

Voorstel aan : Gemeenteraad van 17 december 2012
Door tussenkomst van : Raadscommissie van 4 december 2012
Nummer : 68-2
Onderwerp : Aanpassing bebouwde kom Meerweg-West
Bijlage(n) : 1. Tekening P175-01-09-T94-01R2
2. Brief politie Groningen
3. Concept raadsbesluit

Samenvatting : De Meerweg ligt nu buiten de bebouwde kom. De huidige toegestane snelheid is 60 km/h. Met het besluit de Structuurvisie Meerweg ontwikkelt Meer uit te voeren is ook besloten de inrichting van de publieke ruimte te wijzigen. De uitvoering van de visie vormt de directe aanleiding de uitgangspunten voor het gebied en inrichting van het gebied te heroverwegen.

Uitgangspunt bij de uitwerking van de visie is enerzijds te zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer en anderzijds een aantrekkelijke en veilige woon- en verblijfsomgeving te creëren.

Om dit te kunnen realiseren is het voorstel de Meerweg tussen Eelde/Paterswolde en het begin van de bebouwing ten westen van de A28 als bebouwde kom aan te merken en een 50 km/h-regiem in te voeren.

Voorgestelde beslissing :

1. Aanpassing van de grens van de bebouwde kom bij de Meerweg Haren
2. Plaatsing van het kombord H01 van bijlage 1 RVV (1990) bij de oostelijke grens van bebouwde kom Eelde – Paterswolde, conform bijgevoegde tekening P175-01-09-T94-01R2.
3. Plaatsing van de komborden H01 en H02 van bijlage 1 RVV (1990) ten westen van het perceel Meerweg 159 te Haren, conform bijgevoegde tekening P175-01-09-T94-01R2.

1. Inleiding en doelstelling

Voor het zuidelijke deel van het Paterswoldsemeergebied heeft de gemeente Haren de Structuurvisie Meerweg ontwikkelt Meer opgesteld. In mei 2010 heeft de raad van Haren ingestemd met de uitvoering van de visie. Inmiddels is de visie uitgewerkt tot een ontwerp. Doel is het realiseren van een levendig waterfront met voldoende functies (recreatie, horeca en wonen), het herstellen van de historische uitstraling en grandeur met respect voor de natuurlijke omgeving, het versterken van het publieke domein en het zorgen voor een aantrekkelijke en veilige woon- en verblijfsomgeving.

De zuidelijke oever van het Paterswoldsemeer is een intensief gebruikt verblijfs- en woongebied. Daarnaast kent het gebied ook een andere functie. De Meerweg zelf heeft met ca. 8.500 voertuigen per etmaal een belangrijke ontsluitende functie voor de kernen Eelde en Paterswolde in de richting van Rijksweg A28. Uitgangspunt bij de uitwerking van de visie was deze functies op een goede manier samen te laten gaan, met enerzijds oog voor een goede doorstroming van het verkeer en anderzijds een aantrekkelijke en veilige woon- en verblijfsomgeving.

Om dit te kunnen realiseren wil de gemeente Haren de Meerweg tussen Eelde/Paterswolde en het begin van de bebouwing ten westen van de A28 als bebouwde kom gaan aanmerken en een 50 km/h-regiem invoeren. Nu is het gebied een 60 km/h-zone.

2. Aanleiding

De Meerweg ligt nu buiten de bebouwde kom. De huidige toegestane snelheid is 60 km/ uur. Met het besluit de Structuurvisie Meerweg ontwikkelt Meer uit te voeren is ook besloten de inrichting van de publieke ruimte te wijzigen. De uitvoering van de visie vormt de directe aanleiding de uitgangspunten voor het gebied en inrichting van het gebied te heroverwegen.

Aanleiding voor het aanpassen van de inrichting en het snelheidsregiem is ook dat er al sinds lange tijd een wens van bewoners, (horeca)bedrijven en de gemeente bestaat om iets aan de snelheid te doen, aangezien er veel overlast is. Ook de functie van doorgaande weg dwars door een recreatief verblijfsgebied leidt tot onveilige situaties. Langs de Meerweg liggen woningen en (horeca)bedrijven, die een inrit rechtstreeks aan de Meerweg hebben. Er wordt in de praktijk sneller gereden, hetgeen vooral door automobilisten, die vanuit een inrit de Meerweg op willen rijden en daarmee het fietspad moeten kruisen, als onveilig ervaren wordt. Fietsers ondervinden op hun beurt weer hinder van de op het fietspad opgestelde wachtende auto's die de Meerweg willen oprijden. Door deze maatregel wordt de door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder - alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer – beperkt (artikel 2.2 Wegenverkeerswet).

Met de uitvoering van de visie neemt de hoeveelheid bebouwing langs de Meerweg toe. Op drie plaatsen worden nieuwe woningen gebouwd en bij de Leijte komt een nieuwe horecavoorziening. Naast dat de bebouwdichtheid toeneemt, zal er ook meer bestemmingsverkeer naar deze nieuwe functies ontstaan. Hierdoor neemt het aantal conflicterende situaties tussen bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer en fietsverkeer toe, waardoor er extra maatregelen genomen moeten worden.

Daarnaast is een nieuw regiem nodig om de visie uit te voeren in verband met woningbouw langs de Meerweg in relatie tot de Wet geluidhinder. Op dit moment ligt er het wegdektype normaal DAB. Met een rijsnelheid van 60 km/h is het nodig op twee specifieke plekken geluidreducerend asfalt te realiseren, wat op termijn aanzienlijk meer onderhoudskosten met zich meebrengt. Bij 50 km/h is geluidreducerend asfalt niet nodig. Wel is gekozen voor het gebruiken van een stiller wegdektype (SMA 0/6). Alle bebouwing langs dit deel van de Meerweg heeft profijt van deze maatregel.

Aanleiding om het regiem nu in te voeren is, dat in de komende jaren – binnen verschillende subsidiedeadlines – de reconstructie van de Meerweg zal plaatsvinden. De inrichting van het Meerweg-gebied zal dusdanig zijn, dat de snelheid gereduceerd wordt. Door tevens het gebied als bebouwde kom te markeren, krijgt de automobilist een duidelijk signaal dat de rijsnelheid lager dient te liggen.

Tabel 1. Verkeer op de Meerweg

Jaar	Etmaalintensiteit werkdag
2007	8.660
2008	8.700
2009	8.800
2010	8.800

3. Gekozen oplossing en argumentatie

Inrichting

Onderdeel van de Structuurvisie Meerweg is het reconstrueren van de bestaande weg en het fietspad. Naast een technische reconstructie is het de bedoeling om middels de inrichting van de weg en de directe omgeving het gedrag van de gebruikers zodanig te stimuleren dat er minder snel gereden wordt. De nieuwe inrichting van de Meerweg past bij het aangepaste snelheidsregiem.

- De huidige wegbreedte dient vanwege de afwikkeling van de huidige en toekomstige situatie gehandhaafd te blijven. Om de snelheid van het autoverkeer toch te beïnvloeden wordt de rijbaan voorzien van suggestiestroken, bestaande uit een afwijkende kleur asfalt. Deze zijn met hetzelfde comfort te berijden, echter de weg wordt visueel versmald hetgeen snelheid verlagend werkt op het autoverkeer.
- Daar waar de openbare ruimte het toelaat, wordt de weg zover mogelijk naar de teen van de dijk van het Friescheveen verschoven. Op deze manier ontstaat er meer ruimte voor de berm tussen de weg en het fietspad zodat auto's bij het oprijden tussen het fietspad en de weg kunnen wachten zonder hinder te veroorzaken voor fietsers. Bovendien krijgt, doordat de weg het dijklichaam gaat volgen, het tracé een enigszins "slingerend" karakter, hetgeen een gunstige uitwerking heeft op de gemiddelde snelheid.
- Door de bredere berm ontstaat ruimte voor de aanleg van een greppel in de tussenberm en is er ruimte voor het handhaven en bijplaatsen van bomen. Uit onderzoek blijkt dat verticale hoogteverschillen in de omgeving snelheidverlagend werken op autoverkeer.
- Op een aantal locaties is het niet mogelijk om de weg te verschuiven. De ruimte om hier de as te verschuiven ontbreekt. Het blijft op deze locaties onmogelijk om als oprijdende automobilist tussen het fietspad en de weg op te stellen en het aanbrengen van snelheidsverlagende verticale elementen in de vorm van een greppel en bomen is niet mogelijk.
- Verkeerstromen worden gescheiden, behalve op drie plekken waar een veilige oversteek gerealiseerd wordt. Deze drie plekken krijgen een bijzondere/afwijkende inrichting en zullen tevens snelheid verlagend werken.
 - De entree naar de Jachthaven Zuidwesthoek / Restaurant de Twee Provinciën wordt duidelijk herkenbaar vormgegeven (verlegging rijbaan en fietspad, middeneiland licht verhoogd).
 - De tuin van de Paalkoepel wordt door middel van een plein doorgetrokken over de Meerweg. Daarmee wordt de zichtbaarheid en toegang tot het klassieke gebouw van de Paalkoepel versterkt. Vanaf de Paalkoepel is er de mogelijkheid om over te steken naar het wandelpad op de dijk.

- Ter plaatse van Café Friescheveen is een ecologische verbinding gepland. De verbinding loopt onder de weg door, die ten behoeve hiervan verhoogd wordt. De inrichting van het boventerrein wordt zodanig uitgewerkt, dat hier het verkeer ook de snelheid zal matigen.
- Het fietspad naast de Meerweg wordt opnieuw ingericht, met de nabijgelegen Hoornse-dijk als referentie (verhoogde/zelfstandige ligging).
- Op de dijk wordt een wandelpad aangelegd.
- In de toekomst is het niet meer mogelijk langs dit deel van de Meerweg de auto te parkeren. Daarvoor worden vervangende parkeerplaatsen ingericht en de inritten waar mogelijk aangepast. Zo ontstaat er meer zicht op fietsers en op in- en uitrijdend verkeer naar woningen en bedrijven.
- Tot slot wordt de toegestane snelheid van 60 km/h verlaagd naar 50 km/h. Door het gebied als bebouwde kom te markeren, krijgt de automobilist een duidelijk signaal dat de rijsnelheid lager dient te liggen.

Al deze maatregelen beogen een goede combinatie te maken van de verblijfs- en verkeersfunctie. Juist het karakter van een doorgaande weg is door de gemeente Haren onderkend en betrokken bij de planvorming. Het instellen van een 30 km/h-zone is dan ook uitgesloten.

Wettelijke basis

In Nederland worden verschillende wettelijk toegestane maximumsnelheden op wegen binnen en buiten de bebouwde kom gehanteerd.

- | | |
|-------------------------------------------------|--------------------|
| • Stroomweg | 120 (130)/100 km/h |
| • Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom | 80 km/h |
| • Gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom | 70/50 km/h |
| • Erftoegangswegen buiten bebouwde kom | 60 km/h |
| • Erftoegangswegen binnen bebouwde kom | 30 km/h |

De huidige toegestane maximum snelheid op de Meerweg is 60 km/h. Conform bovenstaande indeling is de weg in het Provinciale Wegencategoriseringsplan gecategoriseerd als erf-toegangsweg buiten de bebouwde kom. Gezien de huidige en verwachte verkeersintensiteit is het echter logischer de weg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg. De bijpassende maximumsnelheid van 80 km/h is vanuit veiligheidsoogpunt echter onwenselijk. Met de voorgestelde 50 km/h wordt de weg dan ingedeeld als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

Wijziging bebouwde kom grens

Om de toegestane maximumsnelheid op de Meerweg te verlagen tot 50 km/h, is het conform de wettelijke basis noodzakelijk om de status van de Meerweg te veranderen van een weg buiten bebouwde kom (bubeko) naar een weg binnen bebouwde kom (bibeko).

Conform CROW publicatie *Bebouwde komgrenzen*, *Aanbevelingen voor locatie en inrichting* dient de overgang van komgrenzen overeen te komen met de overgang van buitengebied naar bebouwing.

De komgrens dient zodanig gekozen te zijn, dat een bestuurder dit ook ervaart als grens en daarmee zijn gedrag (lees rijsnelheid) aanpast aan de omgeving.

In het kader van *Duurzaam Veilig* is in deze publicatie een aantal aanbevelingen gegeven voor de keuze van de locatie van komgrenzen. Heel in het kort komt het er op neer dat komgrenzen zodanig zijn gepositioneerd dat de automobilist de grens ook ervaart als overgang naar een andere omgeving.

Voor het bepalen van de locatie van een komgrens worden de volgende criteria gehanteerd:

1. Voor de beleving van een gesloten ruimte moet de afstand tussen de wegas en de bebouwing kleiner zijn dan driemaal de hoogte van de bebouwing en niet meer bedragen dan 25 meter.
2. De lengte van een bebouwde kom dient ten minste 400 meter te zijn.
3. Is er één of tweezijdige bebouwing.
4. Bij eenzijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid groter of gelijk aan 50% te zijn.
5. Bij tweezijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid groter of gelijk aan 30% te zijn.

Indien aan deze criteria wordt voldaan is er sprake van een bebouwde kom aldus de aanbevelingen van CROW.

Als deze criteria op de Meerweg geprojecteerd worden ontstaat de volgende conclusie :

- Over de gehele lengte wordt voldaan aan de eis dat de wegas op een afstand kleiner als 3h en minder als 25 meter vanaf de gevels ligt.
- Langs de Meerweg is sprake van éénzijdige bebouwing.
- Het gedeelte tussen de aansluiting met de Hoornsedijk en toegangsweg naar de jachthaven heeft een lengte van ca. 1650 meter en een bebouwingsdichtheid 52%. Langs het wegtracé komen op verschillende plekken nieuwe functies, waardoor de bebouwingsdichtheid verder zal toenemen.

De conclusie is dat de omgeving van de Meerweg voldoet aan de omgevingscriteria die de CROW aanbeveelt om de status bebouwde kom in te stellen.

Advies Regio Politie

Conform artikel 48, artikel 24 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) heeft de gemeente Haren advies gevraagd aan de regiopolitie. Het voorliggende voorstel is conform het advies van de politie. Het advies is als bijlage toegevoegd.

4. Kostendekking

Uitvoering van het besluit, namelijk het plaatsen van 4 borden, maakt onderdeel uit van de uitvoering van de Structuurvisie Meerweg ontwikkelt Meer. Het besluit kan geëffectueerd worden zodra de herinrichting van de Meerweg heeft plaatsgevonden. Voor de uitvoering van het besluit is het namelijk van belang dat de herinrichting ook daadwerkelijk afgerond is. Mocht het project Meerweg onverhoopt geen doorgang vinden, dan zal te zijner tijd moeten worden besloten of de (aangepaste) grens van de bebouwde kom nog steeds wenselijk is en of er aanleiding bestaat om het onderhavige besluit te heroverwegen.

5. Communicatie

Over het project Meerweg ontwikkelt Meer zijn op verschillende momenten informatieavonden gehouden, waarbij een toelichting is gegeven op het ontwerp voor de weg en de omgeving daarvan. De laatste inloopavond is gehouden op 8 mei 2012. Tijdens deze avonden is ook aangegeven dat de gemeente van plan is een deel van de Meerweg de status bebouwde kom te geven. Daarnaast is dit onderwerp in gesprekken met de Klankbordgroep Meerweg en gesprekken met particulieren besproken. Juist deze gesprekken hebben er aan bijgedragen te overwegen een aanpassing van het snelheidsregiem in te voeren.

Op een bebouwde kom-bord komt de plaatsnaam te staan. Omdat de plaatsnaam van dit deel van de Meerweg Haren is, komt Haren op het bord te staan. Om mogelijke verwarring te voorkomen, omdat de bebouwde kom tussen de A28 en het begin van de bebouwing onderbroken is, wordt voorgesteld een onderbord / onderschrift te plaatsen met de aanduiding "Meerweg West".

6. Procedure

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een bezwaarschrift tegen dit besluit worden ingediend bij de raad van de gemeente Haren binnen zes weken na bekendmaking van het besluit.

Conform artikel 20a, lid 1, van de Wegenverkeerswet (WvW) ligt de bevoegdheid tot het vaststellen van de grenzen van de bebouwde kom bij de gemeenteraad. De benodigde verkeersbesluiten ten gevolge van het wijzigen van de komgrenzen, worden na vaststellen van de nieuwe komgrenzen, genomen door het college.

7. Voorstel

Om voor de weggebruiker een eenduidig wegbeeld te creëren en de toegestane maximum snelheid constant te houden bevelen wij aan om de gehele Meerweg de status binnen bebouwde kom te verlenen met als gevolg een verlaging van de maximum snelheid naar 50 km/h. Gezien de uitstraling (onder andere vrijliggend fietspad) wordt voorgesteld de Meerweg te categoriseren als een gebiedsontsluitingsweg binnen bebouwde kom 70/50 km/h.

Op grond van artikel 20a, lid 1 van de Wegenverkeerswet (WvW) is de raad bevoegd de grenzen van de bebouwde kom van de gemeente vast te stellen.

Wij stellen u voor om de grens van de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet 1994 (WvW) aan te passen en het wegvak tussen de oostelijke grens van bebouwde kom Eelde-Paterswolde en het perceel ten westen van Meerweg 159 als bebouwde kom aan te wijzen, conform de tekening in de bijlage P175-01-09-T94-01R2. Daarmee wordt de maximum toegestane snelheid op een logisch punt in de Meerweg gewijzigd en ontstaat een verkeerssituatie die past bij het gebruik en bij de inrichting.

Voorgestelde beslissing

Op grond van het bovenstaande stellen wij u voor te besluiten:

1. aanpassing van de grens van de bebouwde kom bij de Meerweg Haren;
2. plaatsing van het kombord H01 van bijlage 1 RVV (1990) bij de oostelijke grens van bebouwde kom Eelde – Paterswolde, conform bijgevoegde tekening P175-01-09-T94-01R2;
3. plaatsing van de komborden H01 en H02 van bijlage 1 RVV (1990) ten westen van het perceel Meerweg 159 te Haren, conform bijgevoegde tekening P175-01-09-T94-01R2.

Haren, 7 augustus 2012

de raad voornoemd,

O.E. de Vries,
griffier

J.H. Bats,
voorzitter