie. Daar waar wel sprake is van een fietsrelatie wordt een tunnel voor alleen gemotoriseerd verkeer onwenselijk geacht. Fietsers zullen in die gevallen genegen zijn toch van de tunnel gebruik te maken, waarbij ze dan met (te) hoge hellingpercentages geconfronteerd worden.

### **Conclusies**

Op grond van de huidige wachtrijen bij de spoorwegovergangen wordt bij gelijkblijvende duur van de sluitingen een tunnel niet noodzakelijk geacht voor de bereikbaarheid van Oosterhaar. De noodzaak voor een extra tunnel vanuit verkeersveiligheid moet blijken uit een risico-analyse. Voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten is een extra tunnel nadrukkelijk gewenst. Anders komen de opkomsttijden verder onder druk te staan en zal vaker de wettelijke opkomsttijd niet gehaald kunnen worden.

Per saldo is een tunnel een gewenste oplossing, afhankelijk van de dienstregeling treinverkeer (in het geval van toenemende dichtligtijden) en afhankelijk van de uitkomsten van de risico-analyse verkeersveiligheid mogelijk een noodzakelijke oplossing.



### Afweging locaties tunnel

Voor een eventuele extra tunnel onder het spoor door zijn de volgende locaties in beeld:

- Oude Middelhorst;
- Waterhuizerweg;
- Onnerweg;
- Grootslaan.

In het kentekenonderzoek 2002 is de omvang van de verkeersstromen in en door Oosterhaar inzichtelijk gemaakt. Op grond van dit kentekenonderzoek wordt het gebruik van een tunnel ter hoogte van de Grootslaan geschat op circa 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal, uitgaande van de bestaande verkeersstromen. Wanneer ter hoogte van de Grootslaan een tunnel zou worden gerealiseerd, dan zouden de bestaande spoorwegovergangen Oude Middelhorst en Waterhuizerweg even druk of drukker blijven dan de nieuwe. Punt van aandacht hierbij is dat een tunnel ter hoogte van de Grootslaan extra doorgaand verkeer zou kunnen aantrekken, bijvoorbeeld op de relatie Dr. Ebelsweg – Groningen. Dit wordt gezien als een ongunstig effect. Een eventuele tunnel dient een functie te hebben voor Oosterhaar en niet voor doorgaand verkeer. Een doorkoppeling vanaf Oosterhaar via Haren Noord naar Groningen wordt als onwen-



selijk gezien. Een dergelijke 'noordelijke rondweg' past niet binnen de verkeersstructuur van Haren. In het kader van het project 'Knooppunt Groningen' wordt een variantenstudie uitgevoerd voor een nieuwe locatie voor het parkeer/rangeerterrein in Groningen. Hierbij is locatie De Vork een van de varianten. Indien dit door zou gaan, dan wordt een ontsluiting van dat terrein via Oosterhaar niet wenselijk geacht. Het verkeer naar een dergelijk terrein, voor een substantieel deel zwaar verkeer, is wijkvreemd verkeer dat niet via de erftoegangswegen van Oosterhaar ontsloten dient te worden.

Geadviseerd wordt om de te verwachten veranderingen in verkeersstromen bij verschillende tunnellocaties met behulp van het verkeersmodel GroningenPlus nader te onderzoeken.

In onderstaande tabel is een vergelijking van de verschillende tunnellocaties gemaakt, op basis van de in deze paragraaf beschreven aspecten. De tunnellocaties zijn hierbij ten opzichte van elkaar vergeleken.

Door de korte afstand tussen de spoorwegovergang Waterhuizerweg en de Middelhorsterweg, zal de aansluiting van de Middelhorsterweg op de Waterhuizerweg bij inpassing van een tunnel komen te vervallen. Vanuit de verkeersstructuur is dit ongewenst.

Zoekgebied extra tunnel spoor	Oude Middelhorst	Waterhuizerweg	Onnerweg	Grootslaan
Verkeersstructuur	+	+	-	-
Verkeersafwikkeling	+	+	0	0
Bereikbaarheid	+	0	0	-
Hulpdiensten	+	0	-	-
Verkeersveiligheid	+	+	0	0
Verkeersstromen	+	0	0	-
Aandachtspunten		Korte afstand tussen spoor en Middelhorsterweg.	Verbinding Tuindorpweg/Laagveld met Onnerweg. Parallel aan tunnel Ebelsweg.	Twee tunnels nodig voor tracé.

### Conclusie locaties

Een nieuwe tunnel moet primair bedoeld zijn voor een verbinding tussen Oosterhaar en de rest van Haren. Daarnaast dient het voor het afwikkelen van extern verkeer vanuit Oosterhaar richting Groningen en de A28. Met een tunnel op de locatie Grootslaan en een doorkoppeling van deze verbinding naar de Rijksstraatweg wordt extra doorgaand verkeer getrokken, waardoor de verkeersdruk op straten in Haren Noord naar schatting met circa 2000 extra verkeersbewegingen zullen toenemen. Dit is een ongewenst effect in relatie tot de verkeersveiligheid. Een oost-west-verbinding in Haren Noord moet dienen voor het afwikkelen van het verkeer van en naar Haren Noord en niet voor wijkvreemd verkeer. Het afwikkelen van het externe verkeer van en naar Oosterhaar kan via de bestaande wegenstructuur plaatsvinden.

Op grond van voorgaande beoordeling wordt vanuit verkeerskundige overwegingen aan een tunnel op de locatie Oude Middelhorst de meeste toegevoegde waarde toegekend.

De beoordeling van de locaties is gebaseerd op verkeerskundige afwegingen. Geadviseerd wordt nader onderzoek uit te voeren naar het realiseren van een nieuwe spoortunnel, waarbij nadrukkelijk ook andere overwegingen en aspecten worden betrokken en waarbij de aspecten zoals leefbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid gedetailleerd worden onderzocht.

### 13.13 Totaalbeeld effecten autoverkeer

In de voorgaande paragrafen zijn de effecten van de verschillende ontwikkelingen in beeld gebracht. Het zwaartepunt van de effecten ligt hierbij aan de noordkant van Haren. Dit wordt voor het autoverkeer met name veroorzaakt door de woningbouw Haren Noord en de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein.

De toename van het verkeer concentreert zich in het centrum in belangrijke mate op de Molenweg. In de prognose stijgt de intensiteit op de Molenweg tot boven de intensiteit op de Rijksstraatweg in het centrum. Andere wegen waarop duidelijke stijging van het verkeer zal optreden zijn de Oosterweg, Kerklaan, Dilgtweg en Vondellaan.

Het beleid van de gemeente Haren is altijd geweest om het verkeer via het bestaande wegennet af te wikkelen. De verwachte toekomstige intensiteit op de Molenweg vraagt om het nadenken over een aanvulling in de oost-west structuren, ter ontlasting van de Molenweg. Deze eventuele toevoeging moet passen binnen de karakteristieke fijne rasterstructuur van het Harense wegennet, ook wel aangeduid als 'glas in lood'. Ten aanzien van de prognose van de verkeersdruk op de Molenweg kan gesteld worden dat deze een niveau gaat bereiken waarbij 'de rek' er uit is.

Naast de ontwikkelingen aan de noordkant van Haren spelen meerdere ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeerssituatie in Oosterhaar. Het gaat hierbij om het winkelcentrum met woningen, de Brede school en het Raamwerk RegioRail. De eerstgenoemde ontwikkeling zal leiden tot een stijging van het verkeer op de Anjerlaan, wat zich verdeeld over de Oude Middelhors en Waterhuizerweg. Door de frequentieverhoging van het treinverkeer in het kader van het Raamwerk RegioRail zullen de spoorbomen in Oosterhaar vaker gesloten zijn. Het toevoegen van een extra tunnel voor gemotoriseerd verkeer, in aanvulling op de bestaande tunnel in de Dr. Ebelsweg is gewenst.

#### *Aandachtpunten / opgaven:*

De ontwikkeling van de woningbouw in Haren Noord vraagt in combinatie met de andere ontwikkelingen in Haren om het nadenken over een eventuele toevoeging aan de oost-west structuren ten noorden van de Molenweg. Met name de verwachte toekomstige verkeersintensiteit op de Molenweg, maar ook de effecten voor de Dilgtweg en Esserweg voeden deze vraag.

Op dit moment wordt gewerkt aan de realisatie van woningen in deelgebied 3. Ook de ontwikkeling van de deelgebieden 5 en 6 is in een vergevorderd stadium. Het realiseren van een verbinding van de Oosterweg naar de Kerklaan en verder naar de Rijksstraatweg wordt in dit stadium wenselijk geacht. Bij de verdere ontwikkeling van Haren Noord en bij de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein wordt deze verbinding noodzakelijk geacht.

Naast het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de Oosterweg en de Rijksstraatweg wordt aangeraden de wegprofielen van de Oosterweg, Kerklaan en Dilgtweg aan te passen. In hoofdstuk 14 wordt daar nader op ingegaan.

### 13.14 Totaalbeeld effecten op fietsstromen en fietsstructuur

Evenals voor het autoverkeer geldt ook voor het fietsverkeer dat de meeste veranderingen in de fietsstromen zullen optreden in Haren Noord en Oosterhaar. Door de woningbouw in Haren Noord wordt extra fietsverkeer gegenereerd, dat voor een belangrijk deel gebruik zal maken van de Kerklaan en Oosterweg. Geadviseerd wordt de kwaliteit van de fietsverbinding via de Kerkstraat te verbeteren. In het kader van de Ontwikkeling Stationsgebied wordt een fietstunnel ter hoogte van het station gerealiseerd. Hierdoor vinden veranderingen in fietsstromen plaats. Voor het faciliteren van de fietsstromen is voorgesteld wegen herin te richten tot fietsstraten, welke vanuit Oosterhaar aansluiting geven op de belangrijke noord-zuid fietsroute Nieuwlandsweg – Jachtlaan – Kromme Elleboog – Kerklaan. In het kader van de ontwikkelingen Maartenscollege en Mytyschool is door de gemeente onderzoek uitgevoerd naar de gewenste ontsluiting van

deze scholen, rekening houdend met de huidige problematiek waarbij de combinatie van auto- en fietsverkeer leidt tot (subjectieve) knelpunten. De insteek is om het fietsverkeer naar de scholen te bundelen op de Kerklaan. De scholen worden hierbij voor de fietsers alleen aan de zijde van de Kerklaan ontsloten. Door de ontwikkelingen in Haren Noord en de realisatie van een fietsstraat vanaf Oosterhaar via de Stationsweg naar de Kromme Elleboog krijgt de Kerklaan een nog belangrijker bundelende functie voor de fietsers, waardoor de fietsintensiteit op deze nu al drukke fietsverbinding verder zal toenemen.

Voor het verbeteren van de verbinding vanaf de Meerweg naar de Kerklaan, ondermeer voor de scholieren naar het nieuwe Zernike College, wordt voorgesteld een nieuwe fietsverbinding vanaf het Nesciopark noordelijk langs de Potgieterlaan en dan via het Hortusterrein naar de Kerklaan te onderzoeken. Behalve een functie voor scholieren kan deze fietsverbinding ook voor forenzen (ketenmobiliteit in relatie tot P+R Haren) en voor recreanten naar ondermeer het op te waarderen gebied rondom de Meerweg een meerwaarde bieden.

*Het actuele inzicht in de ontwikkelingen in Haren vraagt om een herijking van de vraag of de bestaande wegenstructuur robuust is.*

In de huidige situatie functioneert de verkeersstructuur van Haren goed. Wel is de verkeersdruk op enkele wegen aan de noordkant van Haren reeds vrij hoog, waarbij er sprake is van een aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer, gecombineerd met veel fietsverkeer. De diverse ontwikkelingen aan de noordkant van Haren zorgen voor extra auto- en fietsverkeer. In Haren zal dat met name optreden op de Kerklaan, Oosterweg, Dilgtweg, Molenweg en Vondellaan.

Voor de drie eerstgenoemde wegen wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op gewenste maatregelen/herinrichtingen. Voor de Vondellaan is reeds een herinrichtingsplan opgesteld. De woningbouwontwikkeling in Haren Noord en de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein zorgen ervoor dat de verkeersdruk op de Molenweg toeneemt. Voor een robuuste verkeersstructuur is een toevoeging van een oost-west verbinding ten noorden van de Molenweg wenselijk. Een oost-west verbinding tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg zal zorgen voor een ontlasting van de Molenweg, Kerklaan en Oosterweg, zodanig dat de toekomstige verkeersintensiteit op deze wegen beperkt zal stijgen ten opzichte van de huidige situatie.

Als gevolg van de frequentieverhoging van het treinverkeer in het kader van het Raamwerk RegioRail zal het aantal sluitingen van de spoorwegovergangen in Haren toenemen. Voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid van Oosterhaar, met name voor de hulpdiensten, is het wenselijk een nieuwe tunnel voor het autoverkeer te realiseren.

*Kortweg: om een robuuste wegenstructuur voor de toekomst te waarborgen is een toevoeging van een nieuwe oost-west verbinding wenselijk en op termijn noodzakelijk, passend binnen de fijne rasterstructuur van Haren. Daarnaast is een tweede tunnel onder het spoor door voor het autoverkeer wenselijk.*

Om in te spelen op de ontwikkelingen in Haren Noord en Oosterhaar is het verbeteren van een aantal fietsverbindingen gewenst. In dit kader wordt voorgesteld routes tussen Oosterhaar en het centrum en tussen Oosterhaar via Haren Noord naar de Kerklaan in te richten als fietsstraten. De ontwikkelingen in Haren Noord en Oosterhaar zorgen in combinatie met de fietsstraten voor een sterke bundelende werking op de fietsverbinding Nieuwlandsweg – Jachtlaan – Kromme Elleboog – Kerklaan. Deze na al zeer drukke fietsroute zal hierdoor door nog meer door fietsers gebruikt gaan worden. Geadviseerd wordt om de kwaliteit van deze fietsverbinding te vergroten. Daarnaast wordt voorgesteld een verbinding tussen de Kerklaan en Meerweg te onderzoeken. Deze verbinding heeft meerwaarde voor scholieren, forenzen en recreanten.



# Uitwerking thema's

- Herinrichting Kerklaan, Oosterweg, Dilgtweg
- Rijksstraatweg Glimmen
- Parkeerbeleid
- FietsroutePlus Groningen – Haren - Zuidlaren
- Ketenmobiliteit

## 14 Inrichting Kerklaan, Oosterweg, Dilgtweg

### Huidige situatie

#### *Kerklaan en Oosterweg*

De Oosterweg en de Kerklaan maken evenals de Rijksstraatweg onderdeel uit van belangrijke noord-zuid georiënteerde fietsroutes. Langs de Rijksstraatweg (uitgezonderd in het centrum van Haren) en langs de Kerklaan liggen vrijliggende fietspaden. Op de Oosterweg maakt de fietser samen met de automobilist gebruik van de rijbaan.

De inrichting van de Oosterweg verschilt duidelijk van de Kerklaan. De Kerklaan is met het vrijliggende fietspad en een wegbreedte van ruim 6 meter meer geschikt voor het afwikkelen van autoverkeer dan de Oosterweg met een wegbreedte van circa 5 meter (en soms minder).



Oosterweg



Kerklaan



De wegbreedte van de Oosterweg is zodanig dat een automobilist bij het passeren van een fietser moet wachten op tegemoetkomend verkeer (auto of fietser). Deze situaties kunnen zich regelmatig voordoen.

#### *Dilgtweg*

De Dilgtweg tussen Hemmenlaan en Kerklaan kent een andere inrichting dan de Dilgtweg tussen Rijksstraatweg en Hemmenlaan. Het westelijke gedeelte heeft een royaler profiel met fietsstroken. Op het oostelijke gedeelte staan de woningen dicht op de Dilgtweg en is het wegprofiel smaller. Onderstaande foto's illustreren dit.



*Dilgtweg tussen Kerklaan en Hemmelaan*



*Dilgtweg tussen Rijksstraatweg en Hemmenlaan*

De Dilgtweg komt voor in de top 20 van onveilige locaties. Voor het kruispunt Rijksstraatweg is eerder als eens een ontwerp gemaakt voor een herinrichting. Dit als onderdeel van het herinrichtingsplan voor de Rijksstraatweg tussen Haren en Groningen. Ook de situatie op de Rijksstraatweg ter hoogte van het Maartenscollege kreeg in dit ontwerp bijzondere aandacht.

Op de Rijksstraatweg komen enkele locaties uit de top 20 onveilige locaties voor. Op de volgende pagina is het eerder opgestelde ontwerp voor de Rijksstraatweg derde fase weergegeven. Dit inrichtingsplan biedt een mogelijke aanpak voor de verkeersonveilige locaties op de Rijksstraatweg.



## Herinrichting Rijksweg Haren fase 3

### Ontwerputgangspunten

- voortzetting van het profiel en materiaalgebruik van de Rijksweg vanaf de Emmalaan in zuidelijke richting
- zo weinig mogelijk verkeerskundige uitstraling
- rechthoekige karakter Rijksweg handhaven
- handhaven en evt. aanvullen laanbeplanting
- entree Maartenscollege voor fietsers weer aan Rijksweg
- rijbaan 6,00 m, inclusief lijnafwatering
- voetpad 2,00m en fietspad 2,50m over gehele profiel
- plantvakken met rondom tractorbanden
- geen gebruik van inritblokken
- zo min mogelijk toepassen van verkeersborden en bewegwijzering
- verbijzonderingen in het profiel middels klinkerstrook in as rijbaan:
- verbijzondering inrit Visio
- verbijzondering kruispunt Dilgtweg door verkleinen kruisingsvlak er verwijderen linksafvak
- bijzondere situatie rondom Maartenscollege koppelen aan situatie inrit voetbalvelden en benzinstation, vormgeven middels groenbodem in as rijbaan
- vloeiende overgang van profiel Rijksweg in Haren naar profiel op Gronings grondgebied
- handhaven geregelde oversteekplaats Visio/Dilgtweg, plaats nader te bepalen
- geen 2-richtingen fietspad i.v.m. veiligheid/oversteekbewegingen bij in- en uittussituaties



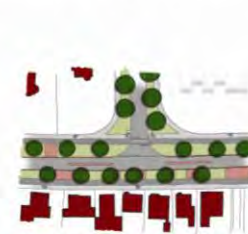
Totaalbeeld herinrichting fase 3: van gemeentegrens tot aan kruising Botanicuslaan



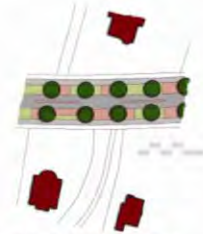
huidige situatie



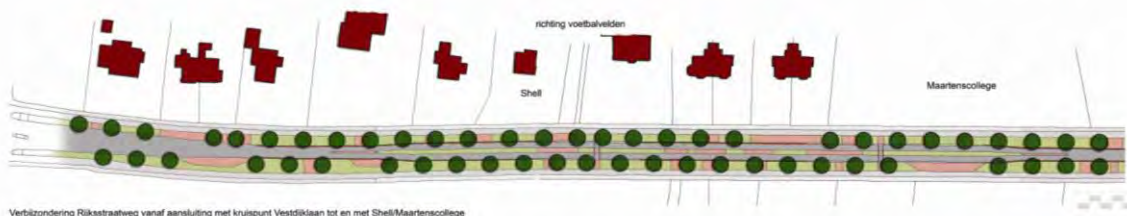
situatie na voorgestelde herinrichting met verbijzondering middels klinkerstrook in as rijbaan



verbijzondering kruispunt Rijksweg - Dilgtweg



verbijzondering situatie inrit Visio/Guyot



Verbijzondering Rijksweg vanaf aansluiting met kruispunt Vestdijklaan tot en met Shell/Maartenscollege

### Toekomstige situatie

In het wegencategoriseringsplan zijn de Kerklaan, Oosterweg en Dilgtweg aangeduid als erf-toegangswegen. Passend bij de wegenstructuur blijft deze functie ook voor de toekomstige situatie gelden.

#### Kerklaan

Door de ontwikkelingen van woningbouw en scholen in Haren Noord neemt de functie van de Kerklaan als hoofd fietsroute verder toe. Hoewel de Kerkstraat als erf-toegangsweg is aangeduid, wordt voorgesteld het fietspad te handhaven en op te waarderen. Het gedeelte tussen de Prof. Dr. J.C. Schoutelaan en de Kromme Elleboog kan in aansluiting op de fietsstraat Kromme Elleboog – Jachtlaan – Nieuwlandsweg worden heringericht. De kruising met de Prof. Dr. J.C. Schoutelaan, met daarop de fietsoversteek naar het fietspad, kan daarbij worden geaccentueerd, waarbij ook snelheidsremming wordt gerealiseerd.

In de huidige situatie ligt het fietspad langs de Kerklaan eenzijdig. Voor de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van het fietspad is van belang dat het fietspad door zo weinig mogelijk uitritten en zijwegen wordt gekruist. Vanuit die optiek dient de eenzijdige ligging langs de Kerklaan tussen de Oosterweg en de Esserweg te worden gehandhaafd. De kruising met de Oosterweg is een oversteeklocatie voor fietsers die belangrijker gaat worden. Als onderdeel van de ontwikkeling van deelgebieden 5 en 6 wordt de aanleg van een fietspad tussen de Oosterweg en de Kerklaan onderzocht. Daar waar dit fietspad aansluit op de Kerklaan ontstaat een oversteeklocatie. Voor de kruisingen met de Prof. Dr. J.C. Schoutelaan, Oosterweg en dit mogelijk toekomstige fietspad wordt voorgesteld de kruispunten te accentueren en tevens ter plaatse snelheidsremming te realiseren.

Deze kruispunten kunnen overeenkomstig de kruising met de Dilgtweg en de oversteek ten noorden van de Hortus worden vormgegeven. De onderstaande afbeeldingen tonen genoemde voorbeelden.



Afhankelijk van de invulling en ontsluiting van de nieuwe locatie van het Zernike College en de ontsluiting van de woongebieden aan de Kerklaan, kan onderzocht worden of een fietspad aan weerszijden van de Kerklaan tussen de Henricus Muntinglaan en de Oosterweg mogelijk is.





Het huidige wegprofiel van de Kerklaan oogt royaal. Voor het wegprofiel van de Kerklaan wordt voorgesteld de rijbaan optisch te versmallen door de toepassing van gekleurde slijtlagen of dek-lagen. Hierbij kan worden aangesloten op het profiel zoals voorgesteld voor de Meerweg. Hierbij kan gekozen worden voor het toepassen van licht gekleurde kantstroken of donkere kantstroken en een licht gekleurde smalle rijloper. Onderstaand voorbeelden van een dergelijk profiel.



#### *Oosterweg*

Door de woningbouw in deelgebieden 5 en 6 zal de verkeersintensiteit op de Oosterweg toenemen tot naar verwachting circa 2.000 – 2.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit autoverkeer wordt gecombineerd met een aanzienlijke hoeveelheid fietsverkeer.

Het wegprofiel van de Oosterweg zorgt ervoor dat autoverkeer bij het passeren van een fietser moet wachten op tegemoetkomend verkeer (auto of fietser). Hierdoor is de snelheid van het autoverkeer laag. De fietsers hebben parallel langs de Oosterweg alternatieven in de vorm van de nieuwe fietsroute door de deelgebieden 5 en 6 en de Kerklaan.

Door de brandweer is aangegeven dat het smalle profiel wordt gezien als een probleem voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor autoverkeer en hulpdiensten, waarbij een optische verbreding van de weg zoveel mogelijk wordt voorkomen, wordt voorgesteld langs de Oosterweg grasbetonblokken aan te brengen of andere gelijkwaardige bermverstevigingen met een groene uitstraling. Daarnaast wordt ten behoeve van de verkeersveiligheid geadviseerd de kruispunten in het wegbeeld te accentueren.

#### *Dilgtweg*

Conform het wegencategoriseringsplan wordt voorgesteld de Dilgtweg tot 30 km/h weg in te richten. De fietsstroken passen niet bij deze functie. Het streven is om het fietsverkeer primair via de Kerklaan naar het Maartenscollege te laten fietsen, waardoor de fietsintensiteit op de Dilgtweg zal afnemen.

Bij een 30 km/h inrichting horen gelijkwaardige kruisingen. Dit houdt in dat de bestaande inritconstructies op de Dilgtweg en de voorrangregelingen worden verwijderd, en vervangen door gelijkwaardige kruispunten. Voorgesteld wordt om deze kruisingen uit te voeren conform de voorbeelden zoals voorgesteld voor de Kerklaan.

Daarnaast wordt voorgesteld de gehele Dilgtweg op dezelfde wijze uit te voeren. Hierbij kan de weg visueel worden versmald door toepassing van rabatstroken, zoals die bijvoorbeeld ook langs de Molenweg en de Emmalaan aanwezig zijn.



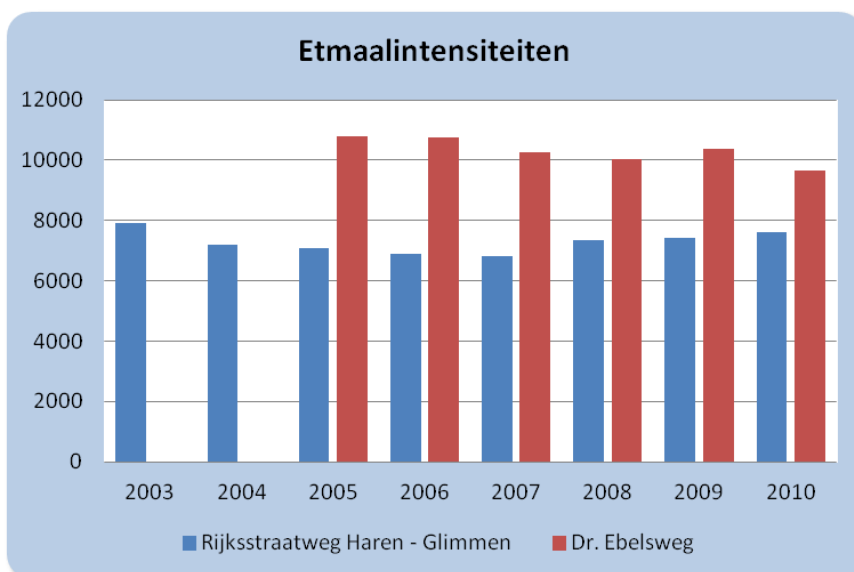
## 15 Rijksstraatweg Glimmen

Naar aanleiding van de verkeerssituatie op de Rijksstraatweg in Glimmen is gevraagd na te denken over de gewenste inrichting van de Rijksstraatweg door Glimmen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een wegprofiel dat hoort bij een snelheid van 30 km/h en een wegprofiel dat past bij een snelheid van 50 km/h. De Rijksstraatweg is in de huidige situatie aangeduid als gebiedsontsluitingsweg in het wegencategoriseringsplan, waarbij een snelheid van 50 km/h hoort. Indien gekozen zou worden voor 30 km/h dan zou dat betekenen dat het wegencategoriseringsplan moet worden aangepast, waarbij de functie van de Rijksstraatweg verandert van een gebiedsontsluitingsweg in een erftoegangsweg.

Door Glimmen rijden in de huidige situatie circa 8.500 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Bij de bewoners van Glimmen leeft het idee dat er sprake is van een groei van het doorgaande verkeer. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de totale hoeveelheid doorgaand verkeer constant is gebleven. Wel zijn veranderingen op de relaties door Glimmen zichtbaar. Zo is de verkeersstroom A28 – Glimmen – Haren afgenomen en de verkeersstroom op de relatie A28 - Glimmen – Dr. Ebelsweg toegenomen. Op deze laatstgenoemde relatie bestaat 95% van het verkeer uit licht verkeer (personenauto's). De overige 5% bestaat uit middelzwaar en zwaar verkeer (in hoofdzaak bussen en vrachtverkeer). Dit zijn voor een komtraverse normale waarden. Van al het verkeer door Glimmen bestaat op etmaalbasis 10% uit middelzwaar (8%) en zwaar verkeer (2%). Dat is even veel als op de Rijksstraatweg in het centrum van Haren.

De ontwikkeling van de verkeersdruk op de Rijksstraatweg tussen Glimmen en Groningen en op de Dr. Ebelsweg laat een vrij constant beeld zien. Op de Rijksstraatweg is sprake van een lichte stijging en op de Dr. Ebelsweg van een lichte daling. De prognose volgens het Verkeersmodel Groningen Plus voor de toekomst is een lichte daling op de Rijksstraatweg en een constant blijvende intensiteit op de Dr. Ebelsweg.



De verkeersveiligheidscijfers laten geen ongevallenconcentraties in Glimmen zien.

*Scenario's herinrichting: 50 km/h of 30 km/h*

Bij de functie van een weg hoort een bepaalde inrichting, om zodoende voor de weggebruiker herkenbaar te maken welk gedrag er van hem of haar verwacht wordt (snelheid, voorrangsgedrag). In de huidige situatie is de Rijksstraatweg een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/h. De huidige inrichting met vrijliggende fietspaden en oversteekvoorzieningen is daarop afgestemd.

In onderstaande tabel zijn landelijke CROW richtlijnen opgenomen die horen bij een gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.

Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	Erftoegangsweg 30 km/h
Wegbreedte ca. 6 – 7 meter	Wegbreedte 4,5 – 6 meter
Oversteekvoorzieningen en zebrapaden	In principe geen oversteekvoorzieningen
Geregelde kruispunten (voorrang)	Gelijkwaardige kruispunten
Fietsvoorzieningen - fietspaden	Gemengde afwikkeling – geen fietspaden

De knelpunten die tijdens de consultatiebijeenkomst veel benoemd zijn, zijn:

- de Rijksstraatweg is een drukke weg;
- gevoel van veel vrachtverkeer;
- geluid en trillingoverlast door plateaus;
- een aantal locaties wordt als onveilig ervaren.

In het geval de weg heringericht zou worden tot een erftoegangsweg met een toegestane snelheid van 30 km/h, zou dit een zeer ingrijpende herinrichting van de Rijksstraatweg betekenen. Zo zouden de vrijliggende fietspaden verwijderd moeten worden om te voldoen aan het wegbeeld van een erftoegangsweg. Ook de oversteekvoorzieningen (middengeleiders) zouden dan komen te vervallen. Voor een herinrichting tot erftoegangsweg kan de herinrichting van de Rijksstraatweg in Haren als voorbeeld worden gezien qua benodigde maatregelen. Met een dergelijke ingrijpende herinrichting gaan hoge kosten gepaard.

Ten aanzien van de routekeuze van het verkeer door Glimmen wordt weinig effect verwacht van het instellen van 30 km/h. De traverse door de bebouwde kom van Glimmen heeft een lengte van circa 1,5 kilometer. De huidige gemiddelde snelheid bedraagt circa 47 km/h. Bij een herinrichting tot 30 km/h wordt een daling van de snelheid verwacht. In de Haren ligt de snelheid op 30 km/h wegen gemiddeld rond de 40 km/h. Uitgaande van een snelheidsreductie van 10 km/h bedraagt het rijtijdverschil over 1,5 kilometer ongeveer een halve minuut. Belangrijker voor de routekeuze dan deze geringe reistijdstijging zijn de reisafstand en de routenavigatie.

Passend bij de problematiek van Glimmen kunnen ook andere maatregelen worden getroffen waarbij de functie van gebiedsontsluitingsweg wordt gehandhaafd, en waarmee een goede aanpak van de ervaren knelpunten wordt gerealiseerd.

Op grond van het feit dat de Rijksstraatweg een belangrijke fietsroute is, en door de mogelijke opname in de Fietsroute Plus Groningen – Zuidlaren, is het handhaven van de bestaande fietspaden gewenst.

*Maatregelen Rijksstraatweg Glimmen*

Met behoud van de gebiedsontsluitingsfunctie met een snelheid van 50 km/h kunnen de volgende maatregelen worden getroffen die gericht zijn op het verbeteren van de verkeerssituatie:

- rotondes Zuidlaarderweg en Ebelsweg;
- plateaus uitvoeren in asfalt;
- verbeteren oversteekvoorzieningen (Veilige schoolomgevingen);
- sturen op navigatie;

- visuele versmalling rijbaan (vergelijk Meerweg);
- aanpak onveilige locaties zoals genoemd bij consultatie.

Deze maatregelen zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.



#### *Rotondes Zuidlaarderweg en Dr. Ebelsweg*

Voor het markeren van de entree van Glimmen kan ter hoogte van de Zuidlaarderweg een rotonde worden gerealiseerd. Deze rotonde haalt de snelheid er uit en maakt de route voor vrachtverkeer minder aantrekkelijk. Dat geldt ook voor een rotonde bij de Dr. Ebelsweg. Deze rotonde vervult daarnaast een meerwaarde omdat het in de Fietsroute Plus aansluiting geeft tussen de Rijksstraatweg en de Scharlakenlaan.

#### *Plateaus uitvoeren in asfalt*

Om de knelpunten ten aanzien van geluid en trilling sterk te verminderen wordt voorgesteld de plateaus in asfalt uit te voeren. Hierdoor ontstaat een vloeiende aansluiting tussen de weg en het plateau. Dit in tegenstelling tot een plateau in klinkers, waar de overgang van asfalt naar klinkers door de in de loop der tijd toenemende onvlakheid zorgt voor geluid- en trillingsoverlast.



*Verbeteren overstekvoorzieningen (Veilige schoolomgevingen);*

In het kader van het project Veilige schoolomgevingen zijn maatregelen voorgesteld voor het verbeteren van overstekvoorzieningen op de Rijksstraatweg. Hierna een weergave van deze voorstellen.



*Sturen op navigatie*

Geadviseerd wordt dat de wegbeheerder richting de fabrikanten van navigatie-software actief stuurt op het opnemen van ongewenste routes. Proefprojecten in dit kader laten resultaten zien waarbij de hoeveelheid vrachtverkeer op traversen (beperkt) kan afnemen.

*Visuele versmalling rijbaan*

Een visuele versmalling van de rijbaan draagt bij aan een reductie van de snelheid en aan het dorpskarakter van de weg. Voor voorbeelden wordt verwezen naar de beschrijving van de Meerweg in paragraaf 13.9 en de uitwerking van de Kerklaan in hoofdstuk 14.

*Aanpak onveilige locaties zoals genoemd bij consultatie.*

Geadviseerd wordt om deze locaties nader te onderzoeken om passende maatregelen te kunnen voorstellen.

## 16 **Fietsroute Plus Groningen - Haren - Zuidlaren**

Een Fietsroute Plus is een hoogwaardige fietsverbinding waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, ruimte en doorstroming. Door de aanleg van deze fietsroutes moet het fietsen prettiger, veiliger en toegankelijker worden. In de Beleidsnota Fiets van de provincie Groningen zijn verschillende trajecten benoemd als potentiële Fietsroute Plus. Eén traject is de verbinding tussen Groningen en Zuidlaren. In Groningen geeft deze route aansluiting op de Helperzoom en de verbinding loopt door tot in Zuidlaren. In dit hoofdstuk worden mogelijke tracés voor deze Fietsroute Plus door Haren in beeld gebracht en afgewogen, om te komen tot een voorkeurstracé door Haren.

### *Beschrijving tracés*

Op de afbeelding op de volgende pagina zijn de mogelijke routes weergegeven.

#### *Tracé 1*

Dit tracé volgt de hoofdroute voor het gemotoriseerd verkeer van Zuidlaren naar Groningen. Het tracé ligt langs de volgende wegen: Groningerstraat, Zuidlaarderweg, Rijksstraatweg, door het centrum van Haren en buigt via de Esserweg af richting de Helperzoom.

#### *Tracé 2*

Tracé 2 volgt vanaf het zuiden tot aan Haren dezelfde route, maar gaat in Haren verder over de Nieuwlandsweg en Kerklaan. Deze route sluit direct aan op de Helperzoom.

#### *Tracé 3*

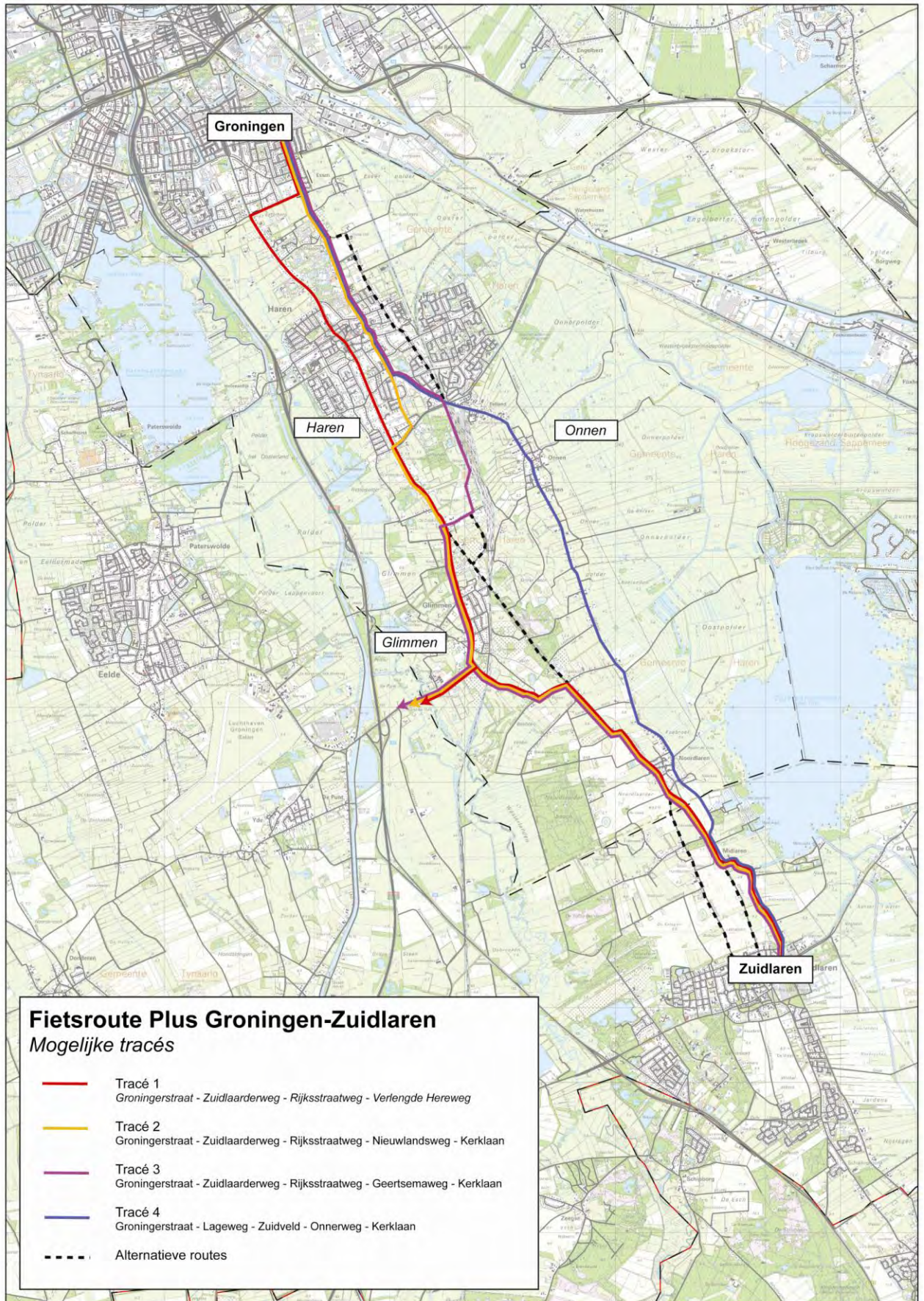
Tracé 3 volgt ook de Groningerstraat, Zuidlaarderweg en de Rijksstraatweg, maar gaat na Glimmen via de Viaductweg en de Onnerweg naar de Kerklaan. In Groningen sluit dit tracé ook direct aan op de Helperzoom.

#### *Tracé 4*

Tracé 4 volgt na Midlaren de Noordlaarderweg richting Noordlaren en Onnen. Via Lageweg, Zuidland en Felland sluit dit tracé aan op de Onnerweg en Kerklaan in Haren.

Om tot een weloverwogen tracékeuze te komen, worden de verschillende tracés beoordeeld op de samenhang, de directheid, de aantrekkelijkheid, de veiligheid en het comfort van de route. In de volgende tabel zijn deze beoordelingsaspecten nader uitgewerkt.







Kwaliteitseisen / richtlijnen	
Samenhang	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bewegwijzering</li> <li>2. Bundelfunctie van de route</li> </ol>
Directheid	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Directe verbinding met een maximale omrijfactor van 1,2 van de hemelsbrede afstand</li> <li>2. Ontwerpsnelheid van 30 km/h</li> <li>3. Doorstroming waarborgen bij kruisingen door: <ul style="list-style-type: none"> <li>- minimaal aantal kruisingen met overig verkeer;</li> <li>- voorrang fietsers op kruispunten, mits veilig en herkenbaar;</li> <li>- fietsers op rotondes uit de voorrang;</li> <li>- wachttijden bij verkeerslichten zo kort mogelijk, maar maximaal 60 seconden.</li> </ul> </li> </ol>
Aantrekkelijkheid	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Voorkeursbreedte van de berm 6 meter maar minimaal 3 meter</li> <li>2. Kans op verblinding door autoverkeer minimaliseren</li> <li>3. Beschutting tegen wind en/of neerslag, mits passend in het landschap</li> <li>4. Landschappelijke inpassing beplanting mag niet leiden tot (sociale) onveiligheid</li> </ol>
Veiligheid	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Toepassen van verlichting op kruispunten en oversteekpunten (lichtmasten) en bij knelpunten, zoals bochten (begeleidende verlichting in het wegdek)</li> <li>2. Voorkeursbreedte van het fietspad bij in 1-richting bereden: minimaal 2,5 meter. Bij 2-richtingen bereden minimaal 3 meter (&lt;1000 fietsers) en 3,5 meter (&gt;1000 fietsers)</li> <li>3. Fietsers op rotondes uit de voorrang</li> <li>4. Bromfietsers indien mogelijk op de rijbaan of parallelweg</li> <li>5. Voorkeursbreedte van de berm 6 meter maar minimaal 3 meter</li> <li>6. Lijnmarkering bij tweerichtingen</li> <li>7. Minimaal aantal kruisingen met overig verkeer</li> <li>8. Duidelijke/herkenbare vormgeving kruisingen</li> </ol>
Comfort	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gesloten verharding van beton of asfalt</li> <li>2. Voorkeursbreedte van het fietspad bij in 1-richting bereden: minimaal 2,5 meter. Bij 2-richtingen bereden minimaal 3 meter (&lt;1000 fietsers) en 3,5 meter (&gt;1000 fietsers)</li> <li>3. Schuilmogelijkheden langs de route</li> <li>4. Minimaal aantal hellingen en/of oneffenheden</li> <li>5. Bescherming tegen wind en verblinding door dijklichamen, beplanting en bebouwing, mits (sociaal) veilig en passend in het landschap</li> </ol>

### Samenhang

Op het gebied van de bundelfunctie van de verschillende tracés scoort tracé 2 het hoogst. Dit tracé gaat, behalve door Onnen, door alle dorpen. In Haren gaat de route door/langs het centrum en over de route Kerklaan – Kromme Elleboog – Jachtlaan – Nieuwlandsweg, een drukke fietsroute binnen Haren. Aan de Kerklaan spelen diverse ontwikkelingen, zoals woningbouw en diverse onderwijsinstellingen die veel fietsverkeer genereren. Deze worden op tracé 2 gebundeld. Tracé 4 gaat niet via Glimmen, maar via Onnen. Het aantal fietsers op deze route is lager dan op de route via de Rijksstraatweg in Glimmen. Tracé 1 gaat door het centrum van Haren en scoort daardoor ook hoog. Een pluspunt van tracé 1, 2 en 3 is dat een eventuele doorsteek naar Vries / De Punt direct op deze tracés aansluiten.

### Directheid

In onderstaande tabel zijn de lengtes van de verschillende tracés weergegeven. De lengtes van de tracés zijn gemeten vanaf kruising Groningerstraat-Kerkbrink te Zuidlaren tot de Kerklaan t.h.v. de Esserweg te Groningen. De omrijfactoren zijn voor de verschillende tracés nagenoeg gelijk, alleen tracé 1 heeft een iets hogere omrijfactor. Alle vier de routes voldoen aan de richtlijn: maximale omrijfactor van 1.2.

Lengte	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3	Tracé 4
Tracélengte (km)	14.0	13.4	13.8	13.0
Hemelsbreed	12.1	12.1	12.1	12.1
Omrijfactor	1.2	1.1	1.1	1.1

De doorstroming van het fietsverkeer zal op de verschillende tracés vergelijkbaar zijn. Alle tracés zijn buiten de bebouwde kom grotendeels voorzien van gescheiden fietspaden. Binnen de bebouwde kom van Haren maken de fietsers gebruik van wegen met gemengde verkeersafwikkeling. Binnen de bebouwde kom van Haren (verblijfsgebied) kan de Fietsroute Plus mogelijk als fietsstraat worden ingericht.

#### *Aantrekkelijkheid*

De beoordeling van aantrekkelijkheid van de routes gaat in dit stadium voornamelijk in op de beschutting tegen wind en regen. Hoewel langs de fietspaden buiten de bebouwde kom langs alle tracés bomen staan, is de beschutting van tracé 4 het minste. Dit tracé ligt grotendeels buiten de bebouwde kom in een open landschap, waardoor invloeden van regen en wind groter zijn. De overige tracés gaan meer langs bebouwing/begroeiing, waardoor wind minder invloed heeft op de fietsers.

Tracés 1 en 2 gaan voornamelijk door bewoond gebied (uitgezonderd enkele gedeeltes tussen Glimmen en Zuidlaren). Ook rijdt op deze routes relatief veel autoverkeer. De sociale controle op beide routes is daardoor hoog. Tracé 3 gaat tussen Glimmen en Haren door minder bewoond gebied waardoor deze route sociaal onveiliger is. Ook langs tracé 4 is het rustiger (minder woningen en overig verkeer) waardoor deze route ook sociaal onveiliger is dan tracés 1 en 2.

#### *Veiligheid*

Het fietspad langs tracé 4 is grotendeels 2 meter breed, terwijl het in twee richtingen wordt bereden. Deze breedte is te smal om aan de kwaliteitseisen van een Fietsroute Plus te voldoen. Verbreding kan op veel plaatsen niet. Het gedeelte fietspad langs tracés 1, 2 en 3 dat in één richting bereden wordt, is circa 2 meter breed en het in twee richtingen bereden fietspad is circa 2.5 meter breed. Ook deze breedtes voldoen niet aan de eisen van een Fietsroute Plus, maar zijn wel beter dan de route via Onnen. Ook is er meer ruimte voor verbreding.

Het aantal kruispunten dat de fietsers op de verschillende routes tegenkomen, verschilt niet veel. Ook de verkeersveiligheid van de verschillende tracés laat geen grote verschillen zien. Wel is de route door Onnen rustiger dan de route langs de Rijksstraatweg. Dit kan door fietsers als prettiger worden ervaren.

#### *Comfort*

Alle fietspaden zijn voorzien van gesloten verharding, waardoor het comfort van de fietsers hoog is. Zoals hierboven reeds vermeld is de breedte van het fietspad bij tracés 1, 2 en 3 beter dan bij tracé 4 en bij tracés 1, 2 en 3 is ook de beschutting tegen weersinvloeden beter. Deze routes scoren daardoor hoger op het aspect comfort.

In onderstaande tabel is bovenstaande beoordeling vertaald naar plussen en minnen.

Mogelijk tracé	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3	Tracé 4
Samenhang	+	++	0	-
Directheid	0	+	+	+
Aantrekkelijkheid	+	+	-	-
Veiligheid	+	+	+	0
Comfort	+	+	+	-
Aandachtspunten	Route langs hoofdstructuur, maar sluit aan op Hereweg i.p.v. Helperzoom.	Route langs hoofdstructuur en langs diverse ontwikkelingen. Route sluit aan op de Helperzoom.	Route grotendeels langs hoofdstructuur, maar tussen Glimmen en Haren door afgelegen gebied.	Mooie recreatieve fietsverbinding maar minder geschikt voor utilitaire hoofd fietsroute/Fietsroute Plus

### *Conclusie*

Tracé 1 is tussen Haren en Groningen voorzien van gescheiden fietspaden aan beide zijden van de rijbaan. Hier ligt nu dus al een goede fietsverbinding. Deze verbinding sluit uiteindelijk aan op de Hereweg in Groningen, maar niet op de Helperzoom, hetgeen uitgangspunt is van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidlaren. Tracé 2 heeft als groot voordeel dat het langs diverse ontwikkelingen in Haren Noord (woningbouw, scholen) loopt, met een hoog aantal potentiële fietsers. Tracé 3 is vergelijkbaar met tracé 2, alleen met het nadeel dat een deel van de route door 'afgelegen' gebied loopt, waardoor deze route minder aantrekkelijk is. De route via Onnen heeft een geringe bundelfunctie en tevens is het comfort van de route niet hoog. Het is echter wel een mooie, recreatieve fietsroute.

Tracé 2 voldoet aan de meeste kwaliteitseisen van een Fietsroute Plus en is daarom het voorkeurstracé. Dit tracé sluit tevens goed aan op overige fietsontwikkelingen in Haren. In het verlengde van de fietstunnel bij het stationsgebied, wordt o.a. de Stationsweg ingericht als fietsstraat. De Stationsweg sluit aan op de Fietsroute Plus, waardoor in Haren een hoogwaardig aaneengesloten fietsnetwerk ontstaat (op de bestaande wegen).

Daarnaast zou het realiseren van een Fietsroute Plus op tracé 2, met de daarbij behorende maatregelen, zorgen voor een aanpak van diverse knelpunten die in het kader van het project Veilige Schoolomgevingen en bij de consultatierondes met de dorpen zijn gemaakt.



## 17 Ketenmobiliteit

Voor het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen voor de auto en om optimaal gebruik te maken van de verschillende mogelijkheden van vervoer, is het raadzaam waar mogelijk goede overstapmogelijkheden van het ene vervoermiddel op het andere te realiseren.

Overstap van de ene vervoerwijze op de andere vindt in hoofdzaak plaats op de volgende knooppunten:

- stationsomgeving en P&R (overstap auto – trein);
- P+R Haren/A28 (overstap auto – bus);
- centrum Haren (overstap fiets – bus).

Op en rond de knooppunten station en P+R Haren/A28 zijn verbeteringsmaatregelen voorzien. Zo is in het kader van de Ontwikkeling Stationsgebied voorzien in een uitbreiding van het P+R-terrein. Ook de fietstunnel en de fietsstraten dragen bij aan een betere bereikbaarheid van het station, en daarmee aan de ketenmobiliteit. Op het P+R Haren/A28 is voorzien in een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.



*Uitbreiding P+R station Haren*

De gemeente Haren is een dorp waarin veel wordt gefietst. De gemeente heeft een uitgebreid en kwalitatief goed fietsnetwerk. Uit een eerdere inventarisatie van de hoofdfietsroutes en de aanvullende voorzieningen in de kern van Haren is gebleken dat de fiets weinig wordt gebruikt als voortransport van het busvervoer. De afstanden binnen het dorp en naar de stad zijn ook zodanig dat de gehele verplaatsing met de fiets gemaakt kan worden. Bij langere reisafstanden per openbaar vervoer wordt wel gebruik gemaakt van de fiets.

In de Beleidsnota Fiets van de provincie Groningen en het Actieplan Fiets 2012 – 2015 wordt ook belang gehecht aan ketenvervoer; daarbij zijn goede stallingmogelijkheden bij knooppunten en bushaltes belangrijk.

Om de overstap van auto op fiets te stimuleren zou het Park and Bike (P+B) concept een waardevolle aanvulling kunnen zijn op de bestaande Parkeer en Reis (P+R) faciliteiten. P+B faciliteiten zijn overstappunten waar reizigers hun auto kunnen parkeren en hun reis voort kunnen zetten met de fiets. De fiets is op korte afstanden relatief snel en biedt in vergelijking met het huidige openbaar vervoer in veel gevallen meer vrijheid en flexibiliteit.

Park and Bike draait momenteel al op enkele plaatsen in ons land, onder meer in Groningen en in Leeuwarden.

### 'Park en bike' moet Friese forenzen tot overstap bewegen

07-02-2011

Aan de Boksumerdyk in Goutum net onder Leeuwarden is een 'Park en bike' in gebruik genomen. Met plaats voor 54 auto's en een 'fietsautomaat'.



De automaat betreft in dit geval de zogenaamde Bikedispenser, een geautomatiseerde fietsenstalling met 50 dienstfietsen. Die kunnen met een pasje 'uit de muur' worden gehaald. De voorziening past in het beleid van provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en de gemeente Leeuwarden om de bereikbaarheid van de stad en de regio op peil te houden. Daarin wordt de komende tien jaar fors in geïnvesteerd, onder meer in het programma Leeuwarden Vrij-Baan. In dat verband werd onder meer een convenant met het bedrijfsleven

afgesloten. Om het gebruik van de speciale fietsen voor werknemers van de aangesloten convenantpartners aantrekkelijk te maken is gebruik van de bikedispenser de komende twee jaar gratis.

Het Park and Bike concept zou mogelijk een aanvulling kunnen zijn op het P+R Haren/A28, voor forenzen richting Groningen Zuid. Daarnaast zou dit mogelijk ingezet kunnen worden voor het natransport vanaf een eventuele langparkeerlocatie aan de Kerklaan.

Steeds meer fietsers maken gebruik van een elektrische fiets. Door deze fietsen met trapondersteuning neemt de actieradius van de fietser toe. Hierdoor wordt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto vergroot. Het optimaliseren van hoofd fietsroutes draagt hier verder aan bij. De inrichting van de Fietsroute Plus tussen Groningen via Haren naar Zuidlaren is een concrete uitwerking van het streven om het fietsgebruik te stimuleren. De kostbare elektrische fietsen vragen om goede stallingvoorzieningen.

In de huidige situatie wordt Haren bediend met het openbaar vervoer doormiddel van treinverbindingen en busverbindingen. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied Haren Noord wordt geadviseerd om in overleg met het OV-bureau te kijken naar verbetermogelijkheden. Behalve de realisatie van woningen in Haren Noord zijn ook de ontwikkelingen met de middelbare scholen in dit gebied hierbij belangrijke aandachtspunten.

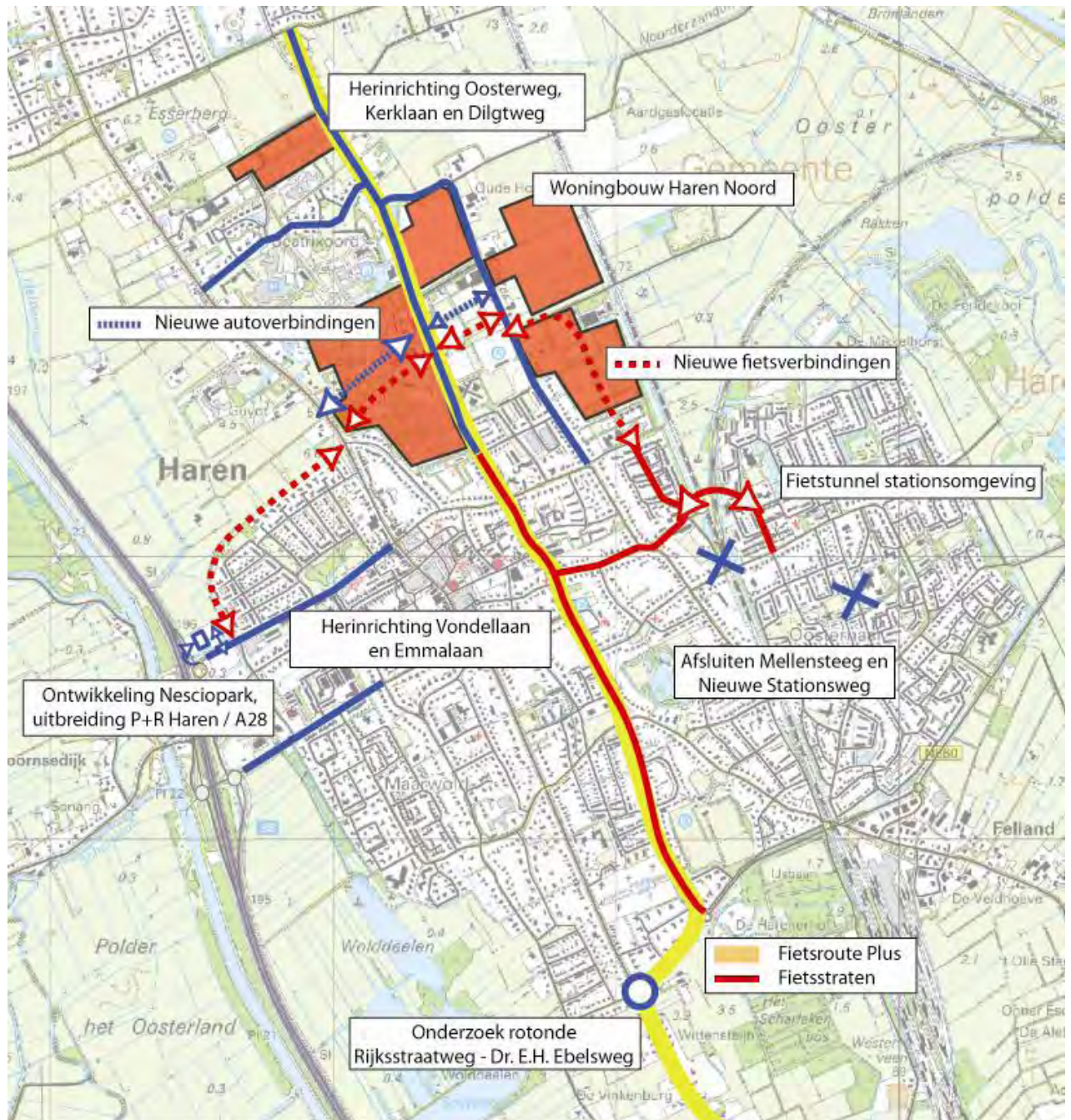
# Verkeers- structuurvisie





## Verkeersstructuurvisie

In de voorgaande hoofdstukken zijn de huidige verkeerssituatie, de ontwikkelingen en de toekomstige verkeerssituatie beschreven. Hieruit zijn maatregelen benoemd die nodig zijn voor het in de toekomst waarborgen van een robuuste verkeersstructuur voor Haren. Dit zowel voor autoverkeer als fietsverkeer. In onderstaande afbeelding zijn deze maatregelen opgenomen. Het geeft daarmee een totaalbeeld voor de toekomst. Het bevat maatregelen aan bestaande wegen, maar ook gewenste aanvullingen aan de verkeersstructuur. Onderstaande afbeelding geldt daarmee als verkeersstructuurvisie voor de gemeente Haren in de komende jaren.



## 18 Conclusies en aanbevelingen

Het nieuwe GVVP Haren is een leidraad bij projecten en verkeerskundige opgaven in de komende jaren. Het GVVP Haren biedt de gemeente Haren de uitgangspunten om de huidige kwaliteiten van het Harense wegennet te behouden en te versterken.

Om dit te realiseren zijn in het GVVP maatregelen benoemd voor de aanpak van bestaande knelpunten. Daarnaast is in het GVVP vooruit gekeken: welke ontwikkelingen spelen er in de komende jaren en welke effecten heeft dit op het verkeer? Het GVVP bevat een verkeerskundige blauwdruk voor de periode 2012 – 2018 voor het anticiperen op deze ontwikkelingen en voor het benutten van de kansen die deze ontwikkelingen met zich mee brengen. Deze blauwdruk is vertaald in een verkeersstructuurvisie, waarin maatregelen op structuurniveau zijn benoemd. Een belangrijk onderdeel hierin is het optimaliseren van bestaande fietsroutes en het uitbreiden van de fietsstructuur. Ook zijn toevoegingen aan de wegenstructuur voor het autoverkeer opgenomen, om het verkeer ook in de toekomst op een goede wijze over het wegennet te verdelen. Deze toevoegingen aan de verkeersstructuur zijn geprojecteerd aan de noordkant van Haren en passen binnen de kenmerkende fijne rasterstructuur van Haren.

### Resultaten GVVP

Het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Haren is een beleidsdocument dat:

- inzicht geeft in trends en ontwikkelingen van het verkeer in Haren in de afgelopen jaren;
- inzicht geeft in toekomstige ontwikkelingen en hun effecten;
- kaders bevat voor het behouden en versterken van de kwaliteiten van het Harense wegennet;
- verkeerskundige blauwdrukken bevat voor het anticiperen op ontwikkelingen;
- uitwerkingen bevat van actuele thema's;
- een integrale verkeersvisie geeft, ter voorkoming van ad hoc inspelen op vraagstukken;
- een onderlegger is bij overleg met provincie en Regio.

Om tot bovenstaand resultaat te komen is het GVVP Haren in drie fasen verdeeld: 'Terugblik', 'Heden' en 'Vooruit kijken'. Daarnaast is in het onderdeel 'Uitwerking thema's concrete invulling gegeven aan verkeerskundige vraagstukken. Door de behandeling van deze onderdelen in het GVVP zijn in het GVVP antwoorden gegeven op de onderstaande vragen.

- Wat zijn de ervaringen uit het verleden, wat heeft het verkeersbeleid opgeleverd?
- Wat is de huidige stand van zaken: waar spelen knelpunten?
- Wat zijn de effecten van de ontwikkelingen en welke gevolgen hebben die?
- Wat zijn de aanbevelingen voor de toekomst, wat zijn de verkeerskundige opgaven?

De antwoorden op deze vragen worden in dit hoofdstuk behandeld.

## 18.1 Terugblik

In deze fase is het huidige beleid van het GVVP 2005 uiteengezet. De ontwikkelingen in Haren vragen om een evaluatie van de standpunten uit het GVVP 2005. De herijkte beleidsaccenten zijn in deze conclusie opgenomen.

### ***Evaluatie Komplan Haren, Wegencategorisering Haren en Shared Space (2004-2008)***

- Het centrum van Haren is aantrekkelijker geworden, de Rijksstraatweg is onderdeel van centrum in plaats van een barrière. Het verkeersgedrag is socialer geworden.
- Beleving: duidelijkheid en verkeersveiligheid worden aan elkaar gekoppeld.
- Nieuwe principes vragen gewenning.
- 50% reductie verkeersslachtoffers periode 2002-2006 ten opzichte van 1997-2001.
- De wegcategorisering functioneert goed, de woningbouw Haren Noord is een ijkpunt.
- Aandachtspunten Shared Space: kwetsbare verkeersdeelnemers, ouderen en kinderen.
- De ervaringen dienen als achtergrond bij toekomstige (aanpak van) infrastructuur.

Uit de evaluaties blijkt dat bij toekomstige (Shared Space) herinrichtingen specifieke aandacht moet worden besteed aan de kwetsbare groepen verkeersdeelnemers. Het gaat hierbij om ouderen en kinderen. Daarnaast wordt aanbevolen om in ontwerpprocessen specifieke aandacht te besteden aan blinde en slechtziende mensen.

## 18.2 Heden

### ***Verkeersveiligheid in de gemeente Haren***

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid laat een positieve lijn zijn. In de periode 2001 – 2009 is het aantal geregistreerde slachtoffers met 45% gedaald.

Bij circa 60% van de ongevallen zijn personenauto's betrokken. Bij de groep letselongevallen is het betrokken objecttype auto circa 40% van het totaal. Bij circa 10% van alle ongevallen is het betrokken objecttype fiets, bromfiets, snorfiets, motor of voetganger. Bij de groep letselongevallen zijn deze objecttypen in 50% van de gevallen betrokken. Dit houdt in dat de letselkans voor deze groep verkeersdeelnemers bij ongevallen aanzienlijk is. Dit is een belangrijk gegeven bij het verder verbeteren van de verkeersveiligheid.

Door de aanpak van de Top 20 onveilige locaties kan een verdere impuls worden gegeven aan het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Haren.

Ander aandachtspunt is de relatief hoge betrokkenheid van verkeersdeelnemers in de leeftijdscategorieën 12-17 jaar en 65+. Naast de aanpak van de onveilige locaties kan gerichte verkeerseducatie bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid voor deze doelgroepen.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen is parallel aan het GVVP het plan 'Veilige schoolomgevingen' opgesteld. Op basis van een uitgebreide analyse zijn voor alle basisscholen in de gemeente Haren aanbevelingen gedaan voor het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen. In de rapportage Veilige schoolomgevingen Haren d.d. 01-05-2012 zijn de resultaten van het project Veilige schoolomgevingen opgenomen. Uit de analyse is gebleken dat de verkeersveiligheid met name subjectief is. Er vinden gelukkig weinig ongevallen plaats met kinderen die naar de basisschool gaan. Desondanks wordt de verkeersveiligheid vaak als knelpunt ervaren. Dit heeft deels te maken van situaties die infrastructuurmatig verbeterd kunnen worden, maar in belangrijke mate ook door onoverzichtelijke situaties die ontstaan door het verkeersgedrag van de ouders.

De infrastructuurmatige maatregelen die in het kader van het project Veilige schoolomgevingen zijn opgesteld, zijn maatregelen op locatieniveau in de nabijheid van de scholen. Niet alleen deze maatregelen, maar ook de maatregelen die op structuurniveau in dit GVVP zijn voorgesteld dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid (in schoolomgevingen). Hierbij gaat het ondermeer om de fietsstraten, de Fietsroute Plus en de fietstunnel bij het station.



In het plan 'Veilige schoolomgevingen' is nadrukkelijk ingezet op uitvoeren van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie, handhaving, gedragsbeïnvloeding en communicatie. Aanbevolen wordt om uitvoering te geven aan dit totaalpakket, om maximaal effect te sorteren.

Verkeersveiligheid is niet alleen in cijfers uit te drukken. Ook het gevoel van veiligheid (de subjectieve verkeersveiligheid) is een belangrijk aandachtspunt. Dat is ook duidelijk naar voren gekomen in de evaluatie van Shared Space en de consultatierondes die in het kader van het GVVP in de dorpen gehouden zijn.

### **Ontwikkeling verkeersintensiteiten en verkeersstromen gemeente Haren**

Jaarlijks worden in de gemeente Haren verkeersintensiteiten gemeten. Uit de gegevens blijkt dat de totale verkeersdruk in Haren in de laatste jaren vrij constant is (lichte daling). Op enkele wegen is een lichte toename te zien: Vondellaan en de Rijksstraatweg tussen Glimmen en Haren. Op de Emmalaan, de Rijksstraatweg tussen Haren en Groningen en Dr. Ebelsweg is een lichte afname te zien.

In het kader van het GVVP is een verkeersonderzoek uitgevoerd waarmee de oriëntatie van het verkeer van en naar Haren en het doorgaande verkeer door het gebied Haren – Glimmen in beeld is gebracht. Uit dit onderzoek blijkt een sterke oriëntatie van het verkeer te bestaan tussen de A28/Meerweg en Haren. Van het externe verkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in Haren) is 43% georiënteerd op de A28. Een kwart van het externe verkeer is georiënteerd op Groningen. Het overige externe verkeer verdeelt zich in 16% van en naar de Ebelsweg richting Waterhuizen, 4% van en naar Felland en 11% van en naar de Rijksstraatweg richting Glimmen.

De grootste doorgaande verkeersstroom is de stroom A28 – Glimmen – Dr. Ebelsweg. Circa een kwart van het doorgaande verkeer door het gebied zit op deze relatie.

Doorgaand verkeer wordt vaak gezien als verkeer dat 'maar ergens anders' langs moet. Nu is niet al het doorgaande verkeer gebiedsvreemd verkeer. Verkeer uit Onnen en Noordlaren richting bijvoorbeeld Groningen komt uit het onderzoek als doorgaand ten opzichte van het gebied Haren – Glimmen. Dit is gebiedseigen verkeer. Doorgaand verkeer op bovenlokale relaties wordt gezien als ongewenste verkeersstromen.

Ten opzichte van 2002 (toen ook een verkeersonderzoek is uitgevoerd) is een stijging van het doorgaande verkeer door het gebied Haren – Glimmen te zien (stijging gemeten van circa 500 motorvoertuigen in de periode tussen 15.00 en 18.00). Deze stijging is over verschillende relaties verdeeld. De stijging op de relatie A28 – Glimmen – Dr. Ebelsweg is het grootst. Ook in 2002 was dit de sterkste doorgaande relatie. In zijn totaliteit is het doorgaande verkeer op de Rijksstraatweg tussen Haren en Glimmen constant gebleven. Tegenover de stijging op de relatie A28 – Glimmen – Dr. Ebelsweg staat bijvoorbeeld een daling op de relatie A28 – Glimmen – Groningen.

Circa 55% van het verkeer dat door Glimmen rijdt, is doorgaand ten opzichte van Glimmen. Een deel van dit verkeer is verkeer met een bestemming in Haren. Dit is derhalve niet allemaal gebiedsvreemd verkeer. Ten opzichte van 2002 is de absolute hoeveelheid doorgaand verkeer (circa 1.500 motorvoertuigen in de periode 15.00 – 18.00) door Glimmen constant gebleven.

In de huidige situatie functioneert de verkeersstructuur van Haren goed. Wel is de verkeersdruk op enkele wegen aan de noordkant van Haren reeds vrij hoog, waarbij er sprake is van een aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer, gecombineerd met veel fietsverkeer.

## Hulpdiensten

Onderdeel van een robuust verkeerssysteem is het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten (brandweer en ambulance). De criteria voor de inrichting van wegen en de omgeving zijn voor hulpdiensten ondermeer beschreven in het document 'Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening' dat door de Regio Groningen wordt gehanteerd. Geadviseerd wordt dit document ter hand te nemen bij toekomstige herinrichting en aanleg van wegen en bij nieuwbouw.

Door de brandweer zijn de volgende aandachtspunten genoemd bij toekomstige ontwikkelingen in Haren.

- Door de aanpassing van diverse wegen in Haren aan lagere snelheden staan de uitruktijden onder druk.
- Door de frequentieverhoging van het aantal treinen zullen de spoorbomen vaker gesloten zijn. Hierdoor zal de totale uitruktijd behoorlijk worden verhoogd. Bijkomend punt van aandacht is dat veel korpsleden in Oosterhaar wonen.
- Bij ontwikkeling woningbouw Haren Noord is de Oosterweg een belangrijk aandachtspunt in relatie tot gebruik en bereikbaarheid.
- Bij de invulling van de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein moet goed nagedacht worden over de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten.
- Bij nieuwe woonwijken dient een goede bereikbaarheid gewaarborgd te worden door meer dan één ontsluiting.
- Bij een eventuele toekomstige aanpassing van de Kerklaan moet goed rekening worden gehouden met het gebruik door de hulpdiensten, om de opkomsttijden richting het achterliggende gebied niet te laten toenemen.
- Door de brandweer wordt onderscheid gemaakt in hoofdroutes en wijkroutes. Op de hoofdroutes (rood aangeduid in onderstaande kaart) moet een veilige en continue snelheid gereden kunnen worden. De wijkroutes (geel aangeduid in onderstaande kaart) moeten zorgen voor een gemakkelijke en snelle toegang tot de wijken. Hier zijn geen drempels en andere voorzieningen gewenst.

## Consultatie dorpen

Om de bewoners van de gemeente Haren te informeren over de totstandkoming van het GVVP zijn consultatiebijeenkomsten gehouden in de dorpen. Daarnaast zijn deze bijeenkomsten gebruikt om input vanuit de dorpen te krijgen als onderdeel van het GVVP.

Een aanzienlijk deel van de gemaakte opmerkingen tijdens de bijeenkomsten betreft kleinschalige knelpunten. Separaat van het GVVP wordt geadviseerd deze knelpunten op korte termijn aan te pakken. In Glimmen is met name gediscussieerd over het verkeer op de Rijksstraatweg en gewenste oplossingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. In het GVVP zijn daarvoor concrete maatregelen voorgesteld. Deze worden bij de uitwerking van het thema 'Rijksstraatweg Glimmen' in paragraaf 18.4 behandeld.

## Knelpunten

Knelpunten zijn in het GVVP enerzijds objectief aangeduid, bijvoorbeeld de locaties waar (relatief) veel ongevallen plaatsvinden. Anderzijds is in het proces van het opstellen van het GVVP ook aan de inwoners van de gemeente Haren gevraagd om aan te geven waar sprake is van knelpunten. Zo is in het kader van het project 'Veilige schoolomgevingen Haren' een uitgebreide enquête uitgevoerd onder ouders, met vragen over de verkeerssituatie in de dorpen. Daarnaast zijn tijdens de consultatiebijeenkomsten in de dorpen verkeersknelpunten geïnventariseerd. Op deze wijze zijn de subjectieve knelpunten in beeld gebracht.

De top 20 onveilige locaties, de 20 locaties waar de meeste verkeersongevallen zijn geregistreerd zijn de objectieve verkeersveiligheidsknelpunten in de huidige situatie. Bij het verder verbeteren van de verkeersveiligheid zijn dit de locaties die aandacht moeten krijgen.

Structurele problemen ten aanzien van verkeersafwikkeling doen zich in Haren niet voor. Wel gaan diverse ontwikkelingen aan de noordkant van Haren zorgen voor extra verkeersdruk op deze wegen. De ontwikkelingen en het daarmee gepaard gaande extra verkeer zijn belangrijke aandachtspunten bij het waarborgen van een veilige verkeerssituatie in Haren.

Zoals opgemerkt is in het project 'Veilige schoolomgevingen Haren' en bij de consultatiebijeenkomsten in de dorpen aan de inwoners van Haren gevraagd welke verkeersknelpunten men ervaart. De subjectieve knelpunten hebben veelal betrekking op kruispunten die als onveilig worden ervaren, het oversteken en de snelheid van het autoverkeer.

De maatregelen die op inrichtingsniveau en structuurniveau in het GVVP zijn voorgesteld hebben een dubbelfunctie: zijn afgestemd op de toekomstige ontwikkelingen en op het verminderen of wegnemen van bestaande knelpunten.

In het GVVP zijn ondermeer maatregelen opgenomen voor het realiseren van een Fietsroute Plus, het inrichten van fietsstraten, het treffen van maatregelen in schoolomgevingen, het herinrichten van wegen in Haren Noord en Glimmen en het realiseren van nieuwe verbindingen voor auto en fiets aan de noordkant van Haren. Gezamenlijk zorgt dit maatregelenpakket voor het aanpakken van bestaande knelpunten en het waarborgen van een goede verkeerssituatie in de toekomst.

### **18.3 Vooruit kijken**

Het zwaartepunt van de effecten van toekomstige ontwikkelingen ligt aan de noordkant van Haren. De diverse ontwikkelingen aan de noordkant van Haren zorgen voor extra auto- en fietsverkeer dat in Haren met name op zal treden op de Kerklaan, Oosterweg, Dilgtweg, Molenweg en Vondellaan. Voor de drie eerstgenoemde wegen wordt een herinrichting geadviseerd. Voor de Vondellaan is reeds een herinrichtingsplan opgesteld.

De woningbouwontwikkeling in Haren Noord en de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein zorgen ervoor dat de verkeersdruk op de Molenweg toeneemt. Voor een robuuste verkeersstructuur is een toevoeging van een oost-west verbinding ten noorden van de Molenweg wenselijk en op termijn noodzakelijk. Een oost-west verbinding tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg zal zorgen voor een ontlasting van de Molenweg, Kerklaan en Oosterweg, zodanig dat de toekomstige verkeersintensiteit op deze wegen beperkt zal stijgen ten opzichte van de huidige situatie.

Op dit moment wordt in Haren Noord gewerkt aan de realisatie van woningen in deelgebied 3. Ook de ontwikkeling van de deelgebieden 5 en 6 is in een vergevorderd stadium. Het realiseren van een autoverbinding van de Oosterweg naar de Kerklaan en verder naar de Rijksstraatweg wordt in dit stadium wenselijk geacht. Bij de verdere ontwikkeling van Haren Noord en bij de ontwikkeling van het Raadhuisplein – Haderaplein wordt deze verbinding noodzakelijk geacht. Naast het realiseren van een nieuwe verbinding tussen de Oosterweg en de Rijksstraatweg wordt aangeraden de wegprofielen van de Oosterweg, Kerklaan en Dilgtweg aan te passen.

Als gevolg van de frequentieverhoging van het treinverkeer in het kader van het Raamwerk RegioRail zal het aantal sluitingen van de spoorwegovergangen in Haren toenemen.

Op grond van de huidige wachtrijen bij de spoorwegovergangen wordt bij gelijkblijvende duur van de sluitingen een tunnel niet noodzakelijk geacht voor de bereikbaarheid van Oosterhaar. De noodzaak voor een extra tunnel vanuit verkeersveiligheid moet blijken uit een risico-analyse. Voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten is een extra tunnel nadrukkelijk gewenst. Anders komen de opkomsttijden verder onder druk te staan en zal vaker de wettelijke opkomsttijd niet gehaald kunnen worden.

Per saldo is een tunnel een gewenste oplossing, en afhankelijk van de dienstregeling treinverkeer (in het geval van toenemende dichtligtijden) en afhankelijk van de uitkomsten van de risico-analyse verkeersveiligheid mogelijk een noodzakelijke oplossing.



*Kortweg: om een robuuste wegenstructuur voor de toekomst te waarborgen is een toevoeging van een nieuwe oost-west verbinding wenselijk en op termijn noodzakelijk, passend binnen de fijne rasterstructuur van Haren. Daarnaast is een tweede tunnel onder het spoor door voor het autoverkeer wenselijk.*

Om in te spelen op de ontwikkelingen in Haren (met name Haren Noord en Oosterhaar) is het verbeteren van een aantal fietsverbindingen gewenst. In dit kader wordt voorgesteld routes tussen Oosterhaar en het centrum en tussen Oosterhaar via Haren Noord naar de Kerklaan in te richten als fietsstraten. De ontwikkelingen in Haren Noord en Oosterhaar zorgen in combinatie met de fietsstraten voor een sterke bundelende werking op de fietsverbinding Nieuwlandsweg – Jachtlaan – Kromme Elleboog – Kerklaan. Deze nu al drukke fietsroute, zal hierdoor door nog meer fietsers gebruikt gaan worden. Geadviseerd wordt om de kwaliteit van deze fietsverbinding te vergroten door een herinrichting tot Fietsroute Plus.

Naast het verbeteren van bestaande fietsverbindingen wordt het zeer wenselijk geacht in het gebied Haren Noord nieuwe fietsverbindingen te realiseren. Een van deze verbindingen is de verbinding vanaf de Rummerinkhof via deelgebied 6 naar de Oosterweg. Het is wenselijk deze verbinding door te trekken naar de Kerklaan. Daarnaast wordt voorgesteld in het verlengde hiervan een verbinding tussen de Kerklaan en Meerweg te onderzoeken. Deze verbinding heeft meerwaarde voor scholieren, forenzen en recreanten.

*Het GVVP bevat een verkeersstructuurvisie waarin maatregelen zijn opgenomen voor het waarborgen van een robuuste verkeersstructuur voor de toekomst.*

#### *Herijkte beleidsaccenten GVVP*

- Het handhaven van het voor Haren zo kenmerkend fijnmazige raster van het wegenpatroon en de evenzeer kenmerkende groene aankleding van de openbare ruimte, waarvan de verkeersinfrastructuur een onlosmakelijk onderdeel uitmaakt. Dit geldt ook voor nieuw te ontwikkelen woongebieden en bedrijventerreinen. De toevoeging van de gewenste nieuwe oost-west structuren voor auto en fiets tussen Oosterweg en Rijksstraatweg passen binnen het karakteristieke wegenpatroon.
- Het Harense wegennet heeft geen functie voor niet-Harens verkeer en dient daarom niet onnodig door dat verkeer te worden belast. Het ontmoedigen van doorgaand verkeer blijft belangrijk en betekent dat de kwaliteit van het hogere orde wegennet op orde moet zijn.
- Toevoegingen aan de verkeersstructuur moeten zijn afgestemd op het fijnmazige raster en het gebruik door lokaal verkeer: geen aanleg van rondwegen.
- Het ontwerpen van nieuwe woongebieden conform de principes van Shared Space, met bijzondere aandacht kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets.

Niet alleen in Haren vinden ontwikkelingen plaats. In het kader van de Regiovisie Groningen - Assen worden in de komende jaren diverse projecten gerealiseerd die effect hebben op het verkeer in en rond Haren. Een aantal belangrijke projecten hierbij zijn:

- aanpak Ring Zuid Groningen;
- Raamwerk RegioRail;
- uitbreiding P+R Haren/A28;
- ontwikkeling bedrijventerreinen zuidoost Groningen (o.a. Eemspoort en Roodehaan);
- woningbouwlocaties (o.a. Meerstad en Ter Borch).

De samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar is opgericht om een totaaloverzicht te houden over de werkzaamheden aan wegen en spoor die in de periode tot 2020 in en rond Groningen gaan plaatsvinden, met als doel het waarborgen van een goede bereikbaarheid. Geadviseerd wordt dat de gemeente Haren afstemming zoekt met deze samenwerkingorganisatie.

#### 18.4            **Uitwerking thema's**

##### **Herinrichting Kerklaan, Oosterweg en Dilgtweg**

Anticiperend op de ontwikkelingen wordt een herinrichting van de Kerklaan, Oosterweg en Dilgtweg geadviseerd.

Voor de Kerklaan geldt dat deze onderdeel uitmaakt van de beoogde Fietsroute Plus. Geadviseerd wordt het bestaande fietspad langs de Kerklaan op te waarderen. Afhankelijk van de invulling en ontsluiting van de nieuwe locatie van het Zernike College en de ontsluiting van de woongebieden aan de Kerklaan, kan onderzocht worden of een fietspad aan weerszijden van de Kerklaan tussen de Henricus Muntinglaan en de Oosterweg tot de mogelijkheden behoort. Het huidige wegprofiel van de Kerklaan oogt royaal. Voor het wegprofiel van de Kerklaan wordt voorgesteld de rijbaan optisch te versmallen door toepassing van gekleurde slijt- of deklagen. Voor de Oosterweg wordt een herinrichting voorgesteld waarbij de weg met behoud van het groene karakter wordt verbreedt. Deze verbreding kan worden uitgevoerd met grasbetonblokken of andere gelijkwaardige bermverstevingen met een groene uitstraling. Deze constructieve verbreding waarborgt een goede bereikbaarheid van het autoverkeer en de hulpdiensten. Het huidige wegprofiel van de Oosterweg zorgt ervoor dat autoverkeer bij het passeren van een fietser moet wachten op tegemoetkomend verkeer (auto of fietser). Hierdoor is de snelheid van het autoverkeer laag. Met de hiervoor genoemde herinrichting wordt een optische verbreding van de weg zoveel mogelijk wordt voorkomen, waardoor de snelheid van het autoverkeer laag blijft. Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt geadviseerd de kruispunten in het wegbeeld te accentueren.

Conform het wegcategoriseringsplan wordt voorgesteld de Dilgtweg tot 30 km/h weg in te richten. De huidige fietsstroken passen niet bij deze functie. Bij een 30 km/h inrichting horen gelijkwaardige kruisingen. Dit houdt in dat de bestaande inritconstructies op de Dilgtweg en de voorrangregelingen worden verwijderd, en vervangen door gelijkwaardige kruispunten. Daarnaast wordt voorgesteld de gehele Dilgtweg op dezelfde wijze uit te voeren.

##### **Rijksstraatweg Glimmen**

In het GVVP zijn maatregelen onderzocht voor het verbeteren van de verkeerssituatie op de Rijksstraatweg in Glimmen. Hierbij is onderscheid gemaakt in een wegprofiel dat hoort bij een snelheid van 30 km/h en een wegprofiel dat past bij een snelheid van 50 km/h.

De knelpunten die tijdens de consultatiebijeenkomst veel benoemd zijn, zijn:

- de Rijksstraatweg is een drukke weg;
- gevoel van veel vrachtverkeer;
- geluid en trillingoverlast door plateaus;
- een aantal locaties wordt als onveilig ervaren.

In het geval de weg heringericht zou worden tot een erftoegangsweg met een toegestane snelheid van 30 km/h, zou dit een zeer ingrijpende herinrichting van de Rijksstraatweg betekenen. Zo zouden de vrijliggende fietspaden verwijderd moeten worden om te voldoen aan het wegbeeld van een erftoegangsweg. Ook de oversteekvoorzieningen (middengeleiders) zouden dan komen te vervallen. Ten aanzien van de routekeuze van het verkeer door Glimmen wordt weinig effect verwacht van het instellen van 30 km/h. Bij een 30 km/h inrichting bedraagt het rijtijdsverschil over 1,5 kilometer ongeveer een halve minuut. Belangrijker voor de routekeuze dan deze geringe reistijdstijging zijn de reisafstand en de routenavigatie.

Op grond van het feit dat de Rijksstraatweg een belangrijke fietsroute is, en door de mogelijke opname in de Fietsroute Plus Groningen – Zuidlaren, is het handhaven van de bestaande fietspaden gewenst. Passend bij de problematiek van Glimmen zijn maatregelen voorgesteld waarbij de functie van gebiedsontsluitingsweg (en een snelheid van 50 km/h binnen de bebouwde kom) wordt gehandhaafd, en waarmee een goede aanpak van de ervaren knelpunten wordt gerealiseerd.

#### *Maatregelen Rijksstraatweg Glimmen*

- Rotondes Zuidlaarderweg en Ebelsweg.
- Plateaus uitvoeren in asfalt.
- Verbeteren oversteekvoorzieningen (Veilige schoolomgevingen).
- Sturen op navigatie.
- Visuele versmalling rijbaan (vergelijk Meerweg).
- Aanpak onveilige locaties zoals genoemd bij consultatie.

#### **Fietsroute Plus Groningen – Haren - Zuidlaren**

Een van de opgaven in het GVVP is het onderzoeken van een geschikte route voor een Fietsroute Plus: een hoogwaardige fietsverbinding waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, ruimte en doorstroming. Door de aanleg van deze fietsroutes moet het fietsen prettiger, veiliger en toegankelijker worden. In de Beleidsnota Fiets van de provincie Groningen zijn verschillende trajecten benoemd als potentiële Fietsroute Plus. Eén traject is de verbinding tussen Groningen en Zuidlaren. In Groningen geeft deze route aansluiting op de Helperzoom en de verbinding loopt door tot in Zuidlaren. In het GVVP zijn mogelijke tracés beoordeeld en afgewogen. Als voorkeurstracé is de route vanaf de Helperzoom in Groningen via de Kerklaan, Kromme Elleboog, Jachtlaan, Nieuwlandsweg en Rijksstraatweg via Glimmen naar Zuidlaren benoemd. Dit tracé voldoet aan de meeste kwaliteitseisen van een Fietsroute Plus en is daarom benoemd als voorkeurstracé.

Het tracé heeft als groot voordeel dat het langs diverse ontwikkelingen in Haren Noord (woningbouw, scholen) loopt, en daardoor groot aantal fietsers bediend. Tevens sluit deze verbinding goed aan op overige fietsontwikkelingen in Haren. In het verlengde van de fietstunnel bij het stationsgebied, wordt o.a. de Stationsweg ingericht als fietsstraat. De Stationsweg sluit aan op de Fietsroute Plus, waardoor in Haren een aaneengesloten hoogwaardig fietsnetwerk ontstaat.

Daarnaast zou het realiseren van een Fietsroute Plus op dit tracé, met de daarbij behorende maatregelen, zorgen voor een aanpak van diverse knelpunten die in het kader van het project Veilige Schoolomgevingen en bij de consultatierondes met de dorpen zijn naar voren zijn gebracht.

Als onderdeel van de Fietsroute Plus wordt geadviseerd de mogelijkheden voor een rotonde op de kruising Dr. Ebelsweg – Rijksstraatweg te onderzoeken. Deze rotonde vervult in de Fietsroute Plus een belangrijke meerwaarde omdat het een goede aansluiting geeft tussen de Rijksstraatweg en de Scharlakenlaan.



### **Ketenmobiliteit**

Voor het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen voor de auto en om optimaal gebruik te maken van de verschillende mogelijkheden van vervoer, wordt geadviseerd waar mogelijk goede overstapmogelijkheden van het ene vervoermiddel op het andere te realiseren. Dit houdt ondermeer in dat er goede stallingvoorzieningen voor de fiets aanwezig moeten zijn, waarin ook de steeds vaker gebruikte elektrische fiets veilig gestald kan worden.

Voor het verbeteren van de overstap van auto naar het openbaar vervoer worden de parkeerfaciliteiten op de P+R locaties in Haren uitgebreid. Om de overstap van auto op fiets te stimuleren zou het Park and Bike (P+B) concept een waardevolle aanvulling kunnen zijn op de bestaande Parkeer en Reis (P+R) faciliteiten.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied Haren Noord wordt geadviseerd om in overleg met het OV-bureau te kijken naar verbetermogelijkheden. Behalve de realisatie van woningen in Haren Noord zijn ook de ontwikkelingen met de middelbare scholen in dit gebied hierbij belangrijke aandachtspunten.

## **Bijlage 1**

Verslagen consultatie bijeenkomsten dorpen

## **Verslag presentatie/consultatie Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) Onnen**

Datum : Dinsdag 10 april 2012

Plaats : De Tiehof in Onnen

Aanwezig namens

Bewoners/belangstellenden : 18 personen

Gemeente Haren : Wethouder Kouwenhoven, dhr A Heijerman en  
dhr. W Eggens (verslag)

Grontmij : Dhr. R van der Velde

Na een welkoms woord van wethouder Kouwenhoven legt dhr van der Velde (Grontmij) middels een dia- presentatie uit, wat het doel en belang is van een Gemeentelijk Verkeer- en Voerplan voor de gemeente Haren. Ook gaat hij in op de stand van zaken op dit moment. Wat betreft de verkeer structuurvisie geeft hij aan, dat het zwaartepunt van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ligt aan de noordkant van Haren en deze niet of nauwelijks van invloed zijn op de wegenstructuur rondom Onnen. Het GVVP zal in september worden voorgelegd aan de gemeenteraad. In de presentatie wordt tevens ingezoomd op wat er in het dorp leeft qua verkeer en verkeersveiligheid. Wat zijn de aandachtspunten en de knelpunten.

N.a.v. de presentatie de volgende opmerking:

***Gezien de getoonde snelheidsmetingen is de snelheid op de Dorpsweg, ondanks de herinrichting, nog steeds te hoog. Shared Space werkt alleen in de spitsuren met relatief veel verkeer.***

*Reactie (=reactie gemeente): In 2008 is de Dorpsweg gereconstrueerd volgens het principe Shared Space. Zowel voor als na de reconstructie is tussen de Mottenbrink en de Bakkerweg de snelheid gemeten. Uit deze metingen blijkt een afname van de gemiddelde snelheid van 46km/uur (2005) naar 37km/uur (2009).*

*Het doel om hier middels aanpassing van de weg de snelheid naar beneden te brengen is in feite geslaagd te noemen. Ervaringen met Shared Space hebben duidelijk gemaakt, dat een optimaal resultaat (gemiddeld ca. 30km/uur) alleen kan worden bereikt met een frequent hoog verkeersaanbod (voorbeeld Rijksstraatweg in Haren). In algemene zin zal in het GVVP worden ingegaan op het fenomeen 30km zones. Daarbij zal o.a worden verwezen naar de "Evaluatie wegencategorisering Gemeente Haren, welke in 2007 is uitgevoerd.*

Na de pauze worden de aanwezigen in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken en knelpunten aan te dragen.

De volgende punten komen ter tafel.

***Het kruisingsvlak Lange Landweg/Dorpsweg is te groot. Zeker voor fietsende kinderen. Er is meer duidelijkheid nodig over waar je wel en niet kunt oversteken.***

*Reactie: Het principe van Shared Space is om niet te veel op verkeersstromen te willen sturen (geen fietpaden, geen voetpaden, geen oversteekvoorzieningen). Door in feite een beetje onduidelijkheid te creëren wordt de weggebruiker alerter. Na enkele jaren ervaring blijkt, dat je niet in alle gevallen voor honderd procent deze principes overeind kunt houden. Het gevoel (subjectief) van onveiligheid speelt hierbij een*



*belangrijke rol. En iedere verkeerssituatie is anders. In geval genoemde kruising zullen wij uitzoeken welke mogelijkheden er zijn, met behoud van de oorspronkelijke uitgangspunten, om de situatie te verbeteren en zo mogelijk maatregelen te treffen.*

***Zijn er mogelijkheden om naast de huidige weginrichting aanvullende fysieke maatregelen te nemen. Dit vooral bij de entrees van de dorpskom. Suggestie: Veldkeien zoals in Noordlaren.***

*Reactie: Het nemen van fysieke maatregelen stuit meestal op dilemma's. Wat goed is voor het verlagen van de snelheid is minder gunstig voor bv landbouwvoertuigen (breedte en comfort) . Er is destijds bewust gekozen voor een wegbreedte van 6.00m, vanwege het landbouwverkeer. Wat betreft comfort zijn veldkeien niet te adviseren. Bovendien geven deze geluidsoverlast en trillingen. Noordlaren is ze liever kwijt dan rijk. Wellicht zijn er in combinatie met het accentueren van kruisingen mogelijkheden om met afwijkende materialen de snelheid enigszins te remmen. Dit gaan wij onderzoeken.*

*\*: In overleg met Dorpsbelangen worden op korte termijn bij de entrees van het dorp borden geplaatst om het verkeer te vragen de snelheid te matigen.*

***Zijn er verder mogelijkheden om de snelheid te beperken. Zoals handhaving bv. of een digitale snelheidsmeter.***

*Reactie: Als gemeente hebben wij weinig invloed op het handhavingsbeleid. Zoals bekend geeft de politie weinig prioriteit aan handhaving in 30km gebieden. Een mogelijkheid is het plaatsen van digitale(matrix) apparatuur met snelheidsaanduiding. De ervaring leert wel, dat de werking van deze maatregel vaak van korte duur is (gewenning). Wij zullen de mogelijkheid onderzoeken.*

***De Dorpsweg is te "rustig" voor Shared Space. Hoe krijg je meer activiteit.***

*Reactie: Zoals ook al eerder genoemd is het verkeersaanbod buiten de spits op de Dorpsweg gering. Dit is een gegeven. Het parkeren van auto's op de rijweg zou op zich al een bijdrage kunnen leveren aan een ietwat "onrustiger" straatbeeld. In de praktijk komt het nog veelvuldig voor, dat auto's op de stoep worden geparkeerd. Dit is niet toegestaan (handhaving).*

***Het "Rode Plein"(gedeelte klinker tussen Mottenbrink en Bakkerweg) is mooi geworden. Belangrijk aandachtspunt is echter de middengoot (kolken verzakt). Het verkeer rijdt door de goot (geluidhinder) of probeert bewust de goot de mijden. In het laatste geval wijkt het te veel uit naar de zijkant. Fietser en voetganger voelen zich niet veilig. Kan dit worden verbeterd door bv extra belijning of andere markering.***

*Reactie: Door het aanbrengen van markering of belijning krijg (of suggereer) je weer afzonderlijke gedeelten voor fietsers, voetgangers en auto's . Dit strookt niet met de uitgangspunten Shared Space: het creëren van één gezamenlijke ruimte voor alle weggebruikers. Bovendien komt het de uitstraling van het gebied niet ten goede. Wij zullen de klacht over de middengoot en de kolken doorspelen naar onze afdeling onderhoud.*

***Wat is het aandeel "vreemd verkeer" op de Dorpsweg. Onnen heeft belang bij zo weinig mogelijk sluipverkeer. Zijn er mogelijkheden om dit te beperken.***

*Reactie: Wij hebben geen onderzoek gedaan naar het percentage sluipverkeer door Onnen. Uitgaande van een aantal van 180 woningen in Onnen en een ritproductie van*

7 auto's per dag/woning kom je op een aantal van ca 1260 "eigen verkeer". Dit is ca 50% van de totale dagintensiteit. Er zal altijd verkeer zijn dat niet de bestemming Onnen heeft en toch gebruikt maakt van de route door het dorp. Dit is met geen enkele maatregel te voorkomen. De vraag is ook of je dit wilt. Van belang is wel dat er alternatieven worden geboden en dat de wegbeheerders zorgen voor een goede doorstroming op het bovenliggende wegennet (A7, A28, N34)

**Onnen is blij met de komst van de bus (lijn 54). De reiskosten zijn in sommige gevallen wat hoog. Het dorp wordt in twee zones verdeeld. Gevraagd wordt om de bus andersom te laten rijden. Ook wordt aandacht gevraagd voor de haltes.**

*Reactie: De route en ook de haltes zijn zonder overleg met de gemeente bepaald door Qbuzz. Wij gaan hierover binnenkort in overleg met het OV-bureau en Qbuzz.*

*Genoemde opmerkingen worden meegenomen. De reiskosten en de zones is een zaak van het OV-bureau. Hierop hebben wij geen invloed.*

**De verharding van de fietspaden (onderhoud) zijn op sommige plaatsen slecht. In het bijzonder het gedeelte voor de manege en bij NedTrain.**

*Reactie: Deze klacht zal worden gemeld bij onze afdeling onderhoud.*

**Zijn er mogelijkheden om de Padlandsweg en in het algemeen zandwegen alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer. Er rijdt te veel verkeer dat er niet thuis hoort. Dit geeft overlast. Of is er de mogelijkheid om deze af te sluiten zoals bv de Hoge Hereweg.**

*Reactie: Zandwegen zijn openbare wegen en in principe opengesteld voor elke weggebruiker. In het geval Hoge Hereweg is de maatregel genomen om sluipverkeer tussen Glimmen en Noordlaren tegen te gaan. Gezien ook de discussie hierover in de zaal (het komt weinig voor en ook recreatief verkeer is bestemmingsverkeer) zien wij geen noodzaak maatregelen te nemen.*

**De bocht bij Felland is onoverzichtelijk door de te hoge haag**

*Reactie: De haag staat op particuliere grond. Hiertegen is door de gemeente weinig te ondernemen.*

**Kunnen de "driehoekjes" zoals voorheen bijv bij de aansluiting Lage Landweg-Dorpsweg weer terug. Deze horen historisch gezien bij het dorp.**

*Reactie: Deze aansluitingen zijn in een ver verleden gevormd uit zgn karresporen. Het bestaande tracé is in een later stadium verhard (asfalt). Verkeerstechnisch gezien is de aansluiting niet juist, onduidelijk en onveilig. Daarom is er bij de reconstructie van de Dorpsweg besloten hier een "haakse" aansluiting van te maken. Terugkeren naar de oude situatie is niet wenselijk.*

**Komt de fietsroute-plus door Onnen?**

*Reactie: Onderzocht wordt binnen het GVVP de nut en noodzaak van een opgewaardeerde fietsroute (fietsroute-plus) tussen Groningen en Zuidlaren/De Punt via Haren. Er zijn in dit geval twee optie: of via Glimmen of via Onnen. Het GVVP zal uitsluitsel geven over de meest wenselijke keuze.*

**De verlichting op het gedeelte Dorpsweg tussen Mottenbrink en Bakkerweg schijnt hinderlijk de aanliggende woningen binnen**

*Reactie: Direct na de oplevering is deze klacht reeds geuit. Naar aanleiding daarvan zijn andere lampen aangebracht. Kennelijk heeft dit niet tot voldoende resultaat geleid. Wij gaan de problemen opnieuw onderzoeken en proberen hier een oplossing voor te vinden.*

Samenvattend de concrete toezeggingen/acties van de gemeente:

- Onderzoek naar maatregelen kruising Lange Landweg/Dorpsweg.  
*(is ook datgene wat uit de bijeenkomst n.a.v. ongeval in Onnen naar voren is gekomen-we)*
- Gemeente onderzoekt de mogelijkheid tot het plaatsen van digitale(matrix) apparatuur met snelheidsaanduiding.
- Gemeente onderzoekt, eventueel in combinatie met het accentueren van kruisingen, de mogelijkheid met afwijkende materialen de snelheid enigszins te remmen.
- Handhaving fout geparkeerde auto's op het fiets/voetpad.
- Opnieuw aandacht voor verlichting tussen Mottenbrink en Bakkerweg.
- Klachten over zowel verzakte kolken als onderhoud fietspaden worden doorgegeven aan onze afdeling onderhoud.
- Gemeente overlegt met het OV-bureau en Q-buzz over lijnvoering en haltes
- Over de toezeggingen zal, waar nodig, op korte termijn worden overlegd met Dorpsbelangen.
- De presentatie van Onnen van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan wordt op de gemeentelijke website geplaatst.



## **Verslag presentatie/consultatie Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) Noordlaren**

Datum : Donderdag 12 april 2012  
Plaats : De Hoeksteen in Noordlaren

Aanwezig namens

Bewoners/belangstellenden : 10 personen  
Gemeente Haren : Wethouder Kouwenhoven en dhr. W Eggens  
Grontmij : Dhr. R van der Velde

Na een welkoms woord van wethouder Kouwenhoven legt dhr van der Velde (Grontmij) middels een dia- presentatie uit, wat het doel en belang is van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan voor de gemeente Haren. Ook gaat hij in op de stand van zaken op dit moment. Wat betreft de verkeersstructuurvisie geeft hij aan, dat het zwaartepunt van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ligt aan de noordkant van Haren en deze niet of nauwelijks van invloed zijn op de wegenstructuur rondom Noordlaren. Het GVVP zal in september worden voorgelegd aan de gemeenteraad. In de presentatie wordt tevens ingezoomd op wat er in het dorp leeft qua verkeer en verkeersveiligheid. Wat zijn de aandachtspunten en de knelpunten.

N.a.v. de presentatie zelf kwamen uit de zaal de volgende opmerkingen:

***Is het bekend hoeveel verkeer er door het dorp rijdt, dat niet de bestemming Noordlaren heeft (vreemd verkeer). Waarom is dit niet in het kentekenonderzoek meegenomen.***

*Reactie: Het gehouden kentekenonderzoek is vooral bedoeld om de verkeersstromen van- en naar en door de dorpen Haren en Glimmen te bepalen. Dit is een bewuste keuze geweest. Het aandeel doorgaand verkeer door Noordlaren, verdeeld over Lageweg en Zuidlaarderweg is dus niet exact aan te geven. Door Noordlaren zal altijd beperkt doorgaand verkeer blijven rijden. Dit is niet te voorkomen(en wil je ook niet). Belangrijk in dit geval is wel, dat er voor wordt gezorgd, dat de doorstroming op het bovenliggende wegennet (A7, A28, N34) blijft gewaarborgd.*

***Is het tracé fietsroute-plus gepland door Noordlaren.***

*Reactie: Onderzocht wordt binnen het GVVP de nut en noodzaak van een opgewaardeerde fietsroute (fietsroute-plus) tussen Groningen en Zuidlaren/De Punt via Haren. En zo ja wat is het beste tracé. In principe zijn er twee mogelijkheden. Of via Glimmen of via Onnen. In beide gevallen gaat de route door Noordlaren.*

***Er wordt door enkele aanwezigen getwijfeld aan de juistheid van het aantal geregistreerde verkeersongevallen. Het gevoel (subjectief) leeft, dat het er meer moeten zijn.***

*Reactie: Ofschoon de registratiegraad de laatste jaren licht is afgenomen, geeft de kaart een goed beeld, van het aantal ongevallen die de laatste 8 jaar in en bij het dorp hebben plaatsgevonden. Geconstateerd kan worden, dat het er relatief weinig zijn. Waarbij bovendien opgemerkt moet worden, dat ook het soort ongeval (éénzijdig, alleen auto, alleen fiets etc.) niet onbelangrijk is.*

Na de pauze worden de aanwezigen in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken en knelpunten aan te dragen.

De volgende punten komen ter tafel.

***De snelheid van het verkeer op de Zuidlaarderweg is te hoog. Is het wegbeeld conform de beoogde snelheid. Zijn er niet te veel 30km gebieden of zijn deze niet te groot. De zijwegen (voorrang van rechts) zijn in sommige gevallen niet al te herkenbaar.***

*Reactie: De gemiddelde snelheid op de Zuidlaarderweg is 39km/uur. Vóór de reconstructie (2006) was dit 42 km/uur. In 2006 was overigens wel al de snelheidslimiet teruggebracht naar 30km/u. Ten tijde van de periode met een 50km regiem hebben wij geen metingen. Aangenomen mag worden, dat de gemiddelde snelheid toen nog hoger lag. Alhoewel de gemiddelde snelheid nog ruim boven de 30km ligt, is er winst behaald ten opzichte van de oude situatie. In algemene zin zal in het GVVPP worden ingegaan op het fenomeen 30km zones. Daarbij zal o.a worden verwezen naar de "Evaluatie wegencategorisering Gemeente Haren, welke in 2007 is uitgevoerd.*

***Zijn er alternatieve maatregelen mogelijk om de snelheid te beperken (chicanes/bloembakken/drempels, matrixborden, flitspalen etc.)***

*Reactie:*

*Fysieke maatregelen*

*In het nemen van fysieke maatregelen zijn er altijd tegengestelde belangen. Dit blijkt overduidelijk uit reacties uit de zaal. Plaatselijk zal de snelheid wellicht iets afnemen, maar daarentegen wordt de ruimte voor het landbouwverkeer beperkt. Er is daarom destijds bij de reconstructie van de Zuidlaarderweg bewust gekozen voor een wegprofiel van 6.00m. Naast versmallingen zijn ook drempels hinderlijk voor landbouwvoertuigen, maar ook voor fietsers en andere voertuigen (denk bijv. aan ambulances). Geluidhinder en trillingen zijn eveneens een belangrijk nadeel. Goed voorbeeld van bovengeschetst dilemma zijn de veldkeien aan het begin van de dorpskommen. De veldkei-stroken remmen behoorlijk, maar gezien het geluid en trillingen is de algemene reactie van de bewoners: zoek een alternatief voor de veldkeien. De gemeente zal de mogelijkheden onderzoeken.*

*Flitspalen.*

*Op het plaatsen van flitspalen heeft de gemeente geen invloed. De locaties worden bepaald door het Ministerie van Justitie. De prioriteit ligt bij het geregistreerde aantal ongevallen. Ook de inkomsten (boetes) zijn voor justitie. Het beleid van Justitie is momenteel gericht op landelijke beperking van het aantal flitspalen.*

*Matrixborden (digitale snelheidsaanduiding).*

*Alhoewel de ervaring leert, dat de werking van deze maatregel vaak van korte duur is (gewenning) zal de gemeente de mogelijkheden onderzoeken.*

***De situatie Vogelzangsteeg is momenteel erg onduidelijk. Kan de Zuidlaarderweg niet weer in de voorrang.***

*Reactie: Door het dorp is enkele jaren geleden de kruising Vogelzangsteeg-Zuidlaarderweg aangegeven als belangrijk verkeersknelpunt. De situatie is mede door overstekend fietsverkeer redelijk complex. De afspraak is gemaakt dat vooruitlopend op een definitieve reconstructie er een tijdelijke maatregel zou worden genomen. In overleg met Dorpsbelangen, bewoners, politie en gemeente is gekozen voor de huidige situatie. Dus ondermeer Zuidlaarderweg uit de voorrang.*

*Nog dit jaar zal de gemeente de kruising definitief aanpakken. Uiteraard wederom in overleg met genoemde belanghebbenden. De Zuidlaarderweg opnieuw in de voorrang zal daarbij overwogen worden.*

***De omgeving Rieshoek is ingericht met als uitgangspunt Shared Space. De situatie hier wordt nog steeds als onveilig ervaren.***

*Reactie: In het GVVP wordt ruime aandacht besteed aan de verkeersveiligheid rondom basisscholen. Zo worden er ook aanbevelingen gedaan t.a.v. situatie rondom de Rieshoek. De principe uitgangspunten Shared Space worden hierbij gehandhaafd.*

***Noordlaren is, zeker in de avonduren, moeilijk bereikbaar met het Openbaar vervoer vanaf het NS-station Haren.***

*Reactie: Op de lijnvoering van het OV hebben wij als gemeente weinig invloed. Hooguit kunnen wij de klachten neerleggen bij het OV-bureau.*

***Regelmatig tegemoetkomend fietsverkeer op het fietspad tussen Vogelzangsteeg en Noordlaren. Dit leidt tot soms hachelijke situaties bij de bocht bij de aansluiting Oorsprong***

*Reactie: Door de problematiek bij de oversteek Vogelzangsteeg blijven fietsers in zuidelijke richting in enkele gevallen het fietspad aan de oostzijde volgen. Bij de eerder genoemde reconstructie zal hier aandacht aan worden besteed.*

***In de fietsaansluiting bij de zuidelijk komgrens is de goot verzakt***

*Reactie: Klacht wordt doorgespeeld naar onze afdeling onderhoud*

Samenvattend de concrete toezeggingen/acties van de gemeente:

- In overleg met Dorpsbelangen wordt gezocht naar een alternatief voor de veldkeien bij de komgrenzen.
- Gemeente onderzoekt de mogelijkheid naar het plaatsen van matrixborden (digitale snelheidsaanduiding) op de Zuidlaardeweg.
- De kruising Vogelzangsteeg-Zuidlaarderweg wordt nog dit jaar aangepakt. Hierbij ruime aandacht voor het fietsverkeer.
- De situatie bij de Rieshoek wordt meegenomen binnen de aanbevelingen "verkeersveiligheid rondom basisscholen".
- Klacht bereikbaarheid OV Noordlaren wordt gemeld bij het OV-bureau
- Goot tpv fietsaansluiting zuidelijke komgrens wordt hersteld.
- Over de toezeggingen zal, waar nodig, op korte termijn worden overlegd met Dorpsbelangen.
- De presentatie van Noordlaren van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan wordt op de gemeentelijke website geplaatst.



## **Verslag presentatie/consultatie Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) Haren**

Datum : Donderdag 26 april 2012  
Plaats : De Mellenhorst Haren (Oosterhaar)

Aanwezig namens

Bewoners/belangstellenden : 10 personen  
Gemeente Haren : Wethouder Kouwenhoven, dhr. R. Dijkstra en  
dhr. W. Eggens (verslag)  
Grontmij : Dhr. R van der Velde

Na een welkoms woord van wethouder Kouwenhoven legt dhr van der Velde (Grontmij) middels een dia- presentatie uit, wat het doel en belang is van een Gemeentelijk Verkeer- en Voerplan voor de gemeente Haren (GVVP). Ook gaat hij in op de stand van zaken op dit moment. Het GVVP zal in september worden voorgelegd aan de gemeenteraad. In de presentatie wordt tevens ingezoomd op wat er in het dorp Haren leeft qua verkeer en verkeersveiligheid. Wat zijn de aandachtspunten en de knelpunten.

N.a.v. de presentatie de volgende opmerking.

***Hoe staat de gemeente op dit moment tegenover Shared Space. Wat zijn ondermeer de ervaringen met ouderen en blinden/slechtzienden. De indruk bestaat, dat ouderen angst hebben om per fiets het centrum te bezoeken. Laden en lossen van vrachtauto's op de Rijksstraatweg is hier een belangrijke oorzaak. Er is enkele jaren geleden geëvalueerd tijdens een bijeenkomst. Is hier ooit verslag van gedaan?.***

*Reactie (=reactie gemeente): In 2008 is Shared Space in de gemeente Haren geëvalueerd (rapport "Shared Space Haren-Evaluatie en integratie"). In dit rapport wordt o.a. verwezen naar een onderzoek naar subjectieve veiligheid/beleving in het Centrum (Rijksstraatweg). In dit kader (evaluatie Rijkstraatweg Haren 2004) is destijds een bijeenkomst georganiseerd. De verslaglegging hiervan is opgenomen in genoemd rapport. In het GVVP zal worden verwezen naar deze evaluatie en zullen de succesfactoren en aandachtspunten worden aangeduid. Ook komt naar aanleiding van een onderzoek in opdracht van Visio de beleving van Shared Space door blinden en slechtzienden aan de orde.*

Na de pauze worden de aanwezigen in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken en knelpunten aan te dragen.

De volgende punten komen ter tafel.

***Het gedeelte Oosterweg tussen Stationsweg en Kromme Elleboog ("kop Oosterweg") is erg druk. Ook te hoge snelheden. Dit in relatie met een drukke oversteek voor leerlingen naar de Brinkschool. De indruk leeft bij de bewoners, dat bijna alle verkeer vanuit Oosterhaar in westelijke richting(ook Groningen) hoofdzakelijk deze route neemt. Oorzaak mogelijk de bewegwijzering richting A28? Zijn hier alternatieven voor te bedenken, bv een geheel nieuwe route***

**parallel langs het spoor richting Helperzoom. Of een rondweg, zoals je ook bv in dorpen als Peize ziet.**

*Reactie: In het GVVP zal uitgebreid aandacht worden besteed aan de ontsluiting van Oosterhaar. Dit ook in verband met de toenemende frequentie op het spoor en de bereikbaarheid van hulpdiensten. Wat betreft het aanleggen van nieuwe infrastructuur (zoals bv rondwegen) is de gemeente erg terughoudend. Nieuwe (rond)wegen trekken "vreemd" verkeer aan en zijn potentiële sluiproutes. Een groot gedeelte van het verkeer vanuit westelijke richting met bestemming Oosterhaar en omgekeerd zal altijd zijn weg blijven zoeken door Haren. Wel is het nu zo, dat de meer onbekende automobilist bewegwijzerd wordt van en naar de A28 via de Oosterweg en Kromme Elleboog. Belangrijkste reden is de P+R voorziening bij het station. Gemeente zegt toe de voor en nadelen van deze bewegwijzering nog eens te onderzoeken. Wat betreft het verbeteren van de oversteek voor leerlingen naar de Brinkschool worden in het GVVP aanbevelingen gedaan.*

**Het is niet altijd duidelijk, dat er een snelheidslimiet is van 30km per uur. Kunnen er niet wat meer aanduidingen op het wegdek.**

*Reactie: Het 30km gebied in het dorp Haren heeft een relatief grote omvang. Daarom zijn reeds op de belangrijkste routes "30" op het wegdek aangebracht. Vanwege het beeld (esthetisch) en ook nut en noodzaak gaan wij hier echter terughoudend mee om. Wij zullen gaan onderzoeken of het op sommige wegen wenselijk is extra markering aan te brengen.*

**Er wordt minimaal gehandhaafd in 30km-gebieden. Zijn er mogelijkheden om een digitale snelheidsaanduiding te plaatsen.**

*Reactie: De gemeente heeft weinig invloed op het handhavingsbeleid. En dat geldt zeker voor 30km-gebieden. De politie geeft hier weinig prioriteit aan. Mogelijk verandert dit in de toekomst gezien de landelijke toename van ongevallen in 30km-zones. Een mogelijkheid is het plaatsen van digitale(matrix) snelheidsmeters. Ook bij eerdere bijeenkomsten is deze suggestie gedaan. Wij zullen de mogelijkheid onderzoeken.*

**Er is ernstige zorg over het verkeersgedrag bij basisscholen. De indruk bestaat, dat de school zelf weinig gezag meer uitstraalt en beroep op ouders weinig effect heeft. Ook is er vaak te weinig manoeuvreerruimte voor auto's. Is aanleg van extra parkeerplaatsen geen oplossing.**

*Reactie: Een onderdeel van het GVVP is de verkeersveiligheid rondom basisscholen. Zoals ook in de presentatie is aangegeven is per school de huidige situatie in kaart gebracht. De Grontmij doet aanbevelingen om door infrastructurele maatregelen de situatie te verbeteren. De gemeente stelt bij het nemen van maatregelen wel de nadrukkelijke voorwaarde, dat de school ook zelf een actieve rol gaat spelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Hierbij hoort ook uiteraard het wijzen van ouders op hun verantwoordelijkheid.*

*Het creëren van extra parkeergelegenheid faciliteert de auto en staat haaks op het beleid om ouders te stimuleren de kinderen meer per fiets en te voet naar school te brengen of te laten gaan.*

**Wanneer wordt begonnen met aanleg van de fietstunnel bij het station. Komen er nieuwe fietsenstallingen bij het station.**

*Reactie: De aanleg van de tunnel is gepland in 2013/2014. Op dit moment vindt nog overleg plaats met diverse partijen, waaronder ProRail. Dit laatste heeft ondermeer betrekking op de realisatie van een oostelijke perronopgang. Het wel of niet plaatsen van nieuwe fietsenstallingen aan de oostzijde van het spoor is afhankelijk van deze beslissing. De fietsenstalling aan de westzijde is recentelijk uitgebreid en aangepast.*

**Waarom wordt in het kader van ontwikkeling Stationsplein de Nieuwe Stationsweg afgesloten bij de Oude Middelhorst.**

*Reactie: De aansluiting van de Nieuwe Stationsweg op de Oude Middelhorst wordt al jaren als verkeersonveilig ervaren. De ligging van de kruising direct bij de spoorovergang leidt vaak tot stilstaand verkeer op de overgang zelf. De voorgestelde afsluiting geldt niet voor bus, fiets en voetganger.*

**Blijft lijn 54 rijden richting Onnen.**

*Reactie: Een antwoord hierop is niet te geven. Het voortbestaan zal uiteraard afhangen van het gebruik. Het OV-bureau zal uiteindelijk de beslissing nemen. De gemeente heeft hier geen directe invloed op.*

Samenvattend de concrete toezeggingen/acties van de gemeente:

- Gemeente onderzoekt de mogelijkheid tot het plaatsen van digitale(matrix) apparatuur met snelheidsaanduiding.
- Gemeente onderzoekt mogelijke alternatieven voor verwijzing autoverkeer van uit Oosterhaar/P+R station naar A28 (nu via Oosterweg).
- Gemeente onderzoekt wenselijkheid extra aanduiding 30km gebieden.
- De presentatie van Haren van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan wordt op de gemeentelijke website geplaatst.



## **Verslag presentatie/consultatie Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) Glimmen**

Datum : Dinsdag 15 mei 2012

Plaats : De Groenenberg

Aanwezig namens

Bewoners/belangstellenden : 15 personen

Gemeente Haren : Wethouder Kouwenhoven, en dhr. W. Eggens  
(verslag)

Grontmij : Dhr. R van der Velde

Na een welkoms woord van wethouder Kouwenhoven legt dhr van der Velde (Grontmij) middels een dia- presentatie uit, wat het doel en belang is van een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan voor de gemeente Haren (GVVP). Ook gaat hij in op de stand van zaken op dit moment. Het GVVP zal in september worden voorgelegd aan de gemeenteraad. In de presentatie wordt tevens ingezoomd op wat er in het dorp Glimmen leeft qua verkeer en verkeersveiligheid. Wat zijn de aandachtspunten en de knelpunten.

Reeds tijdens de presentatie waren er vragen en opmerkingen:

***Shared Space in het centrum werkt niet altijd. Er is niet altijd voldoende verkeer . Laden- en lossen op rijbaan is gevaarlijk voor fietsers. In de spits chaotisch. Je moet ontzettend opletten.***

*Reactie (=reactie gemeente): Slagen van Shared Space is veelal afhankelijk van het verkeersaanbod. Op rustige tijden (minder fietsers en voetgangers) zal er sneller worden gereden door de automobilist en doen zich vaker onverwachtse bewegingen voor. Drukke, en in sommige gevallen ogenschijnlijke chaos dwingt de weggebruiker allert te zijn. Het wordt in feite objectief veiliger (minder geregistreeerde ongevallen) als het gevoel (subjectief) van onveiligheid toeneemt. Dalende ongevallencijfers op de Rijksstraatweg in het centrum bevestigen dit.*

*Voor laden- en lossen op de rijbaan is er in de meeste gevallen geen alternatief. De meeste panden zijn niet bereikbaar aan de achterzijde.*

*In het GVVP zal worden verwezen naar een evaluatie Rijksstraatweg en shared space. Hierbij zullen de succesfactoren en aandachtspunten worden aangeduid.*

***De in de presentatie getoonde cijfers in de kom van Glimmen over intensiteiten, percentage vrachtverkeer, gemiddelde snelheid, ongevallen etc. leidt tot discussie. Getwijfeld wordt enerzijds aan de juistheid en anderzijds aan de waarde hiervan. In de beleving is er veel meer vrachtverkeer. "Bijna" ongevallen worden niet geregistreerd. Eén ongeval met dodelijke afloop zou een enorm impact hebben in het dorp.***

*Reactie: In 2007 zijn de verkeersintensiteiten in de kom van Glimmen(tussen Nieuwe Schoolweg en Meidoornlaan) gemeten. Hieruit blijkt dat er per dag ca. 8500 motorvoertuigen passeren. Hiervan is ca. 10% vrachtverkeer. De gemiddelde gemeten snelheid is 47 km per uur. De registratiemethode is vrij nauwkeurig. Met mechanische apparatuur (in dit geval telslangen) worden gedurende 14 dagen, elk uur, 24 uur per dag alle passerende voertuigen in beide richtingen geregistreerd. Wat betreft de*

gekozen telperiode wordt rekening gehouden met schoolvakanties, wegomleidingen, extreem weer e.d. Dit jaar was een nieuwe telling gepland. Vanwege de invloed van de afsluiting Lageweg in Noordlaren is deze uitgesteld tot volgend jaar.

Objectieve ongevallencijfers geven aan, dat er in een periode tussen 2001 en 2009 "slechts" 4 ongevallen op de Rijksstraatweg binnen de bebouwde kom hebben plaats gevonden. Een aanwezige in de zaal merkt op, dat "er in acht jaar waarschijnlijk meer ongevallen achter de eigen voordeur zijn gebeurd dan op de Rijksstraatweg". Dat neemt echter niet weg, dat elk ongeval er eentje teveel is. Bij ongevallen en bijna ongevallen speelt emotie terecht een belangrijke rol. Risico op een ernstig ongeval is er waar dan ook altijd. De gemeente heeft de zorg dit risico tot een minimum te beperken.

Vervolgens zet de discussie zich voort over de voor de meeste aanwezigen **onhoudbare toestand op de Rijksstraatweg. Veel (doorgaand) zwaar vrachtverkeer. De snelheid ligt te hoog. De drempels geven veel geluidsoverlast.**

De volgende maatregelen worden geopperd:

- 1. Aanpassen of verwijderen van de drempels (kruispuntverhogingen)**
- 2. Fysieke snelheidsremmers als bv bloembakken en chicanes**
- 3. Doorgaand (vooral) vrachtverkeer ontmoedigen door o.a. instellen 30km zone**
- 4. Flitspalen of digitale snelheidsmeters.**
- 5. Extra aanduiding 50km bij komgrens**

Reactie:

Ad.1 Bij de reconstructie van de Rijksstraatweg in 1999 is door het dorp Glimmen in meerderheid besloten dat de snelheidslimiet op de Rijksstraatweg binnen de bebouwde kom 50km per uur blijft. Ook is destijds ingestemd met de aanleg van de huidige kruispuntverhogingen in klinker, met als doel het vrachtverkeer te ontmoedigen en de snelheid te verlagen. Deze maatregelen hebben kennelijk niet het beoogde effect gehad. Met het voorgestelde aanpassen (asfalt ipv klinker) of zelfs het verwijderen zou je het tegenovergestelde bereiken. Wel kunnen de maatregelen bijdragen aan minder geluidhinder. Het is dus een dilemma.

Ad.2.

Uit de problemen met de verhoogde kruisingen blijkt al, dat fysieke maatregelen soms meer nadelen geven dan voordelen. Dit geldt zeker ook bij bloembakken of andere obstakels. Het verkeer moet op elkaar wachten, stoppen en weer optrekken. Ook uit esthetische overwegingen gaan wij terughoudend om met dit soort maatregelen.

Ad.3

Het ontmoedigen, laat staan het voorkomen, van doorgaand vrachtverkeer is geen simpele kwestie. Het "knippen" door snelheidsverlaging zou hieraan mogelijk een bijdrage kunnen leveren. Met het instellen van een 30km zone echter volsta je niet alleen met het plaatsen van borden. De weg zal volgens landelijk geldende richtlijnen moeten voldoen aan het beeld van de beoogde max. snelheid, met als gevolg, dat het totale profiel ingrijpend moet worden aangepast. Vrij liggende fietspaden passen bv niet in een 30km gebied. Dit alles vergt een behoorlijke investering. Daarbij moet ook de vraag worden gesteld of het instellen van een 30km zone voldoende effect resorteert t.a.v ontmoediging (vracht) verkeer en de verkeersveiligheid. De financiële mogelijkheden van de gemeente zijn op dit moment beperkt. Hierbij moet tevens rekening worden gehouden met andere verkeersveiligheidsproblemen in de gemeente. Van uit de zaal werd dan ook de vraag gesteld of het verstandig is op basis van zo'n gering aantal ongevallen (dure)maatregelen te nemen.

*Binnen het GVVP is door kentekenonderzoek de huidige verkeerssituatie in Glimmen in beeld gebracht. Wat is het aandeel doorgaand verkeer, waar komt het vandaan, waar gaat het naar toe en wat is het aandeel vrachtverkeer. Voor zowel wat betreft ad.1, ad.2 als ad.3 zal in het GVVP ingegaan worden op de problematiek en zullen aanbevelingen worden gedaan t.a.v. oplossingsrichtingen. De politiek zal vervolgens keuzes moeten maken.*

*Ad.4*

*Er is in de zaal wat onduidelijkheid over het verschil tussen flitspalen en matrixborden (digitale snelheidsaanduiding).*

*Een flitspaal registreert een snelheidsovertreding en heeft rechtsgevolg (boete).*

*Matrixborden wijzen de automobilist op een te hoge snelheid, met als (hopelijk) resultaat, dat de voet van het gaspedaal gaat. Het plaatsen van Flitspalen is een zaak van het Ministerie van Justitie. Zij bepalen de locaties. Wij hebben daarop geen invloed. De prioriteit van Justitie ligt bij het geregistreerde aantal ongevallen. Ook de inkomsten (boetes) zijn voor Justitie. Het beleid van Justitie is momenteel gericht op landelijke beperking van het aantal flitspalen.*

*Alhoewel de ervaring leert, dat de werking van Matrixborden (digitale snelheidsaanduiding) vaak van korte duur is (gewenning) zal de gemeente de mogelijkheden onderzoeken.*

*Ad.5*

*Volgens de wegenverkeerswet geeft een bord bebouwde kom automatisch een 50km regiem aan. Iedere automobilist behoort te weten, dat na het passeren van zo'n bord je niet sneller mag dan 50km, tenzij er een 30km bord is geplaatst. De gemeente voert vanwege z.g.n. "bordenvervuiling" een terughoudend beleid t.a.v. extra verkeersborden.*

### ***Wat is het gevolg van de aanleg Zuidelijke Ringweg in de stad Groningen.***

*Reactie: In 2015 zal worden gestart met de werkzaamheden. Het werk zal ongeveer 5 jaar duren. Gedurende deze periode is er ongetwijfeld overlast op het overige wegennet rondom de stad Groningen. Onder het motto "Groningen Bereikbaar!" gaan de gemeente Groningen, de provincie Groningen, ProRail, Rijkswaterstaat en Groninger werkgevers samenwerken in één bereikbaarheidsorganisatie. De partijen willen hier tot 2020 een bedrag van 10 miljoen euro voor uittrekken. Rijk, provincie en gemeente streven naar een project dat verbeteringen biedt voor zoveel mogelijk organisaties en personen en maatschappelijke overlast en schade zoveel mogelijk beperken. Dat willen zij bereiken door goede communicatie en door suggesties van betrokkenen zo veel mogelijk te betrekken bij de planuitwerking (participatie). De projectorganisatie streeft naar oplossingen die breed worden gedragen en gewaardeerd. Informatie hierover is te vinden op de site [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl). Op dit moment worden met behulp van verkeersmodellen de gevolgen op het omliggende wegennet tijdens de ombouw doorberekend. Zodra de uitkomsten bekend zijn zullen wij als gemeente Haren aanschuiven binnen het project Aanpak Ring Zuid en daar de verkeersbelangen van onze gemeente behartigen. Met daarbij speciale aandacht voor de Rijksstraatweg in Glimmen.*

*Op het uiteindelijke gevolg (na realisatie) en de invloed op lange termijn voor Glimmen zal in het GVVP nader worden ingegaan. Nu al kan worden gezegd, dat wat betreft de verkeersdruk op Glimmen niet al te hoge verwachtingen mogen worden gewekt. De kans is, dat door de bedrijvenontwikkeling Groningen Zuid-oost en ook Meerstad de druk alleen maar zal toenemen.*



**Fietsoversteek kruising Viaductweg/Hoge Hereweg is gevaarlijk.**

*Reactie: Van de Hoge Hereweg maakt relatief veel fietsverkeer gebruik richting Noordlaren. Er wordt daardoor frequent overgestoken bij de aansluiting op de Rijksstraatweg. In de oude situatie lag de oversteek tegenover de Hoge Hereweg. Door het moeilijk (en onveilig) oversteken daar is de oversteek verplaatst naar de aansluiting met de Viaductweg. Met als gevolg, dat het gedeelte fietspad aan de oostzijde tussen Viaductweg en Hoge Hereweg twee richtingen werd. Er is voor de minst slechtste oplossing gekozen. Wij zeggen toe nog eens extra aandacht voor de situatie te hebben.*

**Het zebrapad op de Rijksstraatweg ten noorden van de aansluiting met de Nieuwe Schoolweg is onduidelijk. Kan deze niet helmaal weg.**

*Reactie: Is inmiddels gebeurd*

**Kan er vanwege o.a uniformiteit een zebra komen bij de Meidoornlaan.**

*Reactie: Dit gaan wij onderzoeken in relatie met andere kruisingen. In de aanbevelingen "Veilige Schoolomgevingen Haren" worden maatregelen voorgesteld om de zebra's tpv de Oude Schoolweg en Nieuwe Schoolweg meer onder de aandacht te brengen.*

**Is een twee richting fietspad mogelijk tussen Meidoornlaan en Nieuwe Schoolweg**

*Reactie: Ofschoon er in dit geval voordelen zijn (niet meer extra oversteken) blijkt uit ervaring en onderzoek, dat er bij een fietspad in twee richtingen relatief meer ongevallen gebeuren. Een auto komende uit een zijweg heeft het meeste aandacht voor verkeer van links en is minder alert op een fietser van rechts. Beter is het probleem van extra oversteken van de Rijksstraatweg mee te nemen in de gehele problematiek van de Rijksstraatweg.*

In een eerder stadium ontving de gemeente van Plaatselijk Belang Glimmen de volgende lijst met ideeën (notulen PB Glimmen 2-2-2012) en opmerkingen t.a.v. verkeersoverlast:

- 30 km zone  
*Reactie: Zie verslag*
- Ronde Zuidlaarderweg opdat men minder snel het dorp in rijdt  
*Reactie: Rotondes kunnen een bijdrage leveren aan zowel het matigen van de snelheid als het ontmoedigen van vrachtverkeer. De aanleg ervan vergt echter een behoorlijke investering. Bovendien moet worden bezien of een rotonde ter plekke ruimtelijk kan worden ingepast. In het GVVP zullen aanbevelingen worden gedaan t.a.v. oplossingsrichtingen Rijksstraatweg (zie ook verslag)*
- Bloembakken, wegvernauwingen aan weerszijden rijksstraatweg om snelheid eruit te halen.  
*Reactie: Zie verslag*
- Drempels asfalteren om geluid te dempen.  
*Reactie: Zie verslag*
- Extra en duidelijkere borden " u nadert een school"  
*Reactie: Deze maatregelen worden meegenomen in de aanbevelingen ihkv "Veilige Schoolomgevingen" Dit rapport wordt in juni door de gemeenteraad behandeld.*

- Extra zebrapad Meidoornlaan/Rijksstraatweg  
*Reactie: Zie verslag*
- 50 km tot na “doorrid”  
*Reactie: Volgens de landelijke richtlijnen (CROW) kan een 50km-regiem alleen worden toegepast binnen de bebouwde kom. De laagste snelheidslimiet buiten de bebouwde kom is 60km per uur.*
- Permanente radarcontrole  
*Reactie: Bedoeld wordt hier waarschijnlijk “flitspalen”. Zie voor een reactie hierop het verslag.*
- Voetgangersoversteek met verkeerslichten.  
*Reactie: In het GVP zullen aanbevelingen worden gedaan t.a.v. oplossingsrichtingen Rijksstraatweg. Ook aan dit soort maatregelen zal aandacht worden besteed.*
- Blokkeren Parallelweg teneinde sluipverkeer te voorkomen.  
*Reactie: Afsluiten, dan wel maatregelen op de Parallelweg is in het verleden reeds meerdere malen aan de orde geweest. Het verkeer dat gebruik maakt van de Parallelweg zijn óf bewoners óf heeft de bestemming Groenenberg met in de regel herkomst Zuidlaarderweg. Afsluiten zal leiden tot meer druk op wegen als Dennenlaan, Meidoornlaan en vooral Nieuwe Schoolweg(bestemmingsverkeer Groenenberg). Om de snelheid te verlagen en ook om de route minder uitnodigend te maken zijn o.a in het verleden de kruising Meidoornlaan /Parallelweg en de aansluiting van de Parallelweg met de Zuidlaarderweg aangepast. Wij zeggen toe in overleg met Plaatselijk Belang de belangrijkste “pijnpunten” op de Parallelweg in kaart te brengen. En indien wenselijk te zoeken naar oplossingen.*
- Voorstellen ‘ De Marke’ en ‘ De Meent’.  
*Reactie: Deze maatregelen worden meegenomen in de aanbevelingen in het rapport “Veilige Schoolomgevingen Haren” Dit rapport wordt in juni door de gemeenteraad behandeld.*

Samenvattend de concrete toezeggingen/acties van de gemeente:

- Onderzoek mogelijkheid tot het plaatsen van digitale(matrix) apparatuur met snelheidsaanduiding.
- Aandacht voor de fietsoversteek kruising Viaductweg/Hoge Hereweg.
- Mogelijkheid zebrapad bij de Meidoorn onderzoeken.
- Gemeente zal de ontwikkelingen t.a.v. de toekomstige werkzaamheden Zuidelijke Ringweg nauwlettend volgen i.v.m. mogelijk extra verkeersdruk op de Rijksstraatweg.
- In overleg met Plaatselijk Belang Glimmen de problematiek Parallelweg in kaart brengen en zoeken naar oplossingen.
- De presentatie van Haren van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan wordt op de gemeentelijke website geplaatst.

[www.grontmij.nl](http://www.grontmij.nl)

