

Aanvullende verkeersmaatregelen Haren

Quick scan



Quick scan aanvullende verkeersmaatregelen Haren

Gemeente Haren

Grontmij Nederland B.V.
Groningen, 9 maart 2016

Verantwoording

Titel : Quick scan aanvullende verkeersmaatregelen Haren

Projectnummer : 345775

Datum : 9 maart 2016

Auteur(s) : Ing. R.R. van der Velde

Contact : Grontmij Nederland B.V.
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen
T +31 88 811 66 00
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Huidige verkeerssituatie	7
2.1	Verkeersstructuur	7
2.2	Intensiteiten en routes	9
2.3	Routes hulpdiensten.....	12
2.4	Knelpunten.....	13
3	Inventarisatie bestaand beleid en plannen	15
3.1	Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP)	15
3.2	Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein.....	16
3.3	Herinrichting Kerklaan	17
3.4	Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren	17
3.5	Verkeersplan DHE 5/6.....	18
3.6	Planvorming Fietsroute Plus Groningen Haren	19
3.7	Totaalbeeld reeds benoemde verkeersmaatregelen.....	30
4	Verkenning aanvullende maatregelen.....	31
4.1	Structuur	32
4.2	Circulatie.....	35
4.3	Inrichting	36
4.4	Overige maatregelen.....	39
4.5	Totaalkaart maatregelen.....	40
5	Fasering, financiën en communicatie.....	43
6	Risico's en beheersmaatregelen.....	45
7	Conclusies en aanbevelingen.....	47

1 Inleiding

Aanleiding

De verkeerssituatie in Haren vraagt om een verkenning van mogelijkheden die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeerssituatie. Het gaat hierbij om maatregelen die aanvullend zijn aan de reeds geplande verkeersmaatregelen.

In deze rapportage wordt een totaalbeeld gegeven van reeds geplande en / of uitgewerkte verkeersmaatregelen in Haren. Daarnaast wordt in dit rapport een verkenning gemaakt van mogelijk aanvullende verkeersmaatregelen.

Bij de herroeping van de aangenomen motie lijn 51 van 28 september 2015 heeft het College de volgende opgave gekregen:

Voor april 2016, naast de genoemde acties geformuleerd in raadsbericht 52, een plan voor te leggen aan de Raad waarin gefaseerd (in tijd) wordt aangegeven welke acties worden genomen om te komen tot een zo optimaal mogelijke verkeersveiligheid (gescheiden verkeersstromen, heroverweging busroute, etc.) en de financiële consequenties die daaruit voortvloeien, in relatie tot het GVVP.

Dat het College hierbij nauw overleg voert met belanghebbenden als: scholen, ov buro, provincie, omwonenden, Beatrixoord, De Dilgt, Visio, Prorail etc.

De motie was ingediend met het volgende verzoek: *Met de vervoerder en/of het OV-Bureau in overleg te treden met als inzet buslijn 51 pas te laten rijden na realisatie van een totaaloplossing van de verkeerssituatie inclusief inpassing van buslijn 51, in het gebied Dilgtweg, Kerklaan, Kromme Elleboog en Oosterweg.* De motie was ingediend op grond van zorgen omtrent de verkeersveiligheid in het gebied Dilgtweg, Kerklaan, Kromme Elleboog en Oosterweg, waarbij de kruising Molenweg – Kerklaan als specifiek knelpunt is benoemd. De zorgen omtrent de verkeersveiligheid in genoemd gebied zijn toegenomen sinds de opening van het Zernike College aan de Kerklaan.

Deze verkenning moet in nauwe samenhang worden gezien met een aantal lopende projecten en maatregelen die in dat kader in voorbereiding zijn. Het gaat hierbij ondermeer om de ontwikkeling van de woningbouw DHE 5/6 en het in dat kader opgestelde Verkeersplan Haren noord, de ontwikkeling Raadhuisplein en de Fietsroute Plus, waarvoor op dit moment concreet gewerkt wordt aan een inrichtingsplan.

In het kader van bovengenoemde projecten en verkeersonderzoeken zijn diverse verkeersmaatregelen uitgewerkt of als potentiële oplossingrichting benoemd. De basis voor het verbeteren van de verkeerssituatie in Haren is opgenomen in de Verkeersstructuurvisie Haren zoals opgenomen in het GVVP. Gegeven de ruimtelijke ontwikkelingen, de actuele knelpunten en de maatschappelijke discussie is er behoefte aan een integraal en concreet inzicht in (mogelijke) verkeersmaatregelen voor het verder verbeteren van de verkeerssituatie in Haren en voor het anticiperen op de ontwikkelingen.

Veel maatregelen zijn reeds benoemd en/of in uitwerking. Het is goed om dat beeld concreet neer te zetten. In dit document wordt een totaaloverzicht gegeven van verkeersmaatregelen die reeds zijn benoemd. De status hiervan verschilt van concreet geplande maatregelen tot ideeën en nader uit te werken opgaven.

Als toevoeging aan deze maatregelen heeft een verkenning plaatsgevonden van aanvullende maatregelen voor het verbeteren van de verkeerssituatie in Haren. Dat wordt in dit rapport beschreven. Het uitwerkingsniveau van deze aanvullende maatregelen verschilt van bijvoorbeeld tot ideeën voor het verbeteren van routes (structuurniveau) tot concrete maatregelen voor het verbeteren van kruispunten (inrichtingsniveau).

Opbouw

Dit document is als volgt opgebouwd:

1. Inventarisatie huidige verkeerssituatie (hoofdstuk 2).
2. Inventarisatie bestaand beleid en plannen (hoofdstuk 3).
3. Verkenning aanvullende maatregelen (hoofdstuk 4).
4. Conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 5).

Beoogde doelen

Als gevolg van de concentratie van verkeersstromen in het centrum van Haren worden knelpunten ervaren. Dit geldt specifiek voor de Molenweg. Een deel van het verkeer is doorgaand ten opzichte van het centrum. Dit geldt ondermeer voor verkeer tussen Oosterhaar en de Rijksstraatweg en A28. Het verminderen van doorgaand verkeer door het centrum kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeerssituatie. Niet alleen de huidige situatie, maar ook de actuele projecten en opgaven vragen om (aanvullende) verkeersmaatregelen.

Een van de concrete projecten waar op dit moment aan gewerkt wordt is de inrichting van de Fietsroute Plus Groningen Haren. Deze route loopt door Haren via de ondermeer de Jachtlaan, Kromme Elleboog en Kerklaan. In het derde kwartaal van 2016 wordt in dit kader de reconstructie van de Jachtlaan uitgevoerd. Voor het goed functioneren van de Fietsroute Plus is het verminderen van het autoverkeer op deze route nodig.

Met de (aanvullende) verkeersmaatregelen worden de volgende doelen nagestreefd:

- verminderen doorgaand¹ autoverkeer door het centrum van Haren (Kromme Elleboog / Oosterweg / Molenweg / Kerklaan e.o);
- verminderen autoverkeer op Fietsroute Plus;
- verbeteren verkeerssituatie Molenweg eo;
- verbeteren verkeersveiligheid kwetsbare doelgroepen.

Randvoorwaarden

Bij het treffen van verkeersmaatregelen moet een goede afweging worden gemaakt van de effecten die er mee worden nagestreefd en van de mogelijke negatieve neveneffecten. De verkeersstructuur van Haren is kwetsbaar door de organische en fijnmazige opbouw, waarbij met name in oost-west richting weinig herkenbare verzamelroutes aanwezig zijn. Door deze opbouw is er een leiden maatregelen op de ene route gauw tot neveneffecten op andere routes.

Ook kunnen maatregelen die positief zijn voor het fietsverkeer als neveneffect negatieve consequenties hebben voor bijvoorbeeld hulpdiensten. Dit kan ook gelden voor snelheidsremmende maatregelen die positief zijn voor de verkeersveiligheid, maar negatief voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer.

Bij het nadenken over aanvullende verkeersmaatregelen in Haren moet een goede integrale afweging worden gemaakt van de voor- en nadelen.

¹ Daar waar in dit rapport wordt gesproken over doorgaand verkeer gaat het om verkeer met herkomst en / of bestemming in Haren dat doorgaand is ten opzichte van het centrum.

Hierbij dient rekening gehouden te worden met de onderstaande randvoorwaarden:

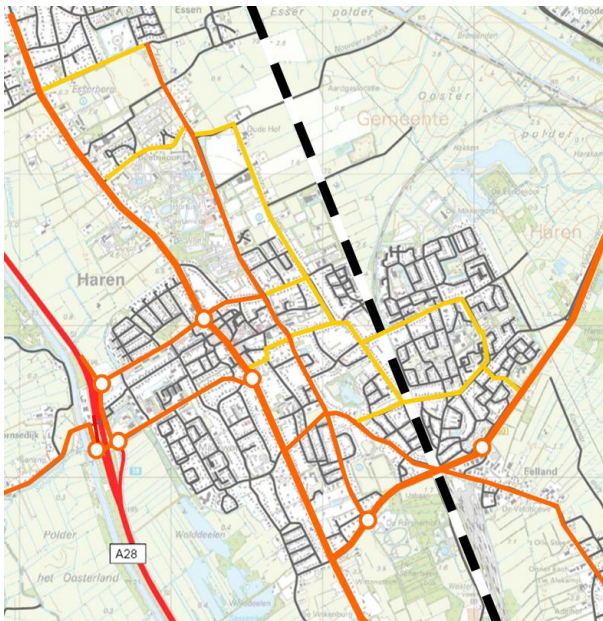
- waarborgen bereikbaarheid hulpdiensten;
- openbaar vervoer; buslijn 51 via route Groningen – Dilgtweg – Kerklaan – Kromme Elleboog – Oosterweg – station – Middelhorsterweg – Blekenweg – Onnen;
- bereikbaarheid parkeren centrum;
- bevoorravingsverkeer;
- bereikbaarheid P+R/station.

2 Huidige verkeerssituatie

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de verkeersstructuur van Haren. Er wordt ingegaan op de opbouw van het wegennet en de rol die de verschillende wegen in Haren daarin vervullen. Ook wordt inzicht gegeven in de bestaande verkeersdruk en routes. Dit hoofdstuk sluit af met het benoemen van knelpunten.

2.1 Verkeersstructuur

Een belangrijk kenmerk en kwaliteit van het Harense wegennet is de fijne rasterstructuur. 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 Rijksweg, 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.

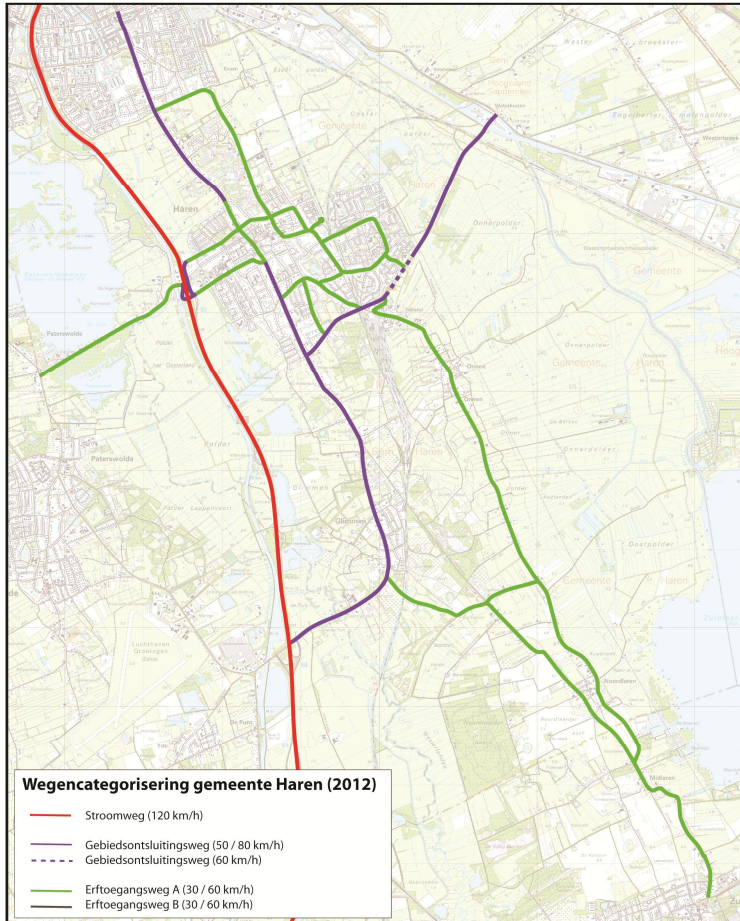


Opbouw wegennet Haren

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

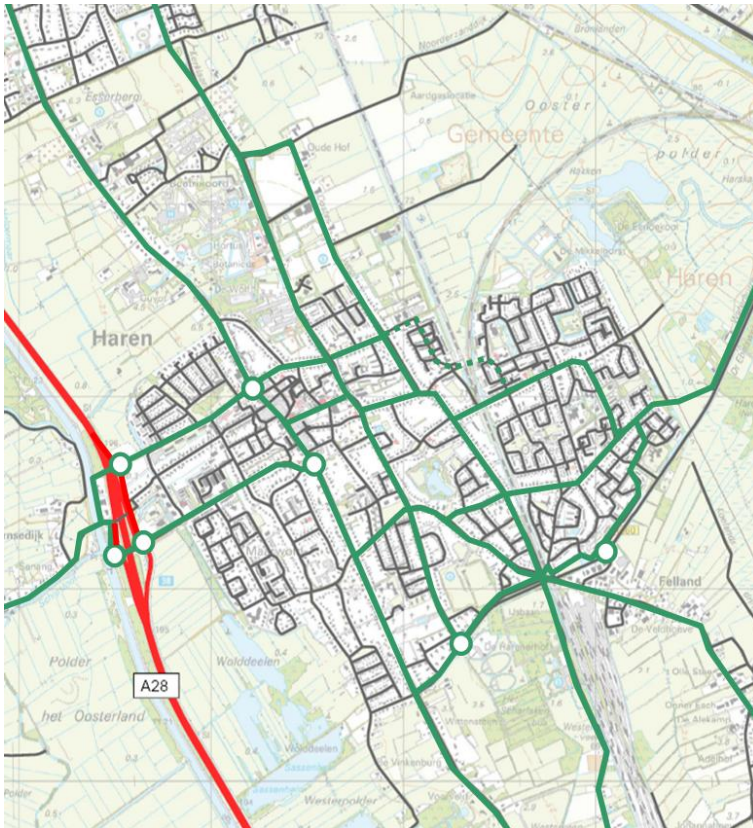
- rood: A28;
- oranje: o.a. Rijksweg, Ebelsweg, Hertenaan, Kerklaan, Molenweg;
- geel: o.a. Middelhorsterweg, Stationsweg, Oosterweg;
- grijs: overige wegen.

Zoals beschreven is het met name de noord-zuid structuur die in het wegennet herkenbaar is. De oost-west verbindingen in Haren tussen de Rijksweg en de A28 zijn de Emmalaan en Vondellaan. De meest herkenbare oost-west verbindingen tussen de Rijksweg 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.



In het GVVP is de wegencategorisering opgenomen. Daarin is wat betreft de gemeentelijke wegen onderscheid gemaakt in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Binnen de bebouwde kom van Haren geldt voor deze wegen respectievelijk een maximumsnelheid van 50 km/h en 30 km/h. Voor de Kerklaan, Dilgtweg en een deel van de Emmalaan geldt in de huidige situatie nog een snelheidslimiet van 50 km/h. In het wegencategoriseringsplan zijn deze wegen aangemerkt als erftoegangswegen. In lijn met de functie is het voornemen om in de toekomst de snelheid op deze wegen terug te brengen naar 30 km/h. Voor de Kerklaan geldt dat bij de aanstaande herinrichting in het kader van de projecten DHE 5/6 en Fietsroute Plus de bestaande 30 km/h grens nabij de Molenweg op schuift in noordelijke richting tot noordelijk van de kruising met de Oosterweg.

Bijna alle wegen binnen de bebouwde kom van Haren zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen. Passend bij deze functie is sprake van een gemengde verkeersafwikkeling op deze wegen: de fietsers delen de rijbaan met het autoverkeer. Het fietsverkeer verdeelt zich over het wegennet. In het GVVP is in beeld gebracht wat de hoofd fietsroutes zijn. Dit kaartbeeld is hieronder opgenomen.



Hoofdstructuur fiets

2.2 Intensiteiten en routes

Om een beeld te geven van de huidige verkeersbelasting op de wegen in Haren zijn in de volgende afbeelding de huidige verkeersintensiteiten weergegeven.

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 laatste jaren sprake is van een afname zichtbaar is van de verkeersintensiteiten. Deze daling is ongeveer 15% ten opzichte van het niveau van een jaar of 10 geleden (waarbij de precieze cijfers per straat verschillen) Voor de Kerklaan geldt dat een stijging van de verkeersintensiteit zichtbaar is door de realisatie van DHE deelgebied 3.

Mogelijke verklaring daling verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten op het lokale wegennet in en rond Haren vertonen een dalende trend. Mogelijke hypothesen, die gecombineerd leiden tot een daling zijn:

- demografische ontwikkelingen: vergrijzing, afname beroepsbevolking, sterfteoverschot heeft compenserende werking op migratieoverschot;
- door vergrijzing minder spitsgebonden verkeer;
- economische ontwikkeling crisis: de economische crisis leidt tot een daling van het autogebruik en van de verkeersintensiteiten;
- verandering in koopgedrag / internet winkelen: er is sprake van een toename aankopen via internet door consumenten. Een vergelijking van het parkeeronderzoek uit 2009 met 2012 laat een daling van het aantal geparkeerde auto's in het centrum zien. Hier ligt een relatie met het voorgaande punt;
- afname piekmomenten veroorzaakt door winkelen door verruiming openingstijden: avondopenstellingen en koopzondag;
- toename flexibiliteit in werktijden: leidt tot een afvlakking van de pieken en een grotere spreiding over de dag.

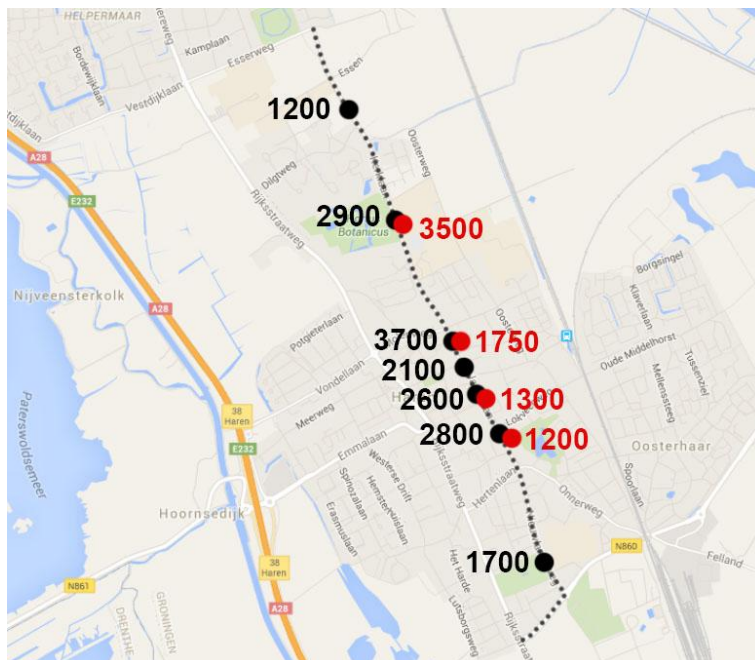
Fietsverkeer

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 (2012). 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. In het kader van het project Fietsroute Plus zijn de fietsintensiteiten op verschillende punten op de route in beeld gebracht, alsmede de intensiteit van het autoverkeer op die punten. De weergegeven intensiteiten betreffen totalen van een werkdag. Wat op valt is dat de Jachtlaan tussen de Kerkstraat en de Stationsweg duidelijk drukker is dan de aangrenzende delen van de Jachtlaan en Kromme Elleboog. Dit heeft met de fietsstroom Stationsweg – Kerkstraat (Oosterhaar – centrum vv).

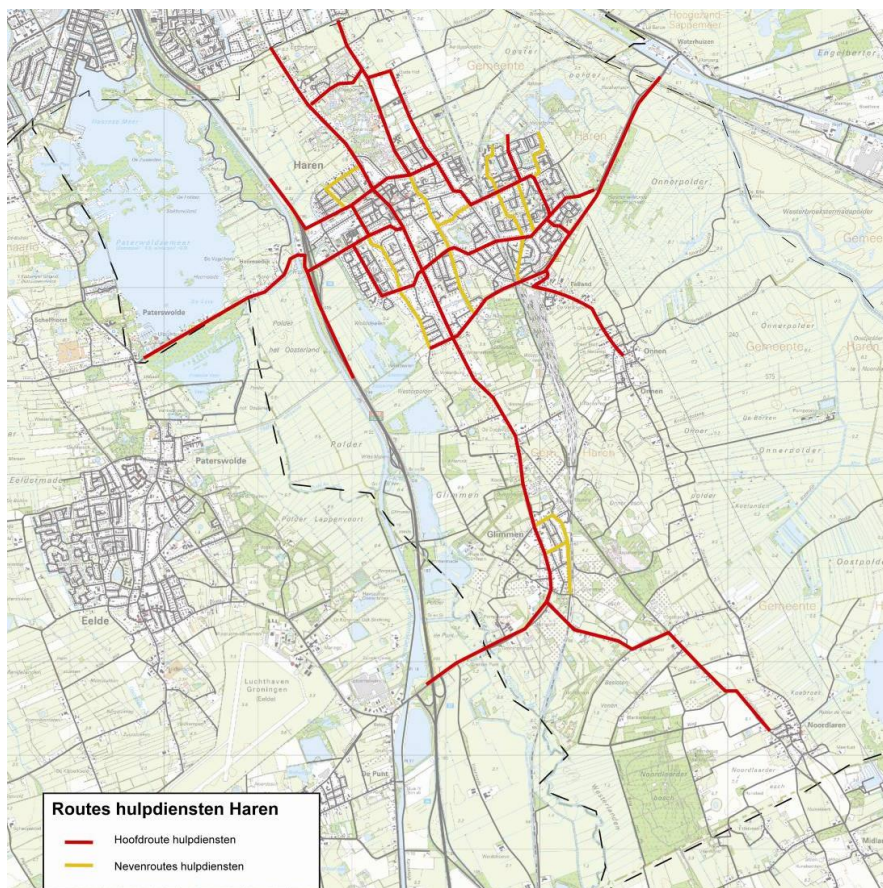


De rode getallen in de kaart zijn fietsintensiteiten, de zwarte de intensiteiten van het autoverkeer. Door de realisatie van het Zernike College aan de Jachtlaan zijn de fietsintensiteiten op de Fietsroute Plus toegenomen. Deze toename is nog niet in de cijfers opgenomen.

2.3 Routes hulpdiensten

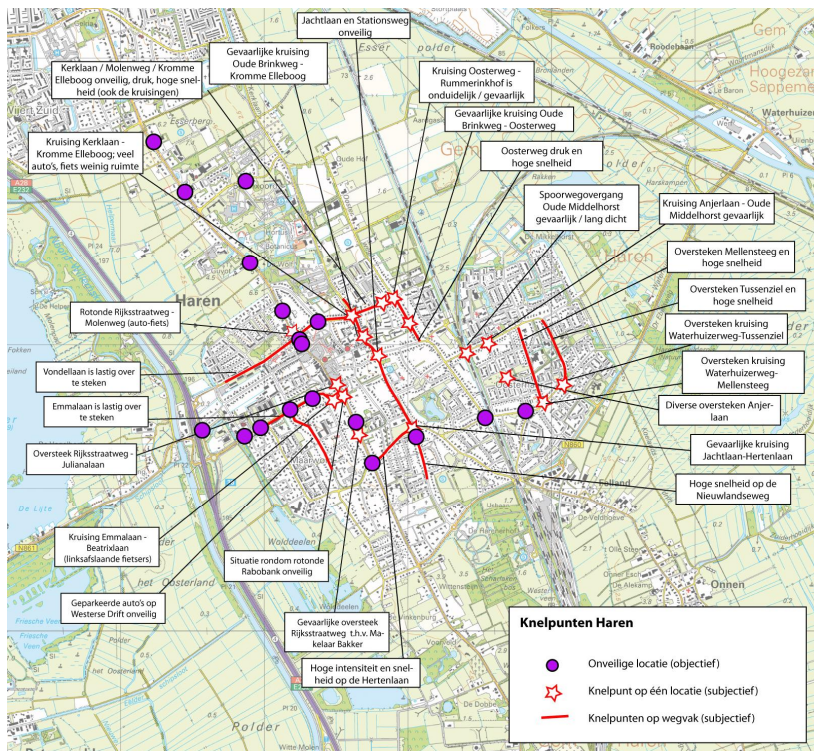
Door de brandweer zijn de volgende aandachtspunten genoemd bij toekomstige ontwikkelingen in Haren.

- 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.



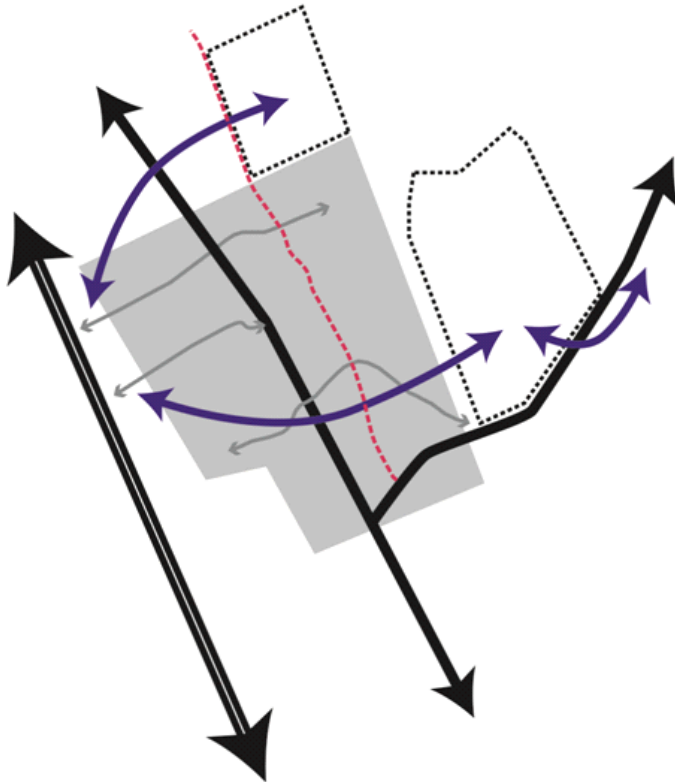
2.4 Knelpunten

In onderstaande kaart zijn de knelpunten opgenomen zoals die in het kader van het GVVP zijn geïnventariseerd. Ondermeer de routes Kerklaan – Kromme Elleboog – Jachtlaan – Nieuwlandsweg en Oosterweg – Kromme Elleboog vallen op in de kaart. Op de eerstgenoemde route wordt op dit moment concreet gewerkt aan een plan voor de inrichting van de Fietsroute Plus. Als onderdeel daarvan moeten de bestaande knelpunten aangepakt worden. Op de Vondellaan heeft inmiddels een herinrichting plaatsgevonden. Voor de overige knelpunten geldt dat aanvullende maatregelen kunnen leiden tot het verbeteren van de verkeerssituatie. In de ingediende motie d.d. 26 – 10-2015 is met name aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie in het gebied Molenweg – Kerklaan – Kromme Elleboog.



De oorzaak van het ontstaan van verkeersproblemen in Haren ligt in belangrijke mate in de huidige verkeersstructuur en de ontwikkelingen die in Haren plaatsgevonden hebben en plaatsvinden. In het GVVP is in 2012 aangegeven dat het wenselijk is om aan de noordzijde te voorzien in de uitbreiding van de verkeersstructuur voor autoverkeer, en dat die wenselijkheid bij de verdere ontwikkeling van Haren Noord en het Raadhuisplein noodzakelijk wordt. Voor het substantieel aanpakken van de problemen die ervaren worden op de Molenweg en omgeving is een uitbreiding van de verkeersstructuur in het noordelijk deel van Haren nodig. In de huidige situatie wordt de verkeersdruk op enkele wegen als hoger dan wenselijk ervaren. Dit leidt tot (subjectieve) verkeersonveiligheid.

In de figuur op pagina 14 is in het grijs de 'oude' kern van Haren weergegeven. De verkeersstructuur was in die fase prima berekent op haar taak. Later is Oosterhaar gerealiseerd en aangesloten op de bestaande structuur. Dit leidde tot extra verkeer op bestaande wegen. Op dit moment vindt uitbreiding van Haren plaats aan de noordzijde. Ook deze bebouwing wordt aangesloten op het bestaande wegennet. Het moment dat de verkeersstructuur niet meer op haar taak berekent is, lijkt te zijn gekomen. In de verkeersstructuurvisie die is opgenomen in het GVVP is in 2012 aangegeven dat toevoegingen aan de verkeersstructuur voor auto en fiets aan de noordzijde gewenst waren en dat die wenselijkheid op een gegeven moment, bij verdere ontwikkeling van Haren Noord en de ontwikkeling op het Raadhuisplein, noodzakelijk zou worden.



De van oudsher fijne rasterstructuur van Haren is kwetsbaar. Door het ontbreken van duidelijke en voldoende oost- west verbindingen treedt op sommige daarvan een te grote concentratie van verkeer op. De verkeersstructuur van Haren raakt in onbalans doordat zij niet mee groeit met de ontwikkelingen. In bovenstaande kaart is met de rode stippellijn de Fietsroute Plus aangegeven. De inrichting daarvan, waarbij het gaat om het verbeteren van de kwaliteit van de route voor fietsers, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanpakken van bestaande knelpunten, moet zorgvuldig gebeuren. Het wegennet van Haren is kwetsbaar voor aanpassingen in de structuur en circulatie. Het wegennet heeft altijd gefunctioneerd als systeem waarover het verkeer zich 'organisch' verdeelt. In die zin is de inrichting van de noord-zuidroute vanaf de Kerklaan naar de Nieuwlandsweg als Fietsroute Plus, waarbij het instellen van de voorrang op de route in beeld is vanuit de kwaliteitseisen voor een dergelijke hoofd fietsroute, een bijzondere maatregel die breekt met tot op heden gehanteerde inrichtingsprincipes voor het Harense wegennet.

De totale omvang van het doorgaand verkeer door Haren Noord vanuit Oosterhaar naar de Rijksstraatweg wordt op grond van eerdere verkeersonderzoeken geschat op circa 2.000 verkeersbewegingen per etmaal. In eerdere verkeersanalyses is het effect van een nieuwe autoverbinding tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg geschat op een reductie van het aantal verkeersbewegingen op de Molenweg van circa 2.000 per etmaal. Deze getallen geven aan dat maatregelen op structuurniveau een substantiële bijdrage leveren aan het verminderen van het verkeer door het centrum van Haren en daarmee aan het oplossen van de belangrijkste verkeersproblemen. Deze maatregelen op structuurniveau worden als noodzakelijk gezien voor het substantieel verbeteren van de verkeerssituatie. Ook het verbeteren van de relatie vanuit Oosterhaar naar de Ebelsweg (en verder naar Groningen) kan een meer beperkte bijdrage leveren aan het verminderen van het doorgaande verkeer door het centrum.

3 Inventarisatie bestaand beleid en plannen

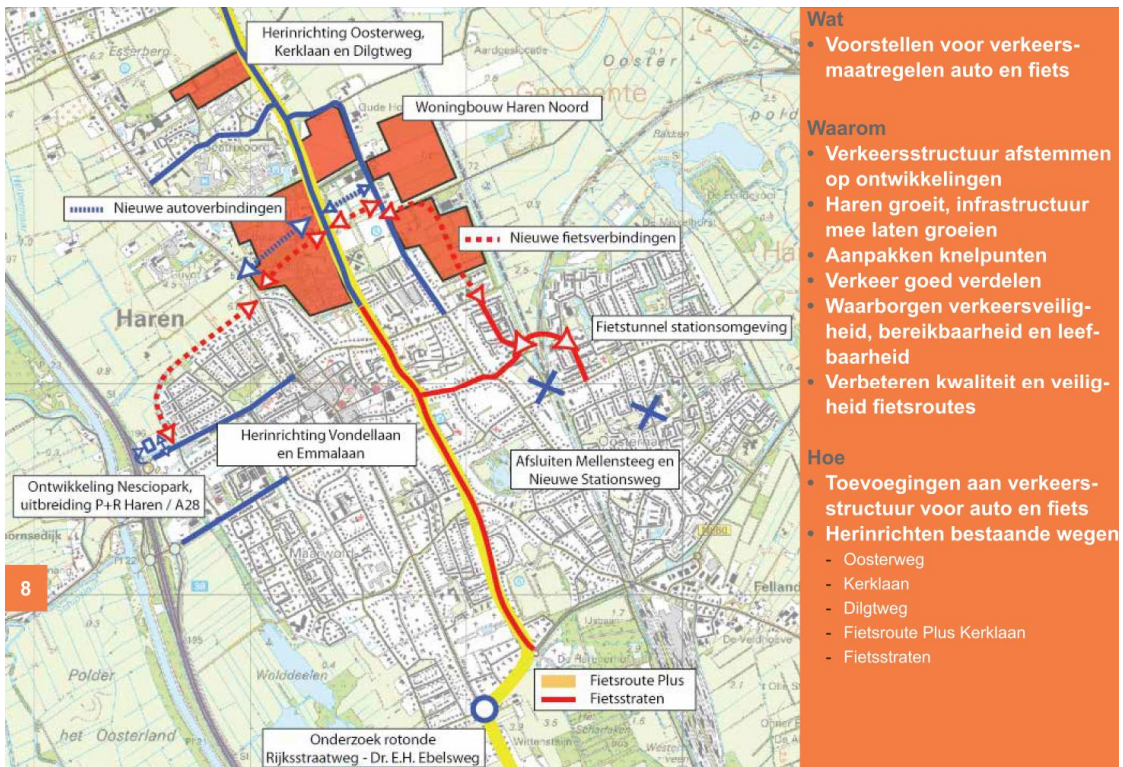
In dit hoofdstuk wordt een totaaloverzicht gegeven van bestaand beleid, verkeersplannen en verkeersmaatregelen die als onderdeel van verschillende projecten reeds gepland of in onderzoek zijn. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- GVVP
- Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein
- Herinrichting Kerklaan
- Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren
- Verkeersplan Haren Noord DHE 5/6
- Planvorming Fietsroute Plus Groningen – Haren

In dit hoofdstuk zijn de relevante hoofdlijnen uit bovengenoemde documenten opgenomen. Voor de rapportages Herinrichting Kerklaan en Actualisatie Verkeersprognoses centrum Haren geldt dat meer uitgebreide informatie is opgenomen in bijlage 1 en 2.

3.1 Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP)

In het GVVP is een verkeersstructuurvisie opgenomen met maatregelen die gericht zijn op het aanpakken van knelpunten en die anticiperen op ontwikkelingen. De verkeersstructuurvisie schetst een wenselijk eindbeeld. De verkeersstructuurvisie bevat een integraal pakket aan maatregelen die op elkaar zijn afgestemd.



Verkeersstructuurvisie, GVVP

In het GVVP Haren is over bovengenoemde nieuwe oost-west verbinding het volgende opgenomen: *‘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. En verder: ‘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’.*

In het GVVP is ten aanzien van de verwachte effecten van de aanleg van de nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg het volgende aangegeven: *‘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’.* Door de realisatie van de fietsverbinding Vondellaan / Nesciopark – Rijksstraatweg – Kerklaan – Oosterweg wordt de fietsstructuur aan de noordkant van Haren verbeterd, passend bij de ontwikkelingen aan deze kant van Haren. Door deze verbinding worden fietsers (waaronder veel scholieren) naar bestemmingen aan de noordkant van Haren een nieuwe route geboden, als alternatief voor de Molenweg.

3.2 Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein

In het rapport ‘Verkeersadvies Raadhuisplein – Haderaplein’ (2012) is geconcludeerd dat de ontwikkeling op het Raadhuisplein - Haderaplein zal leiden tot een grotere verkeersdruk in het centrum van Haren. Korte wachtrijen van auto’s, die in de huidige situatie tijdens de spitsen af en toe optreden, zullen bij een invulling op het Raadhuisplein - Haderaplein met een grote supermarkt in de toekomstige situatie tijdens de spitsen regelmatig voorkomen.

Voor de ontsluiting van de locatie zijn verschillende varianten 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. Verkeerskundig gezien is het hierbij nadrukkelijk wenselijker te kiezen voor een verplaatsing van de Albert Heijn in plaats van het toevoegen van een extra supermarkt. Het eerste scenario zorgt reeds voor een aanzienlijke toename van de verkeersdruk in het centrum, in het tweede scenario wordt die druk nog groter. Bij het toevoegen van een supermarkt aan het centrum blijft de huidige drukke verkeerssituatie aan de Kerkstraat bestaan. Een verplaatsing van de supermarkt betekent verkeerskundig een verbetering op de Kerkstraat.

Ten aanzien van ‘de beste wijze van ontsluiten’ wordt opgemerkt dat de ontwikkeling op het Raadhuisplein – Haderaplein en andere ontwikkelingen in Haren, zoals de woningbouw in het gebied Dilgt, Hemmen, Essen leiden tot een stijging van de verkeersintensiteit waardoor de verkeersafwikkeling in het centrum zal verslechteren, met name op de Molenweg. De oplossing voor het aanpakken van de problematiek op de Molenweg ligt in het ontlasten van de Molenweg door het realiseren van nieuwe verbindingen auto en fietsverkeer. Voor de auto gaat het hierbij om het realiseren van een nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg. Voor de fietsers gaat het om het realiseren van een nieuwe verbinding Vondellaan / Nesciopark – Rijksstraatweg – Kerklaan – Oosterweg. Deze elementen zijn opgenomen in de verkeersstructuurvisie in het GVVP.

3.3 Herinrichting Kerklaan

In de rapportage Herinrichting Kerklaan d.d. oktober 2013 is ingegaan op de volgende onderwerpen:

- modellen fietspad: éézijdig of tweezijdig
- inrichtingsprincipes Kerklaan

Ten aanzien van de modellen fietspad is geadviseerd het huidige fietspad aan de westzijde te handhaven en niet te voorzien in een fietspad aan de oostzijde. Nadere informatie en onderbouwing is opgenomen in bijlage 1.

Ten aanzien van de inrichtingsprincipes is voor de Kerklaan het volgende voorgesteld:

- gedeelte ten noorden van Schoutenlaan: wegbreedte ca. 6 meter met rijloper in lichte(re) kleur en donkere kanstroken;
- verbijzondering inrichting ter hoogte van Zernike College (pleinachtig);
- inrichting gedeelte tussen Schoutenlaan en Molenweg als fietsstraat.

Nadere informatie over de in de rapportage Herinrichting Kerklaan d.d. oktober 2013 voorgestelde inrichtingsprincipes voor de Kerklaan is opgenomen in bijlage 1.

3.4 Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren

In de rapportage Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren (d.d. 05-11-2014) wordt ingegaan op de volgende zaken:

- ontwikkeling verkeersintensiteiten;
- ontsluiting ontwikkeling Raadhuisplein;
- verkenning oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de verkeerssituatie in (het centrum van) Haren en voor het anticiperen op de ontwikkelingen.

Onderstaand de oplossingrichtingen die zijn opgenomen in de rapportage Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren. Voor enkele van deze oplossingrichtingen geldt dat er reeds voorstellen zijn uitgewerkt. Voor andere geldt dat deze Quick scan aanvullend verkeersmaatregelen Haren een verdieping / concretisering geeft van genoemde oplossingrichtingen.

- Realisatie verbinding Oosterweg – Rijksstraatweg.
- Maatregelen op structuurniveau uit verkeersstructuurvisie: nieuwe verbindingen voor auto en fiets voor verbeteren van situatie op ondermeer Molenweg: een fietsverbinding tussen de Rijksstraatweg / Botanicuslaan en Kerklaan wordt op dit moment onderzocht.
- Maatregelen Fietsroute Plus Jachtlaan – Kromme Elleboog – Rijksstraatweg en fietsstraten uitwerken.
- Maatregelvoorstellen zoals opgenomen op kaart Verkeersmaatregelen Kerklaan – Oosterweg eo. Voorstellen zijn uitgewerkt, communicatie met omgeving moet nog plaatsvinden.
- Modellenstudie kruising Molenweg – Kerklaan nader uitwerken.
- Maatregelen voor beïnvloeden van verkeersintensiteiten (auto) nader onderzoeken.
- Verkeer blijven monitoren. De verkeersintensiteiten in Haren tonen in de afgelopen jaren een daling. Het is van belang de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten te blijven monitoren.

In bijlage 2 zijn relevante passages uit de rapportage Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren opgenomen.

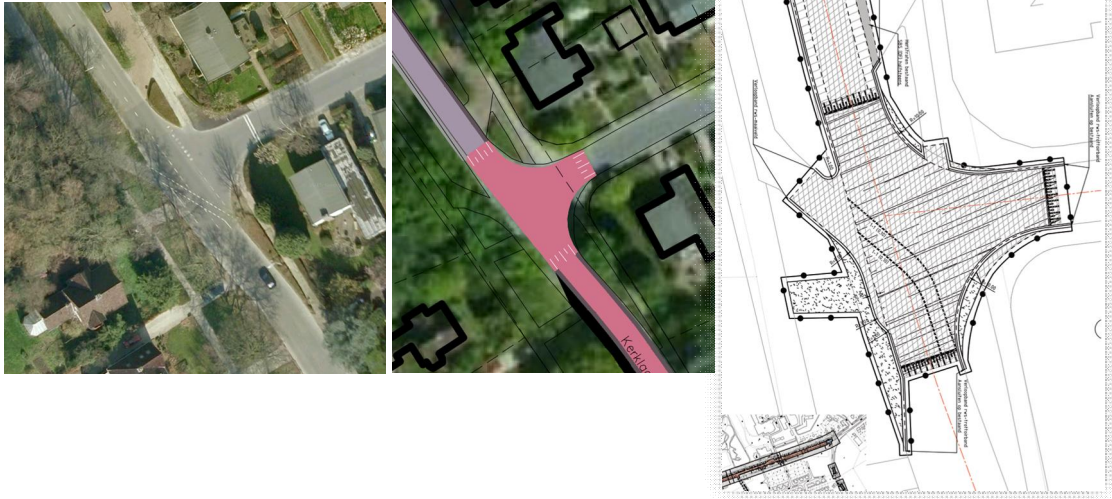
3.5 Verkeersplan DHE 5/6

In het kader van de ontwikkeling DHE 5/6 is het Verkeersplan DHE 5/6 opgesteld. Onderdeel hiervan was een concreet plan met maatregelen voor de Kerklaan – Oosterweg en omgeving. Deze maatregelen zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



Op dit moment worden de maatregelen voor de Kerklaan concreet uitgewerkt. De concrete maatregelen betreffen:

- herinrichting Kerklaan gedeelte Schoutelaan – Oosterweg (inclusief deze beide kruisingen);
- Kerklaan wordt op dit gedeelte 30 km/h;
- de kruising Schoutelaan wordt uitgevoerd als kruispuntplateau in rood asfalt. Hierdoor wordt de snelheid geremd, het kruispunt en de oversteek daarop visueel geaccentueerd in het wegbeeld. De kruising wordt ook kleiner gemaakt, waardoor de overzichtelijkheid wordt vergroot;
- de overige kruispunten worden overeenkomstig de Schoutelaan uitgevoerd.



3.6 Planvorming Fietsroute Plus Groningen Haren

Op dit moment wordt het schetsontwerp voor de Fietsroute Plus Groningen – Haren uitgewerkt. Onderdeel van het project is het uitvoeren van consultatiebijeenkomsten waarin met de volgende partijen wordt gesproken over (de voorkeuren ten aanzien van) het schetsontwerp:

- provincie Groningen;
- gemeente Groningen;
- gemeente Haren;
- Fietsersbond;
- Veilig Verkeer Nederland;
- Politie;
- Qbuzz.

Inmiddels zijn twee consultatiebijeenkomsten uitgevoerd. De verslagen van de overleggen zijn in bijlage 3 bij deze rapportage gevoegd.

De volgende onderwerpen worden behandeld:

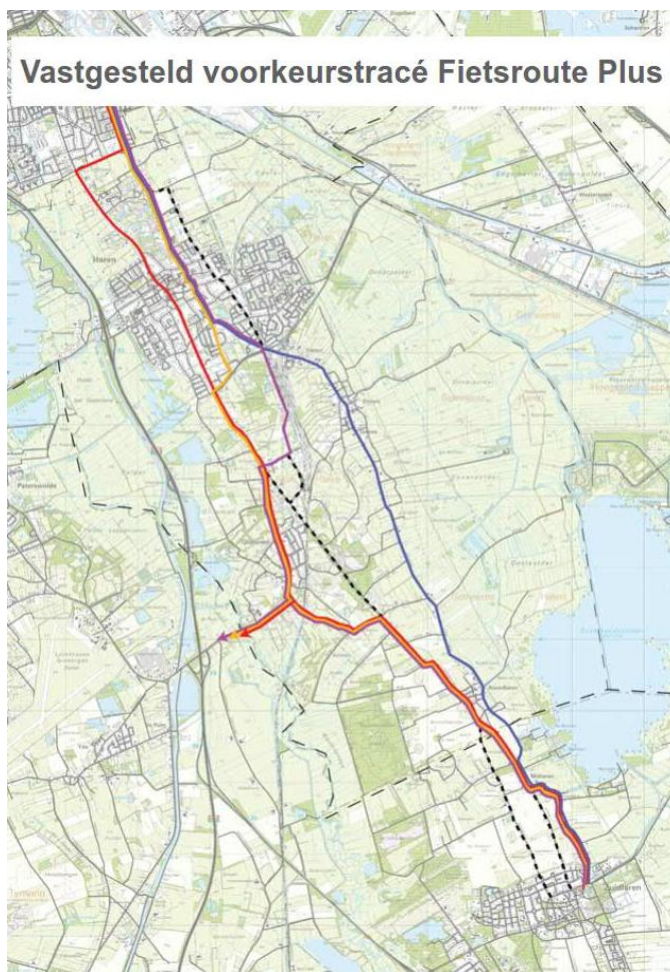
- routekeuze Fietsroute Plus Groningen – Haren;
- kenmerken fietsroute Haren - (fietspad en gemengd gebruik);
- richtlijnen fietsstraat;
- beschrijving huidig gebruik fietsroute plus;
- de Harense situatie: kenmerken huidige wegen gevolgen voor fietsstraat;
- beschrijven varianten voor de inrichting;
- voorkeur voor profiel volgens consultatie;
- beschrijven principes voor kruispunten.

Routekeuze Fietsroute Plus Groningen – Haren

In het GVVV zijn verschillende routes onderzocht. Het tracé via de Kerklaan – Kromme Elleboog – Jachtlaan – Nieuwlandsweg is als route gekozen.

Besluitvorming

- College van B&W gemeente Haren
 - Voorkeurstracé vastgesteld als tracé voor fietsroute plus; middelen beschikbaar voor uitwerking (besluit d.d. 23-3-2015)
 - Toezeggen bijdrage van € 268.000 (besluit d.d. 3-11-2015)
- Provincie Groningen
 - GS (besluit d.d. 27-10-2015)
 - Statencommissie (besluit 25-11-2015)
 - Provinciale Staten (besluit 16-12-2015)
- RGA (onderdeel BB-II, via I&M)
 - Plan van aanpak Beter Benutten ondertekend op 2 juli 2015
 - Definitief go/no go besluit (PM)



Kenmerken route: langs de Kerklaan is een vrijliggend fietspad aanwezig. Op het resterende deel maken de fietsers samen met het autoverkeer gebruik van de weg.

In de afbeelding op de volgende pagina is de Fietsroute Plus in Haren in beeld gebracht. In eerste instantie wordt het gedeelte tot de kruising met de Hertenlaan gerealiseerd.

Fietsroute Plus Groningen-Zuidlaren	
Mogelijke tracés	
—	Tracé 1 Groningerstraat - Zuidlaardsweg - Rijksweg - Verlengde Hereweg
—	Tracé 2 Groningerstraat - Zuidlaardsweg - Rijksweg - Nieuwlandsweg - Kerklaan
—	Tracé 3 Groningerstraat - Zuidlaardsweg - Rijksweg - Geertsemaweg - Kerklaan
—	Tracé 4 Groningerstraat - Lageweg - Zuidveld - Onnenweg - Kerklaan
- - -	Alternatieve routes

FIETSROUTE PLUS

Groningen - Haren

Gemeente Haren



FIETSRROUTE PLUS

Kader

- Beleidsnota Fiets: netwerk van Fietsroutes Plus
- "Een Fietsroute Plus is een fietspad dat breder en comfortabeler is dan een gewoon fietspad."
- "Met de aanleg van deze fietsroutes moet het fietsen prettiger en veiliger worden, waardoor op afstanden tot en met vijftien kilometer meer mensen voor de fiets kiezen in plaats van de auto"

Kwaliteitseisen en richtlijnen

De provincie Groningen heeft is haar fietsbeleid kwaliteitseisen benoemd voor een Fietsroute Plus. Deze zijn opgenomen in onderstaande tabel.

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

Voorgaande tabel heeft betrekking op tracés met vrijliggende fietspaden. In Haren bestaat gaat een groot deel van de route over wegen waar fietsers samen met het autoverkeer gebruik van maken. Om deze route als hoofdfietsroute te markeren en om te zorgen voor een nadrukkelijker positie van de fietser, wordt binnen Haren ingezet op het inrichtingen van de wegen op de route als fietsstraten.

Fietsstraten

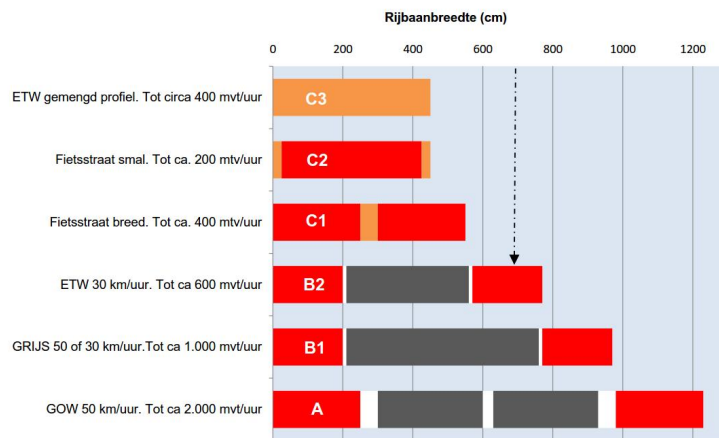
Voor fietsstraten wordt als richtlijn een maximale intensiteit van het autoverkeer van 2.500 per etmaal genoemd. Het toepassen van fietsstraten op routes met hogere intensiteiten autoverkeer wordt onderzocht. Qua intensiteiten geven de richtlijnen aan dat de hoeveelheid fietserkeer dominant aan het autoverkeer moet zijn. In de huidige situatie is het beeld van de intensiteiten op de route anders. Intensiteiten van het autoverkeer zijn op (grotere delen van) de route hoger dan 2.500 per etmaal, en de intensiteit van het fietsverkeer is lager dan de intensiteit van het autoverkeer (waarbij wordt opgemerkt dat de realisatie van het Zernike College aan de Kerklaan nog niet in de cijfers is opgenomen). De opgave is om de hoeveelheid autoverkeer op de route te verminderen.

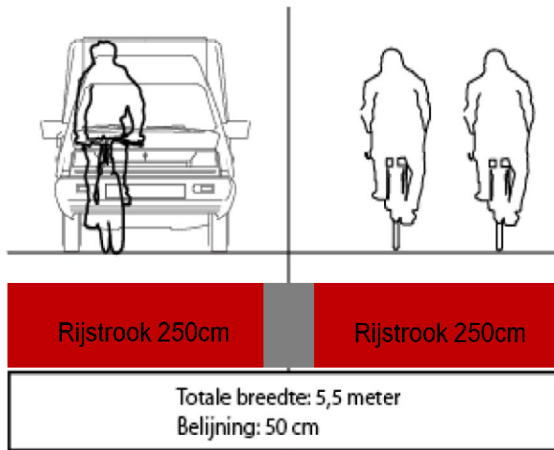


Fietsstraten

- Wijze van inrichten
- Fietser leidend, auto te gast
- Geen officiële status

Wegen smaller dan 5,8 meter bij hoofdfietsroute mogelijk fietsstraat





Voorbeelden fietsstraten



Onderzoek fietsstraten (TU Delft, SWOV, Grontmij)

Belangrijke aspecten:

- Herkenbaarheid waarborgen
- Profiel met fietsers in het midden levert lagere snelheden op dan profiel met middenberm
- V85 vaak nog te hoog > drempels: kruispuntplateaus
- Fietsers in het midden meest vergevingsgezind
- Aanbeveling: profiel met fietsers in het midden als standaardvorm, één standaard verkeersbord vaststellen

De Harense situatie

In de afbeelding op de volgende pagina is de Harense situatie ten aanzien van de Fietsroute Plus en de inrichting daarvan als fietsstraat nader toegelicht.

Belangrijk aspect van de potentiële fietsstraat in Haren is dat de route ook voor het autoverkeer een functie vervult. Zo vervult de Kromme Elleboog een functie in de ontsluiting van het centrum en bereikbaar maken van parkeerplaatsen, en maakt bevoorradingsverkeer gebruik van deze route. De Kromme Elleboog blijft deze functie houden. De Kerklaan vervult een rol in de ontsluiting van Haren Noord. Ook de bus (lijn 51) maakt gebruik van de Kerklaan. Dit brengt voor deze wegen met zich mee dat een wegprofiel met een breedte van 5,8 gewenst is.

Gegeven de rol van de verschillende wegvakken voor het autoverkeer (en vanwege de huidige verschillen in verkeersintensiteit) zou overwogen kunnen worden de fietsstraat qua inrichting te segmenteren: smaller op de Nieuwlandsweg en Jachtlaan, breder op de Kromme Elleboog en Kerklaan. Tijdens de consultatiebijeenkomsten bleek vanwege de herkenbaarheid en uniformiteit een voorkeur te bestaan om op de gehele route hetzelfde profiel te hanteren: een breedte van 5,8 meter. Gegeven dit vanuit het perspectief van fietsstraten gekeken vrij ruime profiel, is de voorkeur uitgesproken om te kiezen voor het principe waarbij de fietsers aan de kanten fietsen, gescheiden door een (overrijdbare) middenstrook.



FIETSSTRAAT

Harensse situatie

Gemeente Haren



Intensiteiten en richtlijnen

- Richtlijn: wenselijke wegbreedte tot ca. 4,5m
- Intensiteiten deels hoger dan richtlijnen
- Verhouding auto-fiets: fiets niet overal dominant

Doel

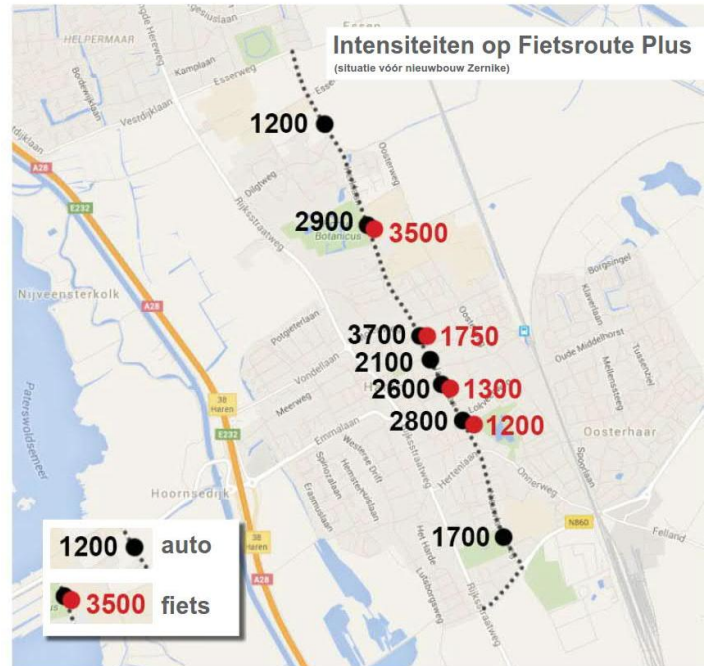
- Doel: de beste inrichting Fietsroute Plus
- Verbeteren aantrekkelijkheid, veiligheid, comfort
- Stimuleren fietsverkeer

Opgave:

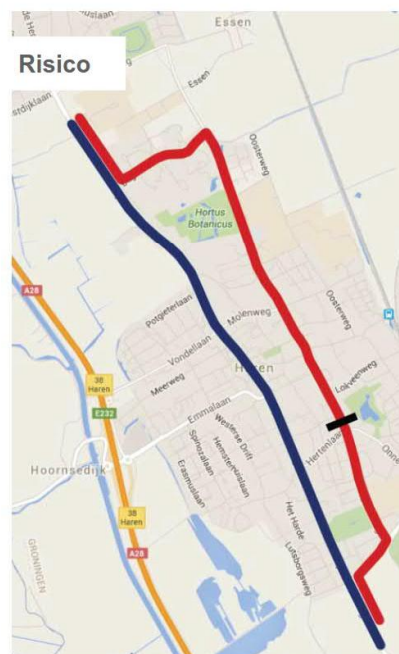
- Intensiteit autoverkeer omlaag
- Maatregelen verkeersstructuur

Risico:

- Fietsroute Plus aantrekkelijke voorrangsrouten autoverkeer



Toepassing Jachtlaan: 5,8m - fietsers midden



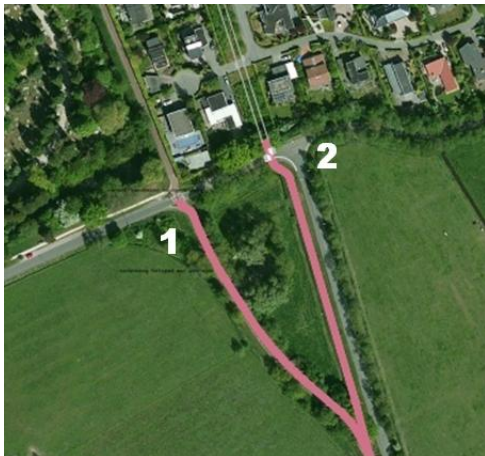
Het doel is de beste inrichting voor de Fietsroute Plus in Haren te creëren, die zorgt voor een comfortabele, verkeersveilige en aantrekkelijke route voor de fietsers, en die zorgt voor het aanpakken van bestaande knelpunten.

De intensiteit van het autoverkeer op de route past in de huidige situatie niet bij een fietsstraat. Het is de opgave om de hoeveelheid autoverkeer te verminderen. Daarvoor zijn maatregelen aan de verkeersstructuur noodzakelijk.

Een van de standaard kenmerken van een Fietsroute Plus (en fietsstraat) is dat de voorrang op de route geregeld is, om zoveel mogelijk comfort aan de (doorgaande) fietser te bieden. Voor Haren betekent dit dat de huidige ongeregelde kruisingen (zoals standaard binnen 30 km/h gebieden) veranderen in kruisingen waarop de voorrang geregeld is. Het risico hiervan is dat de route daardoor aantrekkelijker wordt voor autoverkeer en dat de snelheid omhoog gaat, omdat geen voorrang meer hoeft te worden verleend aan verkeer van rechts. De zijn precies de effecten die je niet wilt bij de inrichting van een fietsstraat. Dit brengt met zich mee dat (structurele) maatregelen in de route nodig zijn om het autoverkeer te verminderen en dat (op kruispunten) snelheidsremmende maatregelen nodig zijn.

Varianten voor de inrichting

Voor de aansluiting van de Kerklaan op de Fietsroute Plus via de Helperzoom in Groningen zijn twee opties in beeld: handhaven huidige tracé (1) of het rechtdoor trekken van de route vanaf de Kerklaan naar Saaksumborg (2). Tijdens de consultatie is een voorkeur uitgesproken voor de variant waarbij de route rechtdoor getrokken wordt.



Voor fietspaden op een Fietsroute Plus geldt een voorkeursbreedte van 3,5 meter voor een in twee richtingen bereden fietspad met meer dan 1.000 fietsers per dag. Dit houdt in dat het bestaande fietspad verbreed moet worden. Met betrekking tot het bestaande fietspad en de inrichting van de Kerklaan zijn een aantal opties mogelijk:

- verbreden van het bestaande fietspad in westelijke richting (aandachtspunt: nu als weinig ruimte tussen fietspad en erven van aanliggende woningen, waardoor weinig zich bij uitrijden uitritten);
- verbreden in oostelijke richting (aandachtspunt is aanwezigheid van bomen en orchideeën in middenberm);
- opheffen fietspad (ruimte benutten voor verbreden voetpad en verbreden groenberm) en Kerklaan inrichten als fietsstraat;
- extra fietspad oostelijk van de Kerklaan.

In de afbeelding op de volgende pagina zijn bovengenoemde varianten voorzien van plus- en minpunten. Tijdens de inloopsessie zijn de verschillende varianten als discussiepunt getoond.

FIETSROUTE PLUS

Haren: Kerklaan - Molenweg

Uitgangspunt: Kerklaan wordt afgewaardeerd naar 30 km/h

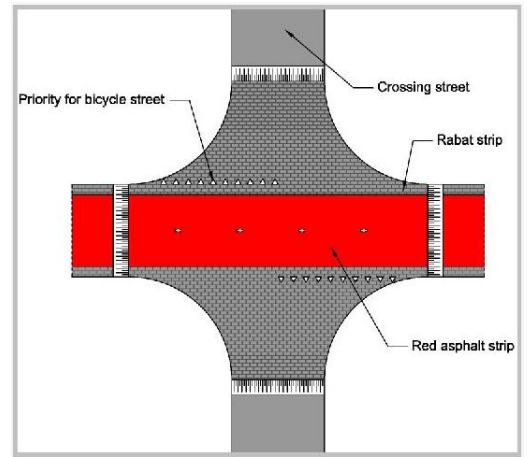
	fiets	auto	OV	groen
vrijliggend fietspad verbreden (oostzijde) 	<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> • breder fietspad • noodzakelijke verbreding niet overal haalbaar 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> • basiskennmerk 30 km/h is gemengd gebruik 	<p>○</p>	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> • kap ca. 30-40 bomen • aantasting orchideeën (beschermd)
fietsstraat - profiel fietsers midden 	<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> • meer ruimte • oversteken Schoutelaan en Zernike verdwijnen • kruising Dilgweg verbeterd • sluit aan bij principe Duurzaam Veilig (gemengd verkeer) 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> • fiets en auto op zelfde weg 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> • fiets en bus op zelfde weg • lagere snelheid bus: dienstregeling onder druk 	<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> • mogelijkheid meer groei-ruimte
fietsstraat - profiel fietsers zijkanten 	<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> • meer ruimte • oversteken Schoutelaan en Zernike verdwijnen • kruising Dilgweg verbeterd • sluit aan bij principe Duurzaam Veilig (gemengd verkeer) 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> • fiets en auto op zelfde weg 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> • fiets en bus op zelfde weg • lagere snelheid heeft gevolgen voor dienstregeling 	<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> • mogelijkheid meer groei-ruimte
tweezijdig fietspad (tot Zernike College) 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> • veel zijwegen oostzijde • niet conform kwaliteitseisen Fietsroute Plus • overmaat aan fietsinfrastructuur • (positief voor fietsers vanuit zuiden ri. Zernike) 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> • huidige situatie 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> • huidige situatie 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> • aantasting bestaande groenberm

Inrichting kruispunten

Als voorkeur voor de inrichting van kruispunten op de route is bij de consultatie de vorm zoals weergegeven in de volgende afbeelding benoemd. Hoerbij wordt uitgegaan van het regelen van de voorrang en het uitvoeren van de kruising als plateau (verhoogd en snelheidsremmen). Deze kruispuntvorm komt overeen de voorkeur zoals aangegeven in het door de TU Delft, SVOW en Grontmij uitgevoerde onderzoek.

Voor de kruispunten Molenweg – Kerklaan en Jachtlaan – Hertelaan geldt dat voor deze kruispunten (gezien het feit dat deze kruisingen qua gebruik van hogere orde zijn) nagedacht wordt over een specifieke inrichting. Hiervoor is in een eerdere stadium een modellenstudie verricht. Deze modellen zijn in de afbeelding op de volgende pagina weergegeven. In het volgende hoofdstuk (Aanvullende maatregelen) wordt een nadere uitwerking gegeven van de kruising Molenweg – Kerklaan.

Tijdens de consultatie is voor de kruisingen Molenweg – Kerklaan en Jachtlaan – Hertelaan een voorkeur uitgesproken voor de modellen linksboven en rechtsonder.



3.7 Totaalbeeld reeds benoemde verkeersmaatregelen

Onderstaande afbeelding geeft een totaalbeeld van alle in eerdere documenten benoemde verkeersmaatregelen. Deze komen overeen met de maatregelen zoals opgenomen in de verkeersstructuurvisie van het GVVP. De Vondellaan is inmiddels heringericht. De oplossingsrichtingen zoals benoemd in het rapport 'Actualisatie verkeersprognoses centrum Haren' zijn onderdeel van de verkenning van aanvullende maatregelen in het volgende hoofdstuk.



4 Verkenning aanvullende maatregelen

In hoofdstuk 3 is een totaaloverzicht opgenomen van reeds benoemde en in sommige gevallen reeds uitgewerkte verkeersmaatregelen. In dit hoofdstuk wordt een verkenning gemaakt van welke aanvullende verkeersmaatregelen nodig of gewenst zijn voor het verbeteren van de verkeerssituatie en het daarbij verbeteren of waarborgen van de verkeersveiligheid.

Bij het verkennen van aanvullende verkeersmaatregelen, dit zijn maatregelen die aanvullend zijn aan de verkeersmaatregelen DHE 5/6 en de Fietsroute Plus, wordt een benadering vanuit de volgende niveaus gevolgd:

- structuur;
- circulatie;
- inrichting.

De volgende aanvullende verkeersmaatregelen worden in dit hoofdstuk behandeld:

Structuur

1. Fysieke afsluiting kruising Oude Middelhorst – Middelhorsterweg
2. Verlagen intensiteit autoverkeer op Fietsroute Plus

Circulatie

3. Verkeer in twee richtingen op de Kerkstraat

Inrichting

4. Kruispunt Molenweg – Kerklaan
5. Minder aantrekkelijk maken doorgaande routes Haren Noord
6. Aantrekkelijker maken route via Onnerweg – Hertenlaan
7. Aantrekkelijker maken route via Dr. Ebelsweg

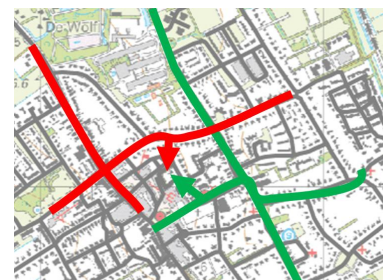
Met de (aanvullende) verkeersmaatregelen worden de volgende doelen nagestreefd:

- verminderen doorgaand autoverkeer door het centrum van Haren (Kromme Elleboog / Oosterweg / Molenweg / Kerklaan e.o);
- verminderen autoverkeer op fietsroute plus;
- verbeteren verkeerssituatie Molenweg eo;
- verbeteren verkeersveiligheid kwetsbare doelgroepen.

Voor het goed functioneren van het verkeerssysteem in Haren en voor het oplossen of voorkomen van knelpunten zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. In dit hoofdstuk wordt een eerste verkenning gegeven van mogelijk aanvullende maatregelen. Hierbij wordt aandacht besteed aan het volgende:

- beschrijving mogelijk aanvullende maatregelen in hoofdlijnen;
- concretisering aanvullende maatregelen: waar en hoe?
- verkenning oplossend vermogen en neveneffecten.

Er wordt een beschrijving gegeven van de verwachte effecten in hoofdlijnen: het oplossend vermogen van de maatregelen. Hierbij wordt ingegaan op de verkeerssituatie Haren totaal en specifiek op het effect op de verkeerssituatie Molenweg, Kerklaan, Jachtlaan, Kromme Elleboog (Fietsroute Plus).



*Belangrijke naderingsrichtingen
auto (rood) fiets (groen)*

Relatie met andere projecten

De raakvlakken met andere projecten zijn:

1. Verkeer Haren Noord: verkeersmaatregelen Haren Noord e.o. (maatregelen gericht op aanpakken en voorkomen van knelpunten);
2. Fietsroute Plus: maatregelen gericht op ontlasten centrum (Molenweg) en Fietsroute Plus (dit sluit aan op afbeelding op pagina 31 uit actualisatie verkeersprognose 2014);
3. Ontwikkeling Raadhuisplein: verplaatsing Albert Heijn positief voor bevoorrading, niet via Fietsroute Plus. Aandachtspunt bij deze ontwikkelvariant is herinvulling locatie Kerksstraat (sluit aan op afbeelding op pagina 31 uit actualisatie verkeersprognose 2014).

4.1 Structuur

In de verkeersstructuurvisie van het GVVP zijn maatregelen opgenomen voor het verbeteren c.q. uitbreiden van de verkeersstructuur. Dit teneinde de infrastructuur mee te laten groeien met de ontwikkeling van Haren.

De gewenste volgorde van maatregelen voor het goed functioneren van het verkeerssysteem in Haren zijn eerst maatregelen op structuurniveau, daarna mogelijk aanvullend maatregelen op circulatieniveau en dan op inrichtingsniveau.

Eerder is beschreven dat de huidige verkeersstructuur van Haren kwetsbaar is. Zonder het treffen van maatregelen op structuurniveau leiden maatregelen op circulatie- of inrichtingsniveau tot ongewenste effecten (knelpunten), of tot het niet of onvoldoende oplossen van bestaande knelpunten.

Vanuit de structuur zijn de volgende maatregelen gewenst voor het verbeteren van de verkeerssituatie in Haren en voor het creëren van een robuuste verkeersstructuur voor de toekomst.

- Verbinding voor autoverkeer tussen Oosterweg en Rijksweg, voor de ontsluiting van Haren Noord en voor het ontlasten van de Kerklaan en Molenweg (deze maatregel is opgenomen in de verkeersstructuurvisie van het GVVP).
- Realiseren van een fietsverbinding tussen Oosterweg en Kerklaan en te onderzoeken mogelijkheid om deze verder door te trekken noordelijk langs de Potgieterlaan en aansluiten op het nieuwe fietspad langs de uitbreiding van het P&R terrein aan de Vondellaan (deze maatregel is opgenomen in de verkeersstructuurvisie van het GVVP).
- Realisering fietsverbinding van het Rummerinkhof via DHE naar de Oosterweg (deze maatregel maakt onderdeel uit van de ontwikkeling DHE 5/6).

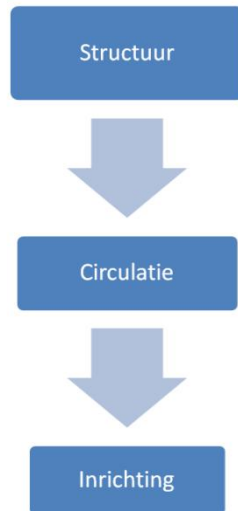
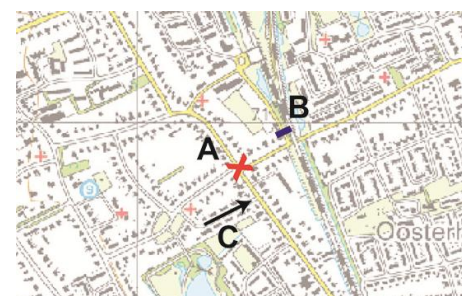
Aanvullende maatregelen

- Inzetten op alternatieve ontsluiting Oosterhaar: niet via het centrum (Molenweg), maar meer via de route Onnerweg/Hertenlaan en Dr. Ebelsweg.
 - Zoet en zuur maatregelen: verbeteren inrichting gewenste route en minder aantrekkelijk maken of afsluiten niet of minder gewenste routes.
 - Structuur: fysieke afsluiting kruising Oude Middelhorst – Middelhorsterweg.
- Minder aantrekkelijk maken en/of (gedeeltelijk) afsluiten fietsroute Plus: knip in de route voor gemotoriseerd verkeer, teneinde de intensiteit van het autoverkeer op deze route te verminderen.
- Bovengenoemde maatregelen op structuurniveau hebben ook een uitwerking of relatie met het inrichtingsniveau op genoemde routes.

1. Fysieke afsluiting kruising Oude Middelhorst – Middelhorsterweg

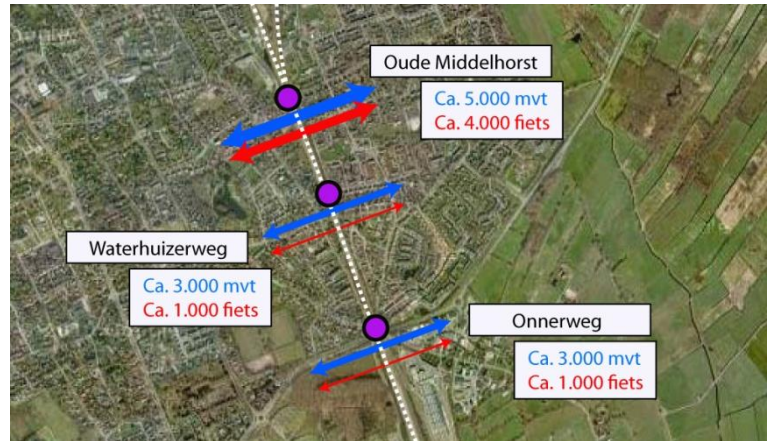
Deze maatregel bestaat uit een aantal deelmaatregelen:

- A. Afsluiten Middelhorsterweg tussen Oude Middelhorst en Lokveenweg
- B. Bussluis Nieuwe Stationsweg
- C. Omdraaien rijrichting P. Wierengaweg.

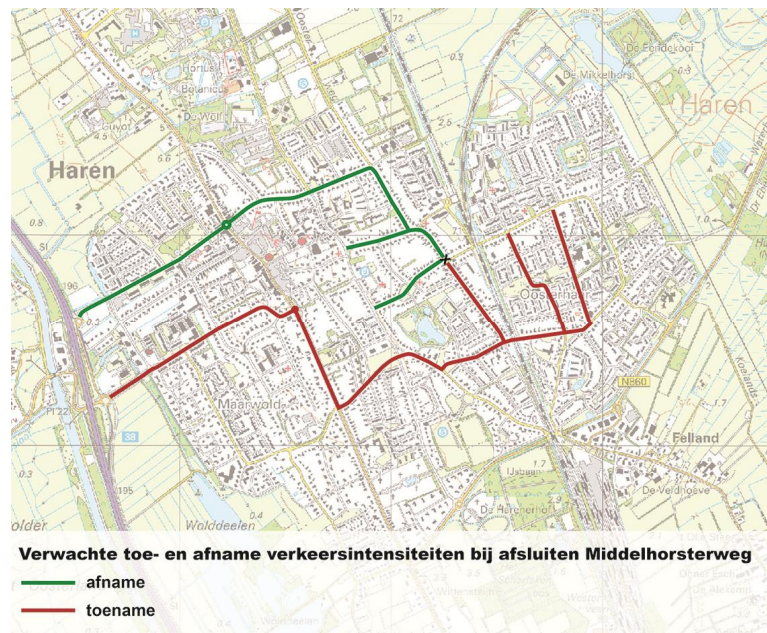


Relevant bij dit punt is te melden dat de Nieuwe Stationsweg van de Oude Middelhorst wordt afgesloten door middel van een bussluis. Dit in het kader van het project Stationsomgeving. Door het fysiek afsluiten van de Oude Middelhorst van de Middelhorsterweg zal het verkeer van en naar Oosterhaar meer gebruik moeten maken van de route Oude Middelhorst – Middelhorsterweg – Molenkampsteeg - Onnerweg - Hertenlaan. Een verkeerstoename zal met name zichtbaar zijn op de Molenkampsteeg en Hertenlaan. Naar verwachting ergens rond of iets boven de 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Op die wegen is sprake van marge voor extra verkeer, zeker gezien de verhouding qua verkeersdruk met andere wegen.

Op de Hertenlaan bedraagt de intensiteit bijvoorbeeld 4.400 motorvoertuigen per etmaal en op de Molenweg 7.000 per etmaal (nog zonder extra verkeer DHE en Raadhuisplein). Deze maatregel levert daarmee een bijdrage aan een meer evenwichtige verdeling van het verkeer over het Harense wegennet. Ook zal deze maatregel er naar verwachting toe leiden dat de spoorwegovergang Waterhuizerweg meer dan in de huidige situatie gebruikt zal worden, ten gunste van de verkeerssituatie op de Oude Middelhorst. In onderstaande afbeelding is inzicht gegeven in het aantal spoorpassages met de auto en de fiets (situatie 2012).



In nevenstaande afbeelding is aangegeven waar toe- en afnames van de verkeersintensiteiten verwacht worden. Met het afsluiten van de Middelhorsterweg wordt beoogd dat verkeer op de relaties Oosterhaar – Rijksstraatweg en Oosterhaar – A28 kiest voor andere routes dan via het centrum. Zoals eerder aangegeven bedraagt de totale omvang van het verkeer op genoemde relaties circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Door de afsluiting van de Middelhorsterweg zal een deel van dit verkeer (verwacht wordt tenminste de helft) andere routes kiezen. Dit zal leiden tot een afname van de verkeersintensiteit op het Noordelijk deel van de Middelhorsterweg, de Lokveenweg, Oosterweg, Stationsweg, Kromme Elleboog en Molenweg. De afsluiting zal leiden tot een toename van het verkeer op het zuidelijk deel van de Middelhorsterweg, de Waterhuizerweg, Molenkampsteeg, Onnerweg en Hertenlaan. In mindere mate op de Anjerlaan en Mellenssteeg, door een interne verschuiving van verkeer vanuit Oosterhaar van de Oude Middelhorst naar de Waterhuizerweg.



Het weren van het doorgaand verkeer verlaagt de verkeersdruk en verbetert de verkeersveiligheid op de groen aangegeven wegen. Teneinde te anticiperen op de toename van het verkeer op de route via de Molenkampsteeg en Hertenlaan en om bestaande knelpunten aan te pakken, worden in paragraaf 4.3 aanvullende inrichtingsmaatregelen voorgesteld op deze wegen.

De conclusie van deze maatregel is dat het zal leiden tot een afname van de verkeersintensiteit op de Molenweg – Kromme Elleboog en omgeving, maar dat aanvullende maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat (ongewenste) sluiproutes ontstaan.

Door de kwetsbare verkeersstructuur leiden ingrepen in de verkeersstructuur tot (ongewenste) effecten elders op het wegennet, waardoor aanvullende maatregelen nodig zijn.

Ook kan een 'lichtere' variant 'weten doorgaand verkeer' overwogen worden, bijvoorbeeld door de weerstand te verhogen op een aantal wegen met behulp van inrichtingsmaatregelen (bijvoorbeeld door snelheidsremmers en/of wegversmallingen). Een aandachtspunt hierbij is de routing van de bus. Het treffen van genoemde maatregelen sluit aan bij de wensen van bewoners / aanwonenden. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de genoemde inrichtingsmaatregelen.

Neveneffecten / aandachtspunten:

- Alleen mogelijk in combinatie met realisatie bussluis Nieuwe Stationsweg
- Toename verkeersdruk Molenkampsteeg / Onnerweg / Hertenlaan / Waterhuizerweg
- In middagspits mogelijk sluihverkeer via de P. Wierengaweg
- P+R Station niet meer bereikbaar vanaf zuidelijke richting
- Kans op sluihverkeer Onnerweg – Jachtlaan – Kromme Elleboog. Dit sluihverkeer op de Fietsroute Plus moet worden voorkomen. Het streven is juist de hoeveelheid autoverkeer op deze route terug te dringen. Hiervoor is een structurele ingreep nodig. Hier wordt bij punt 2 nader op ingegaan.
- Op kruispunt Middelhorsterweg – Waterhuizerweg eerder kans op wachtrijvorming tot over het spoor; mogelijk instellen voorrangssituatie op kruispunt
- Hulpdiensten kunnen via de selectieve afsluiting nieuwe stationsweg of P. Wierengaweg. Brandweer rijdt vanaf Westerse Drift dus kan ook via Onnerweg/Hertenlaan naar bestemming.
- Deze maatregelen maakt aanvullende maatregelen in de verkeersstructuur of –circulatie nodig, om sluihverkeer te voorkomen of beperken.

2. Verlagen intensiteit autoverkeer op Fietsroute Plus

Op de Fietsroute Plus vanaf Kerklaan tot en met Nieuwlandsweg rijden de fietsers samen met het autoverkeer op de rijbaan. Voor de inrichting als fietsstraat maakt in de huidige situatie teveel autoverkeer gebruik van deze route. Door de inrichting als fietsstraat, waarbij verkeer op de fietsstraat voorrang krijgt, ontstaat het risico dat de route voor autoverkeer aantrekkelijker wordt, ondanks de aanleg van plateaus op kruispunten voor snelheidsremming. Om de hoeveelheid autoverkeer ten opzichte van de huidige situatie te verlagen wordt gedacht aan het aanbrenge van een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer op een nader te bepalen punt (of punten). Hiermee wordt ook voorgenoemd risico ondervangen. Het zoekgebied voor deze maatregel ligt tussen de Molenweg en de Hertenlaan. Als gevolg van een afsluiting zal sprake zijn van een verandering van verkeersstromen. Hoe deze veranderen, en of dat wenselijk en acceptabel is, zal nader onderzoek moeten uitwijzen.

Belangrijk punt van aandacht is dat een afsluiting voor het autoverkeer op de Fietsroute Plus niet moet leiden tot meer verkeer (vanuit Oosterhaar) via de noordzijde van Haren (o.a. Molenweg).

De plaatsbepaling voor een afsluiting op de Fietsroute Plus moet ook in samenhang worden gezien met het project Raadhuisplein, waarin de ontsluiting van de locatie, de routing van het bevoorradingsverkeer en bezoekersverkeer en de invulling van de supermarktlocaties belangrijke onderwerpen zijn.

Neveneffecten / aandachtspunten:

- Maatregelen moeten worden afgewogen in relatie tot wensen en ontwikkelingen vanuit de centrumvisie en ontwikkeling Raadhuisplein.
- Aandachtspunt is de ontsluiting van het centrum en de verkeersroutering en -circulatie op de ruit Molenweg – Kromme Elleboog, Kerkstraat, Rijsstraatweg. Ten aanzien van de bevoorradings is in het project Raadhuisplein eerder geadviseerd dit primair via de Molenweg te laten plaatsvinden.
- Bereikbaarheid winkels (oa. AH, Aldi) voor verkeer vanuit het zuiden en effect hiervan voor verkeersdruk op de Molenweg (toename bestemmingsverkeer centrum ten oosten van de Rijsstraatweg via Molenweg).
- Potentieel sluipverkeer via andere routes dat afsluiting wil omzeilen. Afhankelijk van de locatie van de afsluiting kan dit bijvoorbeeld via de Heide en Watersteeg en Weg voor de Jaegerskampen.
- In plaats van (of in samenhang met) een afsluiting op de Fietsroute Plus kan ook nagedacht worden over (het afsluiten van de) aansluitingen van de zijwegen op de Fietsroute Plus (bijvoorbeeld Lokveenweg, Stationsweg of Oude Brinkhorst). Neveneffect hierbij kan een toename op de route Oosterweg – Kromme Elleboog zijn.
- Toename verkeersdruk Molenweg en sluipverkeer via interne wegenstructuur ten zuiden en oosten van het centrumgebied; mogelijk aanvullende maatregelen gewenst.
- Toename parkeerdruk net aan de buitenzijde van de afsluiting t.o.v. het centrum.

4.2 Circulatie*3. Verkeer in twee richtingen op de Kerkstraat*

Als onderdeel van het Komplan Haren is de Kerkstraat en omgeving heringericht tot verblijfsgebied. De Kerkstraat is een belangrijke fietsroute. In de huidige situatie is de intensiteit van het autoverkeer beperkt. Westelijk van de Albert Heijn geldt op de Kerkstraat in de huidige situatie eenrichtingsverkeer. Het wegprofiel is smal, afgestemd op verkeer in één richting.

Het nadenken over het openstellen van de Kerkstraat voor verkeer in twee richtingen komt voort uit de wens om de Molenweg te ontlasten. In kader van de ontwikkeling op het Raadhuisplein is meermaals gekeken naar de beste ontsluiting voor dit gebied. Hierbij zijn verschillende circulatievarianten, ook voor de Kerkstraat, beoordeeld. Hierbij is altijd geadviseerd om te kiezen voor een ontsluiting op de Molenweg en het handhaven van de huidige rijrichtingen in de Hortuslaan en Kerkstraat. Dit omdat veranderingen hierin leiden tot ongewenste effecten op deze straten, ondermeer door verkeerstoename. Gesteld is dat de Molenweg meer dan de Hortuslaan en Kerkstraat geschikt en bedoeld is voor de afwikkeling van autoverkeer. Gesteld is dat om de situatie op de Molenweg te verbeteren, de oplossing niet moet worden gezocht in het aanpassen van de circulatie op omliggende wegen, maar in het uitbreiden van de infrastructuur en het daardoor creëren van alternatieven voor de Molenweg.

Het openstellen van de Kerkstraat voor twee richtingen autoverkeer is als te beschouwen maatregel voor deze quick scan aanvullende verkeersmaatregelen Haren benoemd. In deze quick scan, waarbij nagedacht wordt over het aanbrengen van afsluiting(en) voor gemotoriseerd verkeer op wegen in en rond het centrum van Haren, leidt tot een andere uitgangssituatie bij het nadenken over de verkeerscirculatie op de Kerkstraat.

Bij het openstellen van de Kerkstraat voor verkeer in twee richtingen gelden de volgende aandachtspunten (nadelen / belemmeringen):

- de Kerkstraat is een belangrijke fietsroute, toename autoverkeer op deze route ongewenst;
- de Kerkstraat is onderdeel van komplan Haren, onderdeel van centrumgebied met een verblijfsfunctie: aantasting verblijfs- c.q. winkelklimaat;
- het openstellen van de Kerkstraat voor verkeer in twee richtingen leidt tot meer afslaande bewegingen in het centrumgebied (Rijsstraatweg);

- het openstellen van de Kerkstraat voor verkeer in twee richtingen leidt mogelijk tot een toename van doorgaand autoverkeer oost-west (o.a. Jachtlaan en Stationsweg);
- het wegprofiel is krap, bebouwing staat dicht langs de weg. Infrastructurele aanpassingen noodzakelijk (verbreding Kerkstraat nodig).

4.3 Inrichting

Op de inrichting van de Fietsroute Plus is hoofdstuk 3 reeds ingegaan. De plannen voor de Fietsroute Plus worden op dit moment concreet uitgewerkt. Dit betekent dat er op inrichtingniveau maatregelen worden getroffen om de kwaliteit van deze hoofd fietsroute te verbeteren en knelpunten aan te pakken. Concreet gaat het bij de uitwerking van de Fietsroute Plus om de volgende elementen:

- Inrichting Fietsroute Plus
 - Waaronder aanpak kruisingen
 - Minder aantrekkelijk maken en/of (gedeeltelijk) afsluiten Fietsroute Plus voor autoverkeer

In aanvulling op het inrichten van de Fietsroute Plus wordt aanvullend nagedacht over de volgende inrichtingsmaatregelen voor het verbeteren van de verkeerssituatie in Haren:

- Kruispuntaanpassing Molenweg – Kerklaan.
- Minder aantrekkelijk maken (verhogen weerstand) op doorgaande routes Haren Noord
- Verbeteren route Onnerweg/Hertenlaan en Dr. Ebelsweg.
 - Aanpakken kruising Rijksstraatweg – Dr. Ebelsweg als onderdeel van optimaliseren route 'buitenom' voor Oosterhaar.
 - Aanpakken kruising Cantersveen – Dr. Ebelsweg: zowel relevant voor verkeer richting Rijksstraatweg als voor verkeer die (alternatieve) route via Groningen kiest.
 - Aanpakken kruisingen op Molenkampsteeg.
 - Aanpak inrichting Hertenlaan ter hoogte van de basisschool .

Inrichting Fietsroute Plus

De aandachtspunten en inrichting van de Fietsroute Plus is beschreven in het vorige hoofdstuk.

4. Kruispunt Molenweg - Kerklaan

In het vorige hoofdstuk zijn de beschouwde modellen voor de inrichting van de kruising getoond. Aangegeven is dat uit de consultatie een voorkeur is gebleken voor de variant rotonde of voorrangskruispunt. In de tabel op de volgende pagina zijn de plus- en minpunten van deze modellen aangegeven. Deze modellen zijn als discussiepunt tijdens de inloopbijeenkomst van 18-02-2016 gepresenteerd.

In nevenstaande afbeelding is een nadere uitwerking van de rotonde gegeven. Hierbij is de maatvoering conform de rotonde Vondellaan gehanteerd, waarbij de inrichting van het overrijdbare gedeelte in het midden afgestemd moet worden op een (gelede) bus die van de Kerklaan naar de Kromme Elleboog rijdt (v.v.). Aandachtspunt bij de inpassing is de aanwezige dubbele inrit (met invalidenparkeerplaats) in de zuidwestelijke hoek van de rotonde. Verplaatsing van de invalidenparkeerplaats in overleg met bewoners is nodig.





FIETSROUTE PLUS

Kruising Molenweg-Kerklaan

Gemeente Haren



	fiets	auto	OV	groen
rotonde 	o/+ <ul style="list-style-type: none"> • lage snelheid op kruispunt • verkeersveilig • positief voor fietsers vanuit Molenweg en Kromme Elleboog/Oosterweg • (nadeel) fietsers op Fietsroute Plus moeten voorrang verlenen 	+ <ul style="list-style-type: none"> • verkeersveilig • overzichtelijk • betere doorstroming autoverkeer 	o/- <ul style="list-style-type: none"> • lijn 51 Kerklaan-Kromme Elleboog slaat af op rotonde 	- <ul style="list-style-type: none"> • groter ruimtebeslag dan bestaande kruising • gaat ten koste van groenbermen
voorrangskruising 	+ <ul style="list-style-type: none"> • fietsers op Fietsroute Plus in voorrang 	o <ul style="list-style-type: none"> • vanuit structuur Haren positief: route Molenweg-Kromme Elleboog minder aantrekkelijk • doorstroming autoverkeer afhankelijk van hoeveelheid fietsverkeer • aandachtspunt: potentieel hogere snelheid autoverkeer op fietsstraat 	o/- <ul style="list-style-type: none"> • bus in wachtrij voor kruispunt 	o <ul style="list-style-type: none"> • huidig ruimtebeslag

5. Minder aantrekkelijk maken doorgaande routes Haren Noord

Teneinde de verkeersdruk op de Molenweg / Kromme Elleboog e.o. te verlagen, wordt nagedacht over het treffen van inrichtingsmaatregelen op wegen die in de huidige situatie gebruikt worden voor verkeer op de relatie Oosterhaar – Rijksstraatweg en Oosterhaar – A28. Dit betreft de volgende wegen:

- Kromme Elleboog
- Oosterweg
- Oude brinkweg
- Stationsweg
- Middelhorsterweg
- Lokveenweg

Door deze routes minder aantrekkelijk te maken kan de snelheid van het autoverkeer worden verlaagd en worden mensen gestimuleerd om via andere routes (Hertenlaan) richting de Rijksstraatweg en de A28 te rijden.

Dit vindt ondermeer plaats door de inrichting van de fietsstraat Stationsweg, zoals opgenomen in structuurvisie GVP. In aanvulling daarop is het wenselijk na te denken over aanvullende maatregelen die passen bij dit onderdeel. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen zoals het aanbrengen van snelheidsremmers en wegversmallingen. Concreet wordt ten aanzien van snelheidsremmers gedacht aan het aanbrengen van kruispuntplateaus in rood asfalt. Het effect van deze maatregelen is snelheidsremming en accentuering van de gelijkwaardigheid van de kruisingen, waardoor men alerter is op verkeer van rechts. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Ten aanzien van de wegversmallingen geldt dat die er (in spitsten) voor zorgen dat verkeer niet altijd ongehinderd door kan rijden.

Deze maatregelen zorgen (op die momenten) tevens voor een verlaging van de snelheid van het autoverkeer. Bij de uitwerking van dergelijke maatregelen is het wenselijk er voor te zorgen dat fietsers geen hinder ondervinden.

Voor zowel de kruispuntplateaus als de wegversmallingen geldt dat er op de Kromme Elleboog en Oosterweg qua dimensionering rekening moet worden gehouden met de buslijn.

Neveneffecten / aandachtspunten:

- te verwachten effect op routekeuze doorgaand autoverkeer beperkt vanwege korte en directe route naar Rijksstraatweg en A28;
- Oosterweg en Kromme Elleboog zijn onderdeel van de busroute. Hierdoor zijn fysieke (snelheidsremmende) maatregelen in beperkte mate mogelijk;
- bereikbaarheid voor hulpdiensten.

6. Aantrekkelijker maken route via Onnerweg - Hertenlaan

Belangrijk onderdeel van het aantrekkelijker maken van deze route is het verbeteren van de kruising Hertenlaan – Rijksstraatweg. Hierbij is het gewenst te kijken of de verkeersafwikkeling op deze kruising geoptimaliseerd kan worden (aanpassen regeling + eventueel aanbrengen voorsorteerstroken) .

Aanvullende maatregelen op de route Onnerweg – Hertenlaan zijn gericht op het verbeteren van de kruispunten op de Molenkampsteeg. Voor de kruising met de Middelhorsterweg geldt hierbij als aandachtspunt het waarborgen van een goede doorstroming op het kruispunt, in verband met de kans op terugslag van wachtrijen op de spoorwegovergang.

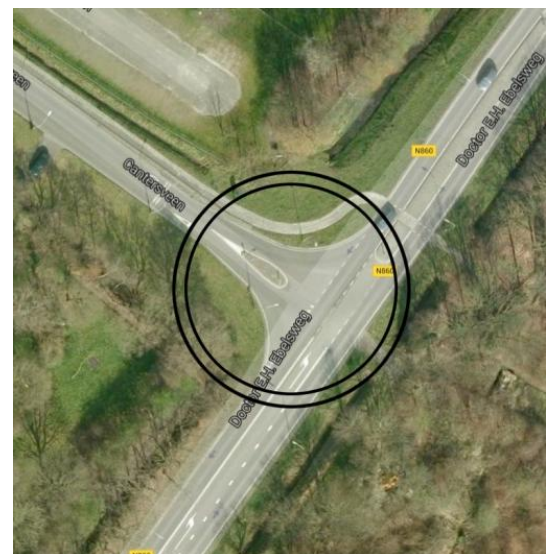
Anderzijds is de aanpak van de kruispunten op de Molenkampsteeg ook gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. In de in het GVVP opgenomen knelpuntenkaart is sprake van knelpunten qua verkeersveiligheid op deze route. Wanneer ingezet wordt op het aantrekkelijker maken van deze route, met als doel dat er meer verkeer via deze route rijdt en minder via Haren Noord (Molenweg) is het gewenst om de verkeersveiligheid te waarborgen door te zorgen voor een veilige inrichting van kruispunten.

Als derde onderdeel van deze maatregel wordt, vanwege een stijging van de verkeersintensiteit, als aandachtspunt de schoolomgeving rond OBS De Linde genoemd. Bij het aantrekkelijker maken van deze route moet ook gekeken worden naar de inrichting van de Hertenlaan in de schoolomgeving. Hierbij wordt gedacht aan het verbijzonderen van de inrichting van de Hertenlaan ter plaatse van de school (meer pleinachtig), bijvoorbeeld door het toepassen van rood asfalt en of klinkers met aanvullend passend straatmeubilair.

7. Aantrekkelijker maken route via Dr. Ebelsweg

Evenals de voorgaande oplossingrichting heeft ook het aantrekkelijker maken van de route via de Dr. Ebelsweg als doel om de verkeersdruk in Haren Noord (Molenweg en omgeving) te verminderen, door alternatieve routes te verbeteren. Voor Oosterhaar geldt dat, kijkend naar de structuur van de hoofdwegen, een route via de Dr. Ebelsweg naar de Rijksstraatweg en via de Dr. Ebelsweg richting Groningen gewenste routes zijn. Om deze route te verbeteren wordt gedacht aan het verbeteren van de kruising Cantersveen – Dr. Ebelsweg door de aanleg van een rotonde. In nevenstaande afbeelding is op de kruising Cantersveen – Dr. Ebelsweg het ruimtebeslag van de rotonde Fallend Noord (de grootste) en Nieuwlandsweg geprojecteerd.

Ook het optimaliseren van de kruising Dr. Ebelsweg – Rijksstraatweg is gewenst. Hierbij dient zowel gekeken te worden naar een optimalisatie van de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en het op een goede manier aansluiten van de Fietsroute Plus op de Rijksstraatweg.



Totaaloverzicht aanvullende maatregelen

In onderstaande kaart is het totaaloverzicht van de in deze quick scan genoemde aanvullende maatregelen weergegeven.



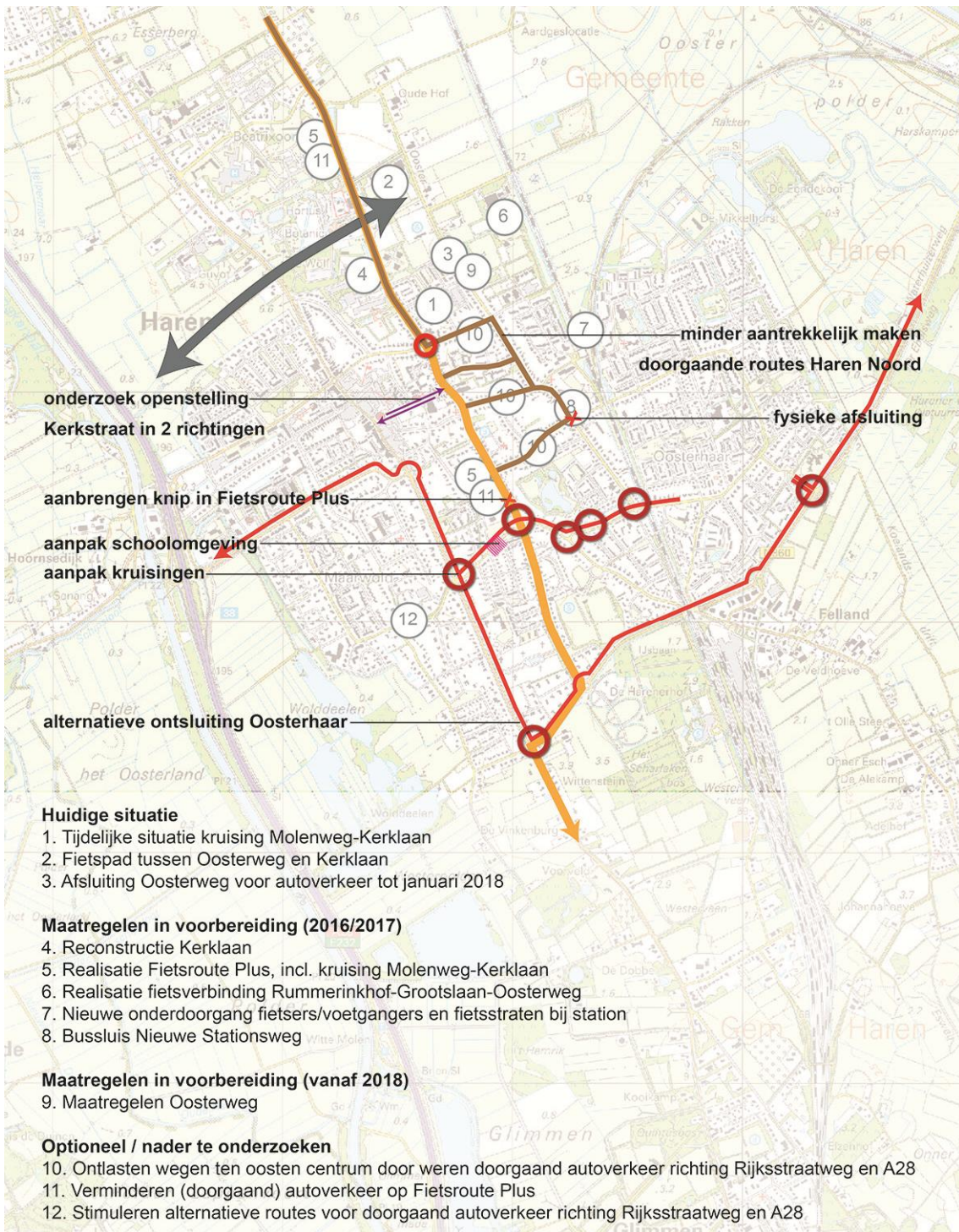
4.4 Overige maatregelen

- Monitoren verkeer – uitvoeren verkeersmetingen.
- Onderzoeken doorgaande verkeersstromen door (centrum) Haren voor het geven van een actueel beeld van de omvang (nut en oplossend vermogen maatregelen).

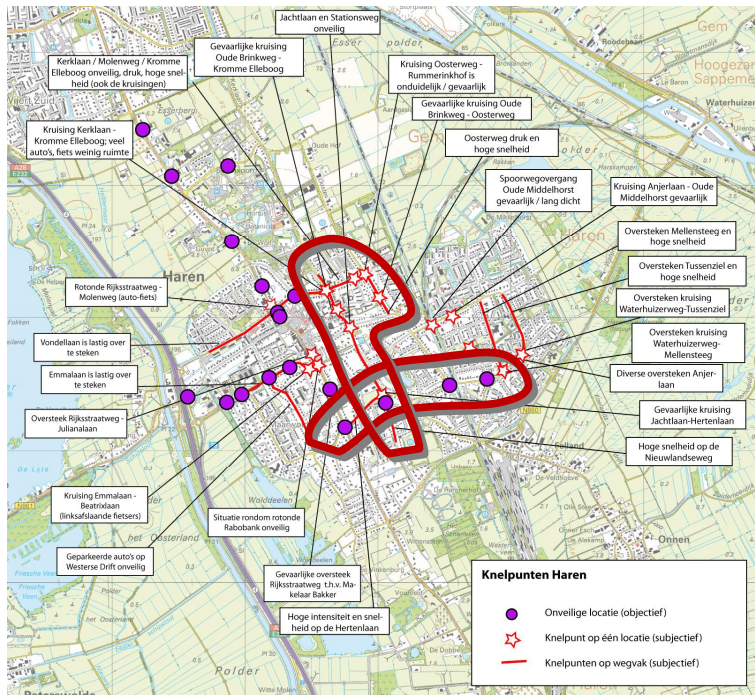
- Onderzoeken 0+ variant Fietsroute Plus. Inrichten Fietsroute Plus in kom Haren vanuit gedachte optimalisatie positie fietsers, aanpak knelpunten (zoals gesignaleerd in GVP), met een profiel dat past bij een belangrijke fietsroute, maar dat gezien de kenmerken van de route en functie voor het verkeer niet ingericht is als een Fietsstraat, maar als een verbijzonderde 30 km/h straat.

4.5 Totaalkaart maatregelen

In onderstaande kaart wordt een totaaloverzicht geven van de in eerdere (beleids)rapporten opgenomen maatregelen, waarbij voor sommige maatregelen geldt dat ze op dit moment concreet uitgewerkt worden, plus de aanvullende maatregelen.



In de onderstaande kaart is de knelpuntenkaart uit het GVVP weergegeven. Op de kaart is gemarkeerd welke knelpunten met de uitvoering van de aanvullende maatregelen kunnen worden aangepakt.



Maatregel	Oplossend vermogen	Neveneffecten
Structuur		
1	Afsluiten Oude Middelhorst draagt substantieel bij aan gewenste verandering routes vanuit Oosterhaar.	(Beperkte) toename verkeersdruk op (spoorwegovergang) Waterhuizerweg. Meer evenwichtige verdeling tussen Pude Middelhorst en Waterhuizerweg. Aandachtspunten zijn bereikbaarheid voor hulpdiensten en bereikbaarheid P+R.
2	(gedeeltelijk) afsluiten Fietsroute Plus voor autoverkeer. Substantieel positief effect voor verminderen hoeveelheid autoverkeer op Fietsroute Plus.	Kans op (ongewenste) stijgingen van het verkeer op omliggende wegen. Mogelijk negatief effect bereikbaarheid hulpdiensten. Aandachtspunt bereikbaarheid centrumgebied ten oosten van de Rijksstraatweg Mogelijk combinatie met instellen tweerichtingsverkeer Kerklaan
Circulatie		
3	Instellen tweerichtingsverkeer op de Kerkstraat kan een beperkte bijdrage leveren aan het verminderen van de verkeersdruk op de Molenweg.	Ongewenst uit het oogpunt van verkeersveiligheid, overlast omgeving en opbouw wegennet. De Kerkstraat is een belangrijke fietsroute, waarop een toename van autoverkeer vanuit dit oogpunt negatief is. De Kerkstraat is onderdeel van het winkelgebied en een weg met een krap profiel. Toename van het autoverkeer leidt tot een verslechtering van het verblijfs- en winkelklimaat
Inrichting		
4	Herinrichting kruispunt Molenweg - Kerklaan. Gewenst voor verbeteren verkeerssituatie omgeving Molenweg – Kerklaan – Kromme Elleboog en nodig in het kader van de inrichting Fietsroute Plus Groningen – Haren	Afhankelijk van kruispuntoplossing in meer of mindere mate bijdrage aan het verminderen van de aantrekkelijkheid route Kromme Elleboog – Molenweg.
5	Minder aantrekkelijk maken doorgaande routes Haren Noord: verkeer via alternatieve routes: beperkt oplossend vermogen. Vanwege oriëntatie verkeer Oosterhaar. Verkeer moet onnatuurlijke omrijdbeweging maken. Combinatie zoet en zuur nodig: onaantrekkelijker maken bestaande routes en aantrekkelijker maken alternatieven.	Het effect van de inrichtingsmaatregelen op de verkeersstromen zal naar verwachting beperkt zijn. Om autoverkeer te bewegen andere routes te kiezen zijn hardere maatregelen nodig (verkeersstructuur). Positieve effecten voor verkeersveiligheid op wegen waar inrichtingsmaatregelen getroffen worden. Aandachtspunt bij onaantrekkelijker maken routes is bereikbaarheid hulpdiensten. Maatregelen moeten niet leiden tot overlast in direct omgeving.
6	Aantrekkelijker maken route Onnerweg/Hertenlaan. Van het aantrekkelijker maken van deze route wordt (in combinatie met het onaantrekkelijker maken van bestaande routes een beperkt effect verwacht. Een deel van het doorgaande verkeer zal zich zonder harde(re) maatregelen niet laten verleiden tot omrijden. Verbetermaatregelen op deze route zijn per definitie goede maatregelen voor de verkeersveiligheid (no regret).	Heeft ook relatie met (gedeeltelijk) afsluiten van Fietsroute Plus voor autoverkeer (plaats aanbrengen afsluiting). Leidt tot een (beperkte) toename van verkeer op deze route (is ook de inzet ter ontlasting Molenweg e.o.). Aandachtspunt hierbij is de verkeersveiligheid op de route en de schoolomgeving Hertenlaan.
7	Aantrekkelijker maken route via de Dr. Ebelsweg. Zie opmerkingen bij punt 6. Optimalisatie kruispunten als onderdeel van deze route per definitie goede maatregelen (no regret).	Route via Dr. Ebelsweg is een directe hoofdroute vanuit Oosterhaar. Toename van het verkeer op deze weg leidt niet tot ongewenste neveneffecten.

5 Fasering, financiën en communicatie

Voor april 2016, naast de genoemde acties geformuleerd in raadsbericht 52, een plan voor te leggen aan de Raad waarin gefaseerd (in tijd) wordt aangegeven welke acties worden genomen om te komen tot een zo optimaal mogelijke verkeersveiligheid (gescheiden verkeersstromen, heroverweging busroute, etc.) en de financiële consequenties die daaruit voortvloeien, in relatie tot het GVVP.

Dat het College hierbij nauw overleg voert met belanghebbenden als: scholen, ov buro, provincie, omwonenden, Beatrixoord, De Dilgt, Visio, Prorail etc.

Fasering

In onderstaande tabel is de Fasering onderdelen Haren Noord opgenomen, met daarin reeds uitgewerkte verkeersmaatregelen.

Fasering onderdelen Haren Noord			
A	1	Aanbrengen afsluiting Oosterweg	April 2015 - januari 2018
	2	Basisaanleg werken en voorzieningen deelgebieden 5 en 6, Fase 1, faseringsblokken 1 tot en met 5 en 9. Bouwrijp maken, enkele wegen, de waterstructuur, pompputten voor riolering, hoofdriolen, persleidingen, transformatoren voor elektriciteit en tijdelijke bouwwegen	Start april 2015 Gereed eind 2015
	3	Woningbouw deelgebieden 5 en 6: Fase 1 – faseringsblokken 1 tot en met 5 en 9; op dit moment 63 woningen in verkoop, met name faseringsblokken 1A en 1B	Start juni - juli 2015
	4	Sloop waterbedrijf	Maart 2016
B	5	Herinrichting Jachtlaan	Tweede helft 2016 (uitloop naar begin 2017)
C	6	Basisaanleg werken en voorzieningen Fase 1, faseringsblokken 6,7,8	Na 1-1-2017
	7	Herinrichting Kromme Elleboog	1 ^e en 2 ^e kwartaal 2017
	8	Woningbouw deelgebieden 5 en 6 Fase 1, faseringsblokken 6,7,8	Na 1-1-2017
	9	Herinrichting Kruispunt, Molenweg en Kromme Elleboog	2 ^e kwartaal 2017
D	10	Herinrichting Kerklaan	3 ^e en 4 ^e kwartaal 2017
E	11	Onderhoud Schoutelaan	2018
	12	Basisaanleg werken en voorzieningen deelgebieden 5 en 6, Fase 2	2018
	13	Woningbouw deelgebieden 5 en 6 Fase 2, faseringsblokken	2018
F	14	Definitieve inrichting Oosterweg	2023

Voor de aanvullende maatregelen die in dit rapport benoemd zijn, geldt dat nader onderzoek nodig is alvorens over te gaan te een besluit omtrent de nadere uitwerking er van. Nader onderzoek is nodig omdat de verkeersstructuur van Haren kwetsbaar is, waardoor effecten van mogelijk maatregelen zorgvuldig in beeld gebracht moeten worden. Van belang is hierbij op te merken dat de wenselijke volgorde voor het aanpakken van knelpunten en het inspelen op ontwikkelingen is: maatregelen op structuurniveau, maatregelen op circulatieniveau, maatregelen op inrichtingsniveau. In de verkeersstructuurvisie van het GVVP zijn maatregelen op structuurniveau benoemd. Het realiseren van maatregelen op structuurniveau kost tijd. Deze maatregelen kunnen niet op korte termijn gerealiseerd worden. Maatregelen op circulatie- en inrichtingniveau kunnen op korte(re) termijn gerealiseerd worden, na grondige afweging.

Financiële consequenties

De financiële consequenties van de structuurmaatregelen kunnen op dit moment nog niet gespecificeerd worden. Het realiseren van een verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg zal onderdeel zijn van de ontwikkeling DHE. Dat geldt ook voor de verbindingen voor het fietsverkeer.

Voor de realisatie van de Fietsroute Plus zijn financiën beschikbaar. Bijdragen bestaan uit Verkeersmaatregelen DHE, onderhoudsbudget Jachtlaan, provinciale subsidie Fietsroute Plus. Voor de aanvullende maatregelen op circulatie- en inrichtingsniveau is op het moment van deze verkenning nog geen inschatting gemaakt. In aanvulling op deze verkenning is onderzoek nodig naar het juiste pakket van maatregelen, dat vervolgens op kosten kan worden gezet.

Communicatie

Als onderdeel van verkennen van mogelijke aanvullende verkeersmaatregelen is een inloopbijeenkomst gehouden op het gemeentehuis op 18 februari 2016. Een samenvatting van de reacties is hieronder opgenomen.

Als onderdeel van het project Fietsroute Plus is meermaals overleg gevoerd met de provincie Groningen, de gemeente Groningen, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, het OV-bureau en de politie. In het kader van de herinrichting van de Jachtlaan (onderdeel van de Fietsroute Plus) vindt nauw overleg met de bewoners plaats.

Reacties inloopavond d.d. 18 – 02 – 2016

- In onderstaande tabel is een samenvatting van de reacties opgenomen.
- In bijlage 4 is een volledig overzicht opgenomen van de reactieformulieren die tijdens de inloop en in de week daarna zijn ingevuld.

Samenvatting Reactieformulieren Inloopavond Fietsroute Plus en kruispunt Kerklaan/Molenweg – totaal 84 reacties

Vraag 1: wat vindt u van de gepresenteerde varianten?					
1a. Fietspad Kerklaan: vrijliggend fietspad of fietsen op de rijbaan?		1b. Wegdek fietsstraat: fiets in het midden of aan de zijkant?		1c. Kruising Kerklaan/Molenweg: rotonde of voorrangskruising?	
vrijliggend fietspad (incl. 6 x vrijliggend beide zijden)	52	fiets in het midden	14	rotonde	44
fietsen op de rijbaan	18	fiets aan de zijkant	52	voorrangskruising	25
				weet niet/twijfel/geen voorkeur/andere oplossing	7

Vraag 2: Heeft u nog opmerkingen/suggesties?
<p>Veel voorkomende opmerkingen en suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (met stip op 1) handhaving 30 km/h regime! • Bevoorrading AH/Aldi • Niet parkeren langs Kerklaan nabij kruispunt Molenweg • Alternatieve routing/1-richting/maatregelen (elders) om autoverkeer te weren • Verkeersstructuur is niet ingesteld op nieuwe woonwijk(en) • Fietsoversteek Kerklaan gevaarlijk • Snelheidsremming (bloembakken worden genoemd) op Oosterweg, Kromme Elleboog, Molenweg, Vondellaan, Muntinglaan/Scheperweg • Busroute anders / bus uit de wijk

6 Risico's en beheersmaatregelen

Risico's algemeen

1. Verkeerstoename in en rond het centrum als gevolg van ontwikkeling Raadhuisplein en woningbouw Haren Noord.
2. Afhankelijk van invulling ontwikkeling Raadhuisplein zal de verkeersintensiteit op de Jachtlaan – Kromme Elleboog in meer of mindere mate toenemen.
3. Niet realiseren van toevoegingen aan de verkeersstructuur leidt tot het niet (op de goede wijze) op kunnen lossen van de verkeerskundige opgaven. Structuuraanpassingen zijn nodig, daarna aangevuld met eventuele maatregelen op het gebied van verkeerscirculatie en inrichting infrastructuur.
4. Zonder aanvullende maatregelen is de intensiteit van het autoverkeer op de Fietsroute Plus te hoog voor een fietsstraat. De opgave is om de auto-intensiteit te verlagen ten gunste van de fietsintensiteit. Dit draagt bij aan een betere verhouding tussen auto- en fietsverkeer, zodat de dominante positie van het fietsverkeer die nodig is bij het goed functioneren van een fietsstraat door het autoverkeer gerespecteerd kan worden.
5. Toename verkeersdruk op andere wegen bij treffen van verkeersmaatregelen (negatieve neveneffecten).

Risico's inrichting

6. Bij profiel een profiel van de fietsstraat met fietsers aan de zijanten en een minder eenvoudig overrijdbare strook in het midden bestaat de kans op extra geluid en trillingsoverlast voor de omwonenden.
7. Het inrichten van een voorrangroute door Haren is een voor Haren ongebruikelijke maatregel. Risico's van het instellen van de voorrang op de route zijn een toename van het verkeer (de route wordt aantrekkelijker voor autoverkeer) en een toename van de snelheid (omdat geen voorrang meer hoeft te worden verleend aan verkeer van rechts).

Risico's fasering

8. De realisatie van de Fietsroute Plus / fietsstraten loopt vooruit op noodzakelijke toevoegingen aan de verkeersstructuur om bestaande knelpunten aan te pakken en waardoor de verkeersintensiteit op de Fietsroute Plus en fietsstraten vooralsnog niet aansluit op de functie. Daarvoor zijn vooruitlopend op de toevoegingen aan de verkeersstructuur aanvullende maatregelen noodzakelijk om het principe van fietsstraat toe te kunnen laten functioneren.
9. De Jachtlaan dient in de tweede helft van 2016 heringericht te worden.
10. De uitvoering van de Fietsroute Plus dient in 2018 voltooid te zijn om te voldoen aan subsidietermijnen.

Risico's draagvlak

11. Positief advies fietsersbond, negatief advies politie.
12. Draagvlak ondernemers en bewoners?

Beheersmaatregelen

In onderstaande tabel zijn potentiële beheersmaatregelen benoemd bij de verschillende risico's.

Risico	Beheersmaatregel
1	Kan beperkt worden door te kiezen voor scenario niet ontwikkelen of te kiezen voor een kleinere ontwikkeling.
2	Zie 1.
3	Realiseren toevoegingen aan de verkeersstructuur.
4	Route op nader te bepalen punt(en) afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hierover nauw overleg voeren met hulpdiensten. Effecten nauwkeurig monitoren.
5	Nader onderzoek uitvoeren naar effecten van maatregelen, onder andere het instellen van de voorrang op de Fietsroute Plus en het afsluiten van deze route voor gemotoriseerd verkeer.
6	Zorgvuldige keuze maken voor wijze van uitvoering en materialisering.
7	Zie 4. Snelheid beperken door treffen van remmende maatregelen.
8/9/10	Besluiten zijn op korte termijn noodzakelijk (met name Jachtlaan). Toevoegingen aan verkeersstructuur niet op korte termijn realiseerbaar. Route op nader te bepalen punt(en) afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hierover nauw overleg voeren met hulpdiensten. Effecten nauwkeurig monitoren.
11	Fietsersbond en politie actief blijven betrekken bij verdere uitwerking plannen.
12	Communicatie met omgeving en stakeholders: <ul style="list-style-type: none"> • Inloopbijeenkomst op 18 februari. • Communicatie met bewoners Jachtlaan loopt.

7 Conclusies en aanbevelingen

De verkeersdruk op de wegen rondom het kruispunt van de Kerklaan met de Molenweg is een actueel onderwerp waarvoor door de raad aandacht wordt gevraagd. Op 26 oktober heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarbij het college wordt verzocht om vóór 1 april 2016 een plan voor te leggen aan de raad waarin wordt aangegeven welke acties worden genomen om te komen tot een zo optimaal mogelijke verkeersveiligheid. In deze Quick scan aanvullende verkeersmaatregelen Haren is een overzicht opgenomen van maatregelen die op dit moment in uitwerking zijn en zijn in aanvulling daarop maatregelen onderzocht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

GVVP en verkeersstructuurvisie

In het GVVP is een verkeersstructuurvisie opgenomen met (potentiële) maatregelen gericht op het aanpakken van knelpunten en anticiperen op ontwikkelingen. De oplossing voor het aanpakken van de problematiek op de Molenweg ligt in het ontlasten van de Molenweg door het realiseren van nieuwe verbindingen auto en fietsverkeer. Voor de auto gaat het hierbij om het realiseren van een nieuwe weg tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg. Voor de fietsers gaat het om het realiseren van een nieuwe verbinding Vondellaan / Nesciopark – Rijksstraatweg – Kerklaan – Oosterweg. Deze elementen zijn opgenomen in de verkeersstructuurvisie in het GVVP. Op korte termijn wordt de nieuwe verbinding voor het autoverkeer nog niet gerealiseerd. Dit zal op zijn vroegst in beeld komen na 2020 bij de verdere uitwerking van DHE.

Vooruitlopend op deze structurele aanpak van de problematiek wordt gezocht naar maatregelen die de verkeerssituatie op de wegen rondom de rondom de het kruispunt van de Kerklaan met de Molenweg kunnen verbeteren en die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Haren.

Maatregelen reeds in voorbereiding

De volgende maatregelen zijn reeds in voorbereiding:

- Reconstructie Kerklaan: 30 km/h, verbetering verkeersveiligheid.
- Realisatie Fietsroute Plus: in dit kader aanpak diverse knelpunten, o.a. kruising Molenweg – Kerklaan en fietsoversteek Schoutelaan.
- Realisatie fietsverbinding Rummerinkhof – Grootslaan – Oosterweg (onderdeel DHE): optimalisatie fietsnetwerk. Hiermee wordt fietsers een nieuw alternatief geboden, waardoor wegen rondom het kruispunt Molenweg – Kerklaan ontlast worden.
- Nieuwe onderdoorgang fietsers/voetgangers, fietsstraten bij station en bussluis Nieuwe Stationsweg: Ontlasting van spoorwegovergang Oude Middelhorst, veilige, verkeersluwe en meer rechtstreekse route voor fietsers van/naar Oosterhaar.
- Maatregelen Oosterweg: afwaarderen naar 30 km/h.

Aanvullende maatregelen

De volgende aanvullende maatregelen zijn in deze Quick scan beschreven:

Structuur

1. Fysieke afsluiting kruising Oude Middelhorst – Middelhorsterweg
2. Verlagen intensiteit autoverkeer op Fietsroute Plus

Circulatie

3. Verkeer in twee richtingen op de Kerkstraat

Inrichting

4. Kruispunt Molenweg – Kerklaan
5. Minder aantrekkelijk maken doorgaande routes Haren Noord
6. Aantrekkelijker maken route via Onnerweg – Hertenlaan
7. Aantrekkelijker maken route via Dr. Ebelsweg

De gewenste volgorde van maatregelen voor het goed functioneren van het verkeerssysteem in Haren zijn eerst maatregelen op structuurniveau, daarna mogelijk aanvullend maatregelen op circulatieniveau en dan op inrichtingsniveau.

De verkeersstructuur van Haren is kwetsbaar is. Zonder het treffen van maatregelen op structuurniveau leiden maatregelen op circulatie- of inrichtingsniveau tot ongewenste effecten (knelpunten), of tot het niet of onvoldoende oplossen van bestaande knelpunten.

In algemene zin zijn in deze Quick scan de volgende constatering gedaan:

- kwetsbaarheid verkeersstructuur Haren;
- noodzaak voor toevoegingen aan de verkeersstructuur;
- aanvullende maatregelen voor verkeer vanuit oostelijk Haren richting Rijksstraatweg en A28: stimuleren verkeer alternatieve routes te nemen;
- intensiteit autoverkeer op de Fietsroute Plus Kerklaan – Kromme Elleboog – Jachtlaan – Nieuwlandsweg moet omlaag voor het goed kunnen functioneren er van.

In deze Quick Scan is op hoofdlijnen inzicht gegeven in de effecten van (potentiële) aanvullende maatregelen om de verkeerssituatie te verbeteren. De aanvullende maatregelen moeten op een positieve manier bijdragen aan één of meer van onderstaande punten:

- verminderen doorgaand autoverkeer door het centrum van Haren (Kromme Elleboog / Oosterweg / Molenweg / Kerklaan e.o.);
- verminderen autoverkeer op Fietsroute Plus;
- verbeteren verkeerssituatie Molenweg e.o.;
- verbeteren verkeersveiligheid kwetsbare doelgroepen.

De conclusie van aanvullende maatregel 1: het fysiek afsluiten van de kruising Oude Middelhors – Waterhuizerweg, is dat deze maatregel zal leiden tot een afname van de verkeersintensiteit op de Molenweg – Kromme Elleboog en omgeving, maar dat aanvullende maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat (ongewenste) sluiproutes ontstaan. Door de kwetsbare verkeersstructuur leiden ingrepen in de verkeersstructuur tot (ongewenste) effecten elders op het wegennet, waardoor aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit is een algemene conclusie ten aanzien van maatregelen op structuurniveau. Dit geldt daarmee ook voor aanvullende maatregel 2: het verlagen van de hoeveelheid autoverkeer op de Fietsroute Plus. Om dit te realiseren moet een knip worden aangebracht op een nader te bepalen plaats op de route. Deze maatregel is noodzakelijk omdat er in de huidige situatie teveel autoverkeer gebruik maakt van de route om goed te kunnen functioneren als fietsstraat. Afhankelijk van de plaats waar op de route van de Fietsroute Plus een knip wordt aangebracht (noordelijk of zuidelijk van de Kerkstraat) zal de toegevoegde waarde en de effecten van wijzigingen in de verkeerscirculatie op de kerkstraat nader onderzocht moeten worden.

In aanvulling op genoemde structurele maatregelen zijn inrichtingsmaatregelen mogelijk voor het verhogen van de weerstand op een aantal wegen (door snelheidsremmers en/of wegversmallingen) om verkeer van en naar oostelijk Haren te stimuleren andere routes te kiezen dan via de Kromme Elleboog – Molenweg. Een aandachtspunt hierbij is de routing van de bus. Het treffen van genoemde maatregelen sluit aan bij de wensen van bewoners / aanwonenden.

Met de aanvullende maatregelen wordt gestreefd naar een evenwichtiger verdeling van het verkeer over het wegennet, waardoor het centrum (Molenweg – Kromme Elleboog en omgeving) en de fietsstraat ontlast worden. Het streven hierbij is om verkeer te bewegen meer van de route Middelhorsterweg / Onnerweg / Hertenlaan gebruik te laten maken. Deze intensiteit op deze wegen is in de huidige situatie duidelijk lager dan in de omgeving Molenweg – Kromme Elleboog. Ook wordt met de aanvullende maatregelen gestreefd om verkeer van en naar Oosterhaar meer van de Dr. Ebelsweg gebruik te laten maken, teneinde de Molenweg, Kromme Elleboog en Oosterweg te ontlasten.

Het treffen van inrichtingsmaatregelen op alleen 'de ongewenste routes' zal niet leiden tot een wezenlijke verandering van verkeersintensiteiten. Om effect te sorteren zullen deze maatregelen altijd in combinatie met het optimaliseren van gewenste routes uitgevoerd moeten worden. Om de verkeersintensiteit op de wegen rondom het kruispunt Molenweg – Kerklaan en op de Fietsroute Plus substantieel te verlagen, zijn hardere (structurele) maatregelen nodig. Om de hoeveelheid autoverkeer op de Fietsroute Plus (fietsstraten) te verlagen geldt dat structurele maatregelen noodzakelijk zijn. Voor de situatie rondom de Molenweg wordt geconcludeerd dat het knelpunt Molenweg – Kerklaan op korte termijn kan worden aangepakt door reconstructie van de kruising. Van de twee gepresenteerde varianten: het aanleggen van een rotonde of het herinrichten tot een voorrangskruising, bestaat (op basis van de ontvangen reacties) de voorkeur voor een rotonde.

De juiste maatregel voor het verlagen van de verkeersintensiteit op de Molenweg, Kromme Elleboog en Oosterweg is de in het GVVP gepresenteerde verbinding voor autoverkeer tussen de Oosterweg en Rijksstraatweg.

De huidige problematiek wordt onvoldoende geacht om op korte termijn andere ingrepen in de verkeersstructuur op bestaande wegen te rechtvaardigen (bijvoorbeeld afsluiten Middelhorsterweg). Dit gezien de neveneffecten die dit met zich mee brengt en gezien het feit dat met inrichtingsmaatregelen ook een positieve bijdrage kan worden geleverd aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de maatregelen op inrichtingsniveau wordt geconcludeerd dat het gewenst is om een combinatie van maatregelen uit te voeren: minder aantrekkelijk maken 'doorgaande' routes via Haren Noord en aantrekkelijk maken gewenst alternatieve routes (via Hertenlaan en Dr. Ebelsweg).

Aanbevelingen

Concreet wordt aanbevolen om onderstaande maatregelen (op korte termijn) uit te werken.

- Verlagen intensiteit autoverkeer op Fietsroute Plus door aanbrengen knip in de route (juiste plaats nader te onderzoeken).
- Reconstructie kruising Molenweg – Kerklaan tot rotonde.
- Minder aantrekkelijk maken doorgaande routes Haren Noord, alsmede het verbeteren van de verkeersveiligheid op de volgende wegen: Kromme Elleboog, Oosterweg, Oude Brinkweg, Stationsweg, Middelhorsterweg, Lokveenweg. Dit door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen (kruispuntplateaus uitgevoerd in rood asfalt en aanbrengen van wegversmallingen).
- Optimaliseren route Molenkampsteeg – Onnerweg – Hertenlaan door:
 - aanpak kruising Hertenlaan – Rijksstraatweg;
 - aanpak kruisingen op Molenkampsteeg;
 - verbijzondering inrichting Hertenlaan bij basisschool De Linde.
- Optimaliseren route Dr. Ebelsweg door aanpak rotonde Cantersveen – Dr. Ebelsweg: hier een rotonde nader onderzoeken.
- Nader onderzoeken rijrichting Kerksstraat.
- Uitwerking aanvullende maatregelen nadrukkelijk in samenhang met ontwikkeling projecten.
- Uitwerking aanvullende maatregelen in overleg met hulpdiensten, OV-bureau en bewoners.

www.grontmij.nl